

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/28 DELLA COMMISSIONE****del 9 gennaio 2018****che reistituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dello Sri Lanka, da parte della City Cycle Industries**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea <sup>(1)</sup> («il regolamento di base»), in particolare l'articolo 13,

considerando quanto segue:

**A. MISURE IN VIGORE E SENTENZE DEI GIUDICI****1. Misure in vigore**

- (1) Nel 2011, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 990/2011 <sup>(2)</sup> («le misure iniziali»), il Consiglio ha istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (2) Nel 2013, con il regolamento di esecuzione (UE) n. 501/2013 <sup>(3)</sup> («il regolamento controverso»), il Consiglio ha esteso le misure iniziali alle importazioni di biciclette spedite dall'Indonesia, dalla Malaysia, dallo Sri Lanka e dalla Tunisia, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dell'Indonesia, della Malaysia, dello Sri Lanka e della Tunisia («le misure antielusione» o «le misure estese») a seguito di un'inchiesta antielusione a norma dell'articolo 13 del regolamento di base.

**2. Sentenze del Tribunale dell'Unione europea e della Corte di giustizia dell'Unione europea**

- (3) Il 9 agosto 2013 un produttore dello Sri Lanka, la City Cycle Industries («City Cycle»), ha presentato un ricorso al Tribunale dell'Unione europea («il Tribunale») al fine di ottenere l'annullamento del regolamento controverso nella misura in cui si applica a tale produttore <sup>(4)</sup>. Con sentenza del 19 marzo 2015 <sup>(5)</sup>, il Tribunale ha annullato il regolamento controverso nella misura in cui si applica alla City Cycle.
- (4) Nel luglio 2015, il Consiglio dell'Unione europea <sup>(6)</sup>, la Commissione europea <sup>(7)</sup> e la Maxcom Ltd <sup>(8)</sup> (un produttore di biciclette dell'Unione) hanno impugnato la sentenza del Tribunale. Con sentenza del 26 gennaio 2017 («la sentenza»), la Corte di giustizia dell'Unione europea («la Corte di giustizia») ha respinto i ricorsi presentati dall'industria dell'Unione, dalla Commissione europea e dal Consiglio dell'Unione europea.
- (5) La Corte di giustizia ha sostenuto in particolare, al punto 73 della sua sentenza, che il considerando (78) del regolamento controverso non conteneva alcuna analisi individuale di pratiche di elusione che la City Cycle avrebbe eventualmente effettuato. Ai punti 75 e 76 la Corte di giustizia ha sostenuto inoltre che la conclusione

<sup>(1)</sup> GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 990/2011 del Consiglio, del 3 ottobre 2011, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 (GUL 261 del 6.10.2011, pag. 2).

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 501/2013 del Consiglio, del 29 maggio 2013, che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 990/2011 sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese alle importazioni di biciclette spedite dall'Indonesia, dalla Malaysia, dallo Sri Lanka e dalla Tunisia, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dell'Indonesia, della Malaysia, dello Sri Lanka e della Tunisia (GUL 153 del 5.6.2013, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Causa T-413/13, City Cycle Industries/Consiglio.

<sup>(5)</sup> GU C 146 del 4.5.2015, pag. 38.

<sup>(6)</sup> Causa C-260/15 P, Consiglio/City Cycle Industries.

<sup>(7)</sup> Causa C-254/15 P, Commissione/City Cycle Industries.

<sup>(8)</sup> Causa C-248/15 P, Maxcom/City Cycle Industries.

relativa all'effettuazione di operazioni di trasbordo in Sri Lanka non poteva basarsi legittimamente solo su un duplice rilievo espressamente operato dal Consiglio, vale a dire, da un lato, l'esistenza di una modificazione della configurazione degli scambi e, dall'altro, la mancata cooperazione di una parte dei produttori esportatori <sup>(1)</sup>.

### 3. Conseguenze della sentenza

- (6) Conformemente all'articolo 266 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le istituzioni dell'Unione sono tenute a prendere i provvedimenti che l'esecuzione della sentenza del 26 gennaio 2017 comporta.
- (7) Nei casi in cui i procedimenti consistono in varie fasi amministrative, l'annullamento di una di queste fasi non annulla l'intero procedimento <sup>(2)</sup>. Il procedimento antidumping è un esempio di procedimento comprendente più fasi. Di conseguenza, l'annullamento del regolamento controverso per quanto riguarda una sua parte non implica l'annullamento dell'intero procedimento precedente l'adozione di tale regolamento. Le istituzioni dell'UE hanno la possibilità di porre rimedio agli aspetti del regolamento controverso che ne hanno determinato l'annullamento, lasciando immutate le parti non impugnate non interessate dalla sentenza del Tribunale <sup>(3)</sup>.

## B. PