

EU：中国製自転車へのアンチダンピング措置延長について

欧州(EU)委員会は、昨年6月6日に自動失効となった中国を原産として輸入される自転車(以下、中国製自転車とする)へのアンチダンピング(AD)措置について、2018年6月4日付EU官報(2018/C 189/05)に基づき再審査を開始したが、この度、2019年8月29日付EU官報(No. L225)にてその結果内容を公表し、2019年8月28日付委員会実施規則(EU)2019/1379により、中国製自転車に対するAD措置を延長する公告を行った。

再審査の報告においては、EU当局の判断内容と共に、欧州自転車製造者団体(EBMA)や中国等の関係当事者からの様々な意見や訴えについても詳細に述べられている。なお、調査対象製品となる自転車は、CNコード「8712 00 30」及び「8712 00 70」であり、車種分類では以下の6車種としている。

- ①ATB(マウンテンバイクを含む全地形対応車、タイヤサイズ24インチより大)
- ②折りたたみ車
- ③BMXと子供車(同24インチ以下)
- ④ロードバイク(同24インチより大)
- ⑤トレッキング/シティ/ハイブリッド及びツーリング車(同24インチより大)
- ⑥その他(例; 配送用、運搬用車及び三輪自転車)

今回の再審査対象期間(RIP)は2017年4月1日～2018年3月31日である。上記報告においては、2014年からRIPまでの間の貿易等に関する多くの数値が掲載されており、下記に主要な数値のいくつかを紹介する。

EU市場における自転車の消費量は、2014年の1,920万台からRIPの1,830万台に減少した。中国製自転車の輸入台数はAD措置中にもかかわらず、2014年からRIPの間で51%増となり、その市場シェアは2.6%から4.1%に上昇した。更に中国製自転車の平均輸入価格はRIPに77ユーロとなり、2014年より64%の上昇となった。

表1：EU市場における自転車消費量

	2014年	2015年	2016年	2017年	RIP
EU市場総消費量(台)	19,201,153	19,269,158	18,883,749	18,501,392	18,300,000

表2：中国製自転車の輸入台数と市場シェア

	2014年	2015年	2016年	2017年	RIP
--	-------	-------	-------	-------	-----

輸入台数(台)	494,433	595,558	456,158	694,748	747,313
市場シェア	2.6%	3.1%	2.4%	3.8%	4.1%

表 3：中国製自転車の平均輸入価格

	2014年	2015年	2016年	2017年	RIP
平均輸入価格(EUR)	47	61	44	77	77

中国を除く全ての国からの自転車輸入台数は、2014年からRIPの間で15%減少し、その市場シェアも減少したが、平均輸入価格は2014年からRIPの間は上昇している。

また、中国製自転車のAD措置を避ける迂回行為が認定された国からの自転車輸入台数は、2014年からRIPの間で7%減少し、その市場シェアも僅かに減少したが、平均輸入価格は2014年105ユーロからRIPには130ユーロに上昇した。国別では、カンボジアが市場シェアを増加させた。平均輸入価格はRIPにおいて、フィリピンの54ユーロからカンボジアの169ユーロと幅広くなっている。

表 4：中国を除く全ての国からの自転車輸入台数と市場シェア

	2014年	2015年	2016年	2017年	RIP
輸入台数(台)	7,347,580	7,179,794	6,497,571	6,387,657	6,244,138
市場シェア	38.3%	37.3%	34.4%	34.5%	34.1%
平均輸入価格(EUR)	148	180	186	172	169

表 5：迂回行為が認定された国からの自転車輸入台数と市場シェア

国名		2014年	2015年	2016年	2017年	RIP
輸入台数(台)		3,314,228	3,272,207	2,948,037	3,122,230	3,084,171
市場シェア		17.3%	17%	15.6%	16.9%	16.9%
平均輸入価格(EUR)		105	133	138	132	130
カンボジア	市場シェア	6.3%	7.2%	6.9%	7.7%	7.9%
	平均輸入価格(EUR)	193	226	222	204	196
フィリピン	市場シェア	4.8%	4.5%	3.6%	4.5%	4.4%
	平均輸入価格(EUR)	43	48	50	55	54
チュニジア	市場シェア	2.2%	2.2%	2.3%	2.2%	2%
	平均輸入価格(EUR)	66	79	82	78	79
スリランカ	市場シェア	2.1%	2%	1.7%	1.5%	1.7%
	平均輸入価格(EUR)	47	54	58	62	64
インドネシア	市場シェア	0.9%	0.9%	1.1%	1%	0.9%
	平均輸入価格(EUR)	112	142	147	159	153
パキスタン	市場シェア	1%	0.3%	0%	0%	0%

	平均輸入価格 (EUR)	44	48	—	—	—
--	--------------	----	----	---	---	---

AD 措置対象外の第三国からの自転車輸入台数は、2014 年から RIP の間で 22% 減少し、その市場シェアも減少を続けている。一方、平均輸入価格は 2014 年から RIP の間で 13% 増となっている。国別では、台湾の市場シェアは年々減少しているが、RIP における平均輸入価格は 318 ユーロに達している。なお、タイ、バングラディッシュ及びその他国々の同価格は 100 ユーロ未満となっている。

表 6 : AD 措置対象外の第三国からの自転車輸入台数と市場シェア

国名		2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	RIP
輸入台数 (台)		4,033,352	3,907,587	3,549,534	3,265,427	3,159,967
市場シェア		21%	20.3%	18.8%	17.6%	17.3%
平均輸入価格 (EUR)		183	220	226	210	206
台湾	市場シェア	10%	10.2%	8.8%	7.8%	7%
	平均輸入価格 (EUR)	256	296	320	311	318
バングラディッシュ	市場シェア	3.5%	3.9%	3.9%	4.4%	4.6%
	平均輸入価格 (EUR)	84	98	89	80	78
タイ	市場シェア	3.6%	2.4%	2.2%	1.8%	1.8%
	平均輸入価格 (EUR)	79	95	96	94	93
その他の国々	市場シェア	3.9%	3.7%	3.9%	3.6%	3.8%
	平均輸入価格 (EUR)	107	128	116	105	98

EU 域内の自転車生産について、EU 製自転車の生産台数は 2014 年から RIP の間で僅かに減少したが、生産能力は僅かに増加した。実質的な生産率は概ね 75% 程にとどまり、EU 産業界の生産能力はまだ 25% 程の余力があることになる。また、EU 製品の販売台数は 2014 年から RIP の間で横ばい状態であり、EU 製品の市場シェアも概ね 60% 前後で推移している。なお、EU 製自転車の平均販売価格は 2014 年から RIP の期間中に 9% 増加し、生産単価も僅かに増加している。

表 7 : EU 製自転車の生産、生産能力および実質生産率

	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	RIP
生産台数 (台)	11,441,234	12,540,564	11,917,086	11,422,700	11,227,000
生産能力 (台)	14,858,745	16,153,881	16,355,470	15,331,000	15,150,000
実質生産率	77%	77.6%	72.9%	74.5%	74.1%

表 8 : EU 製自転車の販売台数と市場シェア

	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	RIP
--	--------	--------	--------	--------	-----

販売台数(台)	11,359,140	11,493,806	11,930,020	11,418,987	11,308,549
市場シェア	59.2%	59.6%	63.2%	61.7%	61.8%

表 9：EU 製自転車の平均販売価格と生産単価

	2014年	2015年	2016年	2017年	RIP
平均販売価格 (EUR)	118	125	128	127	129
生産単価 (EUR)	116	120	122	122	120

前述のとおり、2014年からRIPにかけて中国を除く国々からの輸入台数は減少傾向にある中で、中国製自転車の輸入台数はAD措置適用中にもかかわらず増加し、その市場シェアも増えている。また、中国製品の平均輸入価格はEU製品の平均販売価格の概ね半分程度で、他の輸入先の同価格と比べても安価である。以上から、EU委員会は中国製品のダンピングによるEU内製造業者への被害は続いているとしている。

加えてEU委員会は、AD措置を解除すると更なるダンピングが発生する恐れもあるとして、AD措置の延長がEU内の自転車及び部品の製造業者、供給業者や輸入業者、更には品質の良い自転車を利用する消費者の利益に合致するとして、今回の公告より5年間、下記表10のとおり、中国製自転車に対するAD税を賦課することを決定した。

表 10：中国製自転車に対する確定アンチダンピング税率

社名	確定AD税率
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd	19.2%
Oyama Bicycle (Taicang) Co. Ltd	0%
Ideal (Dongguan) Bike Co.,Ltd.	0%
その他すべての企業（ただし Giant (China) Co. Ltd は除く）	48.5%

なお、中国製自転車へのAD措置を避ける迂回行為が認定され、AD措置が適用されていた2013年6月5日付理事会実施規則(EU)501/2013によるインドネシア、マレーシア、スリランカ及びチュニジアの4カ国、2015年5月18日付同規則(EU)2015/776によるカンボジア、パキスタン及びフィリピンの3カ国、計7カ国については引き続き迂回行為に対するAD措置が延長されることとなった。ただし、下記表11及び12の企業については、迂回行為がなかったとしてAD措置は免除される。

表 11：インドネシア、スリランカ及びチュニジアのAD措置免除企業

国名	社名
インドネシア	P.T. Insera Sena
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries(Wim Cycle)
	P.T. Terang Dunia Internusa (United Bike)
スリランカ	Asiabike Industrial Limited

	BSH Ventures (Private) Limited
	Samson Bikes (Pvt) Ltd
チュニジア	Euro Cycle SA
	Look Design System

表 12 : カンボジア及びフィリピンの AD 措置免除企業

国名	社名
カンボジア	A and J(Cambodia)Co.,Ltd
	Smart Tech(Cambodia)Co.,Ltd
	Speedtech Industrial Co. Ltd
	Bestway Industrial Co.
フィリピン	Procycle Industrial Inc.

以 上

出所 : 2019 年 8 月 28 日付委員会実施規則 (EU) 2019/1379