

I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (CE) N. 171/2008 DEL CONSIGLIO

del 25 febbraio 2008

che mantiene il regolamento (CE) n. 71/97 del Consiglio per quanto riguarda l'estensione del dazio antidumping imposto sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese alle importazioni di alcune parti di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 384/96 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea ⁽¹⁾ (di seguito «regolamento di base»), in particolare l'articolo 9, l'articolo 11, paragrafo 3, e l'articolo 13, paragrafo 4,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

A. PROCEDIMENTO

1. Misure vigenti

- (1) Nel settembre 1993 il Consiglio ha istituito, con regolamento (CEE) n. 2474/93 ⁽²⁾, un dazio antidumping definitivo pari al 30,6 % sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese («RPC»). Tale dazio è stato aumentato al 48,5 % dall'ultimo riesame, con regolamento (CE) n. 1095/2005 ⁽³⁾ del Consiglio («la misura principale»).
- (2) Nel gennaio 1997, in seguito a un'inchiesta sulla presunta elusione del suddetto dazio antidumping sotto forma di assemblaggio di biciclette nella Comunità utilizzando parti di biciclette cinesi, il Consiglio, con regolamento (CE) n. 71/97 ⁽⁴⁾, ha esteso il dazio antidumping sulle biciclette originarie della RPC alle importazioni di parti essenziali di biciclette originarie di tale paese, in conformità dell'articolo 13 del regolamento di base («la misura antielusione»). La misura antielusione prevedeva

anche la definizione di un sistema di esenzione per consentire, alle imprese di assemblaggio che non eludono la misura, di importare parti di biciclette cinesi senza dover corrispondere un dazio antidumping; tale sistema consiste nell'esentare dette imprese dalla misura estesa alle parti di biciclette.

- (3) Nel giugno 1997, la Commissione ha adottato il regolamento (CE) n. 88/97 ⁽⁵⁾ relativo all'autorizzazione all'esenzione delle importazioni di alcune parti di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese dall'estensione di cui sopra, gettando così le basi giuridiche per il funzionamento del sistema di esenzione («il sistema di esenzione»).

- (4) A causa delle tre misure sopra indicate, al momento è in vigore un dazio antidumping del 48,5 % sulle biciclette originarie della RPC, e tale dazio è esteso ad alcune parti di biciclette originarie di tale paese, ma le imprese comunitarie di assemblaggio che non praticano elusione possono essere esentate dal pagamento del dazio sulle parti di biciclette.

2. Motivazione del riesame

- (5) In seguito all'estensione delle misure alle importazioni di alcune parti di biciclette la Commissione ha concesso l'esenzione dalla misura antielusione a un gran numero d'impresе con sede nella Comunità. Essa ha poi ricevuto altre richieste di esenzione, per cui il numero delle parti è aumentato in maniera significativa. Allo stesso tempo non sono emersi indizi di pratiche elusive da parte delle imprese cui era già stata concessa un'esenzione.
- (6) Inoltre, la Commissione ha raccolto sufficienti elementi di prova prima facie per cui se la misura antielusione fosse rimossa non vi sarebbe alcun persistere o reiterazione delle pratiche elusive.

⁽¹⁾ GU L 56 del 6.3.1996, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2117/2005 (GU L 340 del 23.12.2005, pag. 17).

⁽²⁾ GU L 228 del 9.9.1993, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 183 del 14.7.2005, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 16 del 18.1.1997, pag. 55.

⁽⁵⁾ GU L 17 del 21.1.1997, pag. 17.

- (7) La misura antielusione inoltre è in vigore da dieci anni e non è mai stata rivista dalla sua introduzione.
- (8) Avendo stabilito, previa consultazione del comitato consultivo, che esistevano elementi di prova sufficienti per giustificare l'inizio di un riesame a norma dell'articolo 13, paragrafo 4, e dell'articolo 11, paragrafo 3 del regolamento di base, il 28 novembre 2006 la Commissione ha iniziato il presente riesame della misura antielusione, pubblicando un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽¹⁾.

3. Inchiesta

- (9) Obiettivo dell'inchiesta era valutare la necessità di mantenere in vigore la misura antielusione.

3.1. Periodo d'inchiesta

- (10) L'inchiesta ha riguardato il periodo dal 1° ottobre 2005 al 30 settembre 2006 («periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). L'esame delle tendenze rilevanti per valutare la probabilità del persistere o della reiterazione dell'elusione ha coperto il periodo dal 2003 fino alla fine del PIR («periodo considerato»).

3.2. Parti interessate dall'inchiesta

- (11) La Commissione ha annunciato ufficialmente l'inizio del riesame alle imprese di assemblaggio a lei note e alle loro associazioni. Le parti interessate hanno avuto la possibilità di comunicare per iscritto le proprie osservazioni e di chiedere un'audizione entro il termine stabilito nell'avviso di apertura.
- (12) Sono state sentite tutte le parti interessate che ne hanno fatto richiesta dimostrando di avere particolari motivi per chiedere un'audizione.
- (13) In considerazione del numero relativamente elevato di imprese comunitarie di assemblaggio interessate dall'inchiesta di riesame, si è ritenuto opportuno ricorrere al campionamento in conformità dell'articolo 17 del regolamento di base. Per consentire alla Commissione di selezionare un campione, è stato richiesto alle parti sopra indicate, a norma dell'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento di base, di manifestarsi entro 15 giorni dall'apertura dell'inchiesta e di fornire alla Commissione le informazioni richieste nell'avviso di apertura.
- (14) Un largo numero di imprese comunitarie di assemblaggio — 158 — ha debitamente compilato il modulo di campionamento e ha accettato di cooperare durante l'inchiesta. Otto di queste 158 imprese, delle quali si è stabilito che erano rappresentative dell'industria comunitaria per quanto concerne il loro volume di assemblaggio e le loro vendite di biciclette nella Comunità, sono state selezionate per costituire il campione. Le otto imprese comunitarie inserite nel campione rappresentavano quasi un

terzo della produzione totale dell'industria comunitaria durante il PIR, mentre le 158 imprese comunitarie rappresentavano quasi la totalità della produzione nella Comunità. Questo campione costituiva il massimo volume rappresentativo di produzione e di vendita di biciclette nella Comunità che potesse essere esaminato adeguatamente nel periodo di tempo disponibile.

- (15) A norma dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base le parti interessate sono state consultate in merito al campione prescelto e non hanno sollevato obiezioni.
- (16) Pertanto, sono stati inviati dei questionari alle otto imprese comunitarie inserite nel campione, cui queste hanno risposto.
- (17) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per l'analisi e ha effettuato visite di controllo nelle sedi delle seguenti imprese di assemblaggio comunitarie:
- Planet'Fun SA, Périgny, Francia,
 - Decathlon Italia SRL, Milano, Italia,
 - F.lli Masciagli SpA, Basiano, Italia,
 - Denver SRL, Dronero-Cuneo, Italia.

B. PRODOTTO OGGETTO DEL RIESAME

- (18) Il prodotto oggetto del riesame è costituito dalle parti essenziali di bicicletta:
- telai di biciclette verniciati o anodizzati o lucidati e/o verniciato a smalto attualmente classificabili nel codice NC ex 8714 91 10,
 - forcelle frontali di biciclette verniciate o anodizzate o lucidate e/o verniciate a smalto attualmente classificabili nel codice NC ex 8714 91 30,
 - deragliatori, attualmente classificabili nel codice NC 8714 99 50,
 - pedaliere, attualmente classificabili nel codice NC 8714 96 30,
 - ruota libera-ruote dentate, attualmente classificabili nel codice NC 8714 93 90, presentate insieme in complessi o no,
 - altri freni, attualmente classificabili nel codice NC 8714 94 30,

⁽¹⁾ GU C 289 del 28.11.2006, pag. 15.

- leve dei freni, attualmente classificabili nel codice NC 8714 94 90, presentate insieme in complessi o no,
- ruote complete con o senza tubi, cerchioni e pignoni, attualmente classificabili nel codice NC ex 8714 99 90, e
- manubri attualmente classificabili nel codice NC 8714 99 10, presentati o no con braccia, freno e/o leva del cambio,
- originarie della Repubblica popolare cinese («il prodotto in esame»). I detti codici NC sono forniti a titolo puramente informativo.

C. ELUSIONE DELLE MISURE ANTIELUSIONE E CARATTERE DURATURO

1. Quadro normativo

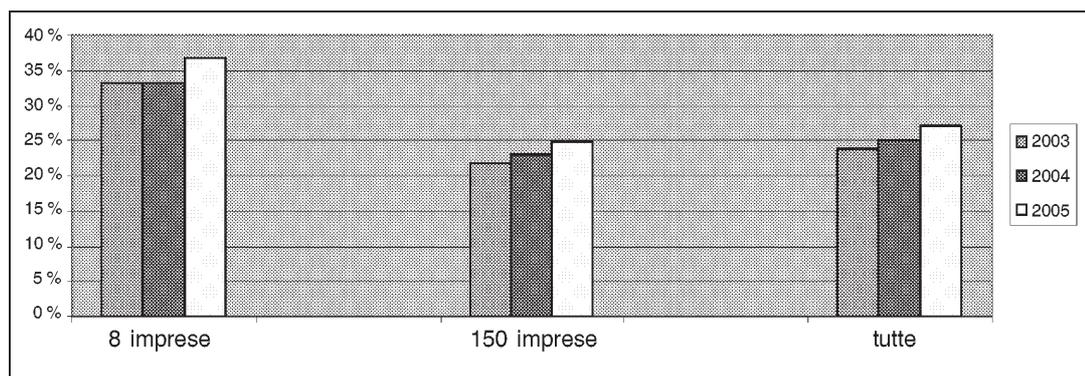
- (19) Per valutare la necessità di mantenere la misura antielusione, come indicato al considerando 9, il presente riesame ha osservato se vi fosse elusione sotto forma di operazioni di assemblaggio durante il PIR e se tali circostanze fossero durature.
- (20) Più specificamente, si è esaminato se i criteri per l'elusione sotto forma di operazioni di assemblaggio di cui all'articolo 13, paragrafo 2 del regolamento di base fossero presenti durante il PIR, e se tali criteri potrebbero permanere nel caso in cui la misura antielusione fosse abolita.
- (21) Per semplicità di riferimento, detti criteri sono elencati qui di seguito:
- «a) le operazioni sono iniziate o sostanzialmente aumentate dopo l'apertura dell'inchiesta antidumping oppure nel periodo immediatamente precedente e i pezzi utilizzati sono originari del paese soggetto alla misura; e

- b) il valore dei pezzi suddetti è uguale o superiore al 60 % del valore complessivo dei pezzi del prodotto assemblato; l'elusione è tuttavia esclusa se il valore aggiunto ai pezzi originato nell'operazione di assemblaggio o di completamento è superiore al 25 % del costo di produzione; e
- c) gli effetti riparatori del dazio sono indeboliti in termini di prezzi e/o di quantitativi del prodotto simile assemblato, e vi sono elementi di prova dell'esistenza del dumping in relazione ai valori normali precedentemente determinati per i prodotti simili o similari.»

2. Esistenza dell'elusione durante il PIR

- (22) Si è esaminato se durante il PIR le imprese di assemblaggio della Comunità abbiano eluso le misure antielusione in vigore.
- (23) Tutte le imprese che hanno collaborato all'inchiesta sono imprese di assemblaggio comunitarie esentate dalla misura antielusione, cioè possono importare e utilizzare parti di biciclette cinesi per assemblarle senza dover corrispondere un dazio antidumping, purché la percentuale di parti cinesi non superi il 60 % del valore totale delle parti delle biciclette assemblate. L'inchiesta ha mostrato che le imprese di assemblaggio comunitarie inserite nel campione rispettavano la norma, dal momento che non si sono rilevati superamenti della soglia del 60 % per quanto riguarda l'uso di parti cinesi.
- (24) Dopo aver valutato le otto imprese di assemblaggio comunitarie inserite nel campione e i 158 moduli di campionamento pervenuti, si è stabilito che la percentuale media di parti cinesi delle otto imprese inserite nel campione era pari al 37 %, quindi ben al di sotto della soglia del 60 %. La percentuale complessiva per le imprese di assemblaggio che hanno collaborato era ancora più bassa e ammontava al 29 % durante il PIR.

- (25) Le percentuali per il 2003, 2004 e 2005 sono indicate nel grafico che segue:



(26) Poiché non era presente uno dei criteri di elusione, le imprese di assemblaggio non risultavano praticare elusione delle misure in vigore e anzi rispettavano le condizioni della loro esenzione.

(27) La percentuale di imprese di assemblaggio comunitarie che hanno collaborato è stata molto elevata, vale a dire oltre il 90 % in termini di volume delle biciclette vendute dalle imprese di assemblaggio comunitarie, e non si sono trovate prove per cui la misura principale sarebbe stata elusa da altre imprese di assemblaggio delle biciclette. Pertanto, e in assenza di prove del contrario, si può concludere che non vi è stata elusione della misura principale durante il PIR.

3. Carattere durevole

(28) In conformità dell'articolo 11, paragrafo 3 del regolamento di base, si è poi esaminato se l'assenza di pratiche elusive avesse carattere duraturo, cioè se fosse probabile o meno che l'elusione avesse luogo in caso di abolizione della misura antielusione.

3.1. Inizio o sostanziale incremento delle operazioni di assemblaggio

(29) Si è anzitutto analizzato se in seguito all'abolizione della misura antielusione vi sarebbe un inizio o sostanziale incremento delle operazioni di assemblaggio. Al riguardo, si ricorda che durante l'inchiesta iniziale antielusione si è rilevato che, dopo l'imposizione delle misure principali relative alle biciclette cinesi nel 1993, l'assemblaggio di parti di biciclette cinesi è aumentato sostanzialmente fino al 1997, quando è stata varata la norma antielusione. Vi sono stati mutamenti significativi delle modalità degli scambi: le importazioni di biciclette cinesi sono calate drasticamente, mentre le importazioni di parti cinesi hanno cominciato ad aumentare rapidamente. Quest'esperienza passata indica che vi è un rischio che, se mancasse la misura antielusione, le importazioni di parti cinesi e l'assemblaggio di biciclette con tali parti potrebbero di nuovo aumentare sostanzialmente.

(30) Inoltre, l'inchiesta ha dimostrato che le parti di biciclette cinesi in genere sono meno care delle parti di biciclette di altra origine. Di conseguenza, se alcune imprese di assemblaggio comunitarie aumentassero l'utilizzo di parti cinesi, probabilmente anche altri comincerebbero a fare lo stesso, per rimanere concorrenziali.

(31) Per questi motivi, non si può escludere che l'abolizione della misura antielusione porterebbe a un incremento sostanziale delle importazioni di parti cinesi e delle operazioni di assemblaggio.

3.2. Criterio riguardante la soglia del 60 % per le parti cinesi

(32) Si è esaminato se la percentuale di parti cinesi utilizzate dalle imprese comunitarie di assemblaggio potrebbe su-

perare il 60 % del valore di tutte le parti utilizzate per l'assemblaggio delle biciclette qualora la misura antielusione fosse abolita.

(33) Si ricorda che, come indicato al considerando 24, la percentuale complessiva media delle parti cinesi era al 29 % durante il PIR, vale a dire molto al di sotto della soglia del 60 %. La percentuale media per le otto imprese di assemblaggio inserite nel campione era un po' più alta, ammontando al 37 %.

(34) L'inchiesta ha rilevato che le ragioni che seguono potrebbero in una certa misura spiegare perché le imprese di assemblaggio comunitarie usassero percentuali di parti cinesi molto inferiori al 60 % consentito dalle norme connesse con la loro esenzione:

— anzitutto, ogni modello dei produttori comunitari esentati deve essere in linea con la norma del 60 %, e i modelli di qualità elevata (che usano poche o nessuna parte di origine cinese) abbassano la media,

— le costanti fluttuazioni dei prezzi delle parti importate, dei costi di trasporto e dei tassi di cambio e altre ragioni pratiche impongono alle imprese comunitarie di assemblaggio di mantenere un margine di manovra per evitare di perdere il diritto all'esenzione.

(35) Resta però molto difficile determinare se gli argomenti sopra esposti siano sufficienti a spiegare il notevole divario tra la percentuale attuale di parti di biciclette cinesi utilizzate dalle imprese di assemblaggio comunitarie e il limite del 60 % consentito dalle norme relative all'elusione e al sistema di esenzione.

(36) Inoltre, alcune imprese di assemblaggio comunitarie hanno dichiarato di avere importato meno del 60 % delle parti di biciclette cinesi per rispettare gli obblighi che ricadono su di loro in ragione delle esenzioni di cui beneficiano.

(37) In effetti, come già indicato al considerando 30, le parti di biciclette cinesi in generale sono meno care di quelle di altra origine e per questo le imprese di assemblaggio comunitarie potrebbero cominciare a utilizzarne un maggior numero per tenere il passo con la concorrenza.

(38) Pertanto, il quadro non è chiarissimo: da una parte, visto il notevole divario tra la percentuale effettiva e quella autorizzata di parti cinesi utilizzate, il rischio che le imprese di assemblaggio delle biciclette superino la soglia del 60 % a breve termine non sembra così netto.

- (39) D'altra parte, a medio termine, le imprese di assemblaggio delle biciclette cinesi avrebbero ancora un forte incentivo a importare più del limite del 60 % consentito e potrebbero quindi ricominciare a eludere la misura principale esportando verso la Comunità le cosiddette parti preassemblate o completamente staccate, vale a dire biciclette quasi complete in contenitori separati. Ciò riporterebbe in campo l'elusione che era tipica degli anni '90 prima che fosse introdotta la misura antielusione, e porterebbe a un netto superamento della soglia del 60 %.
- (40) A conti fatti, poiché l'incentivo a importare più della soglia consentita del 60 % è piuttosto forte, ne consegue che vi è un certo rischio che il limite del 60 % sarebbe superato in caso di abolizione delle misure.
- (41) Per quanto riguarda la regola del valore aggiunto del 25 %, che rappresenta un'eccezione al criterio relativo alla soglia del 60 %, si è rilevato che il valore medio aggiunto dalle imprese comunitarie di assemblaggio — in base alle 158 risposte ai moduli di campionamento — era del 20 % durante il RIP. Per quanto concerne le otto imprese incluse nel campione, il loro valore aggiunto medio era del 22 % nello stesso periodo. Dato il basso livello della produzione di parti nella Comunità, questo valore aggiunto molto probabilmente non supererebbe la soglia del 25 % qualora la percentuale di parti cinesi superasse la soglia del 60 %. È quindi improbabile che le imprese di assemblaggio comunitarie apporterebbero un valore aggiunto superiore al 25 %.

3.3. *Indebolimento degli effetti riparatori del dazio in termini di prezzi di vendita o quantità e dumping*

- (42) Andava anche esaminato se gli effetti riparatori del dazio antidumping sarebbero indeboliti e se il dumping riaffiorerebbe qualora venisse abolita la misura antielusione. Tuttavia, nelle attuali condizioni di mercato, in cui vi sono sia la misura antielusione sia il sistema di esenzione correlato, è risultato impossibile effettuare un'analisi verosimile per stabilire se i dazi verrebbero indeboliti in termini di prezzi di vendita e se vi sarebbe dumping, perché il calcolo dei prezzi comunitari avrebbe dovuto basarsi su una situazione di assemblaggio delle biciclette a partire unicamente da parti cinesi. Nella realtà però le biciclette comunitarie assemblate durante il PIR erano composte da parti di diversa origine, comprese la Comunità, la RPC e altri paesi terzi.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 25 febbraio 2008.

- (43) Va peraltro ricordato che, durante l'inchiesta conclusasi con l'adozione della misura antielusione nel 1997, si è dimostrato che l'effetto riparatore del dazio sulle biciclette cinesi era indebolito in termini di prezzi di vendita, e che vi era un dumping. In assenza di prezzi comparabili durante il PIR, rimangono valide le conclusioni della precedente inchiesta in merito all'indebolimento e al dumping, esposte ai considerando da 19 a 24 della misura antielusione.

D. CONCLUSIONI

- (44) Il riesame ha mostrato che al momento non risulta essere in corso alcuna elusione. Esso ha però anche rilevato che il rischio di un ritorno dell'elusione non può essere completamente escluso. In base all'analisi di cui sopra, sembra esistere un rischio, per quanto limitato, che a medio termine l'attuale assenza di elusione non durerebbe qualora la misura antielusione fosse abolita, poiché le imprese comunitarie potrebbero aumentare in modo sostanziale le proprie operazioni di assemblaggio utilizzando un numero di parti di biciclette cinesi superiore alla soglia del 60 %, con conseguente indebolimento degli effetti riparatori del dazio antidumping sulle biciclette cinesi.
- (45) Pertanto, la misura antielusione dovrebbe essere mantenuta, per garantire che la misura principale, cioè il dazio antidumping sulle biciclette, resti efficace e non sia compromessa dall'elusione sotto forma di operazioni di assemblaggio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'estensione del dazio antidumping imposto sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese alle importazioni di alcune parti di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese introdotta dal regolamento (CE) n. 71/97 è mantenuta e il riesame relativo a tali importazioni è concluso.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Per il Consiglio
Il presidente
A. VIZJAK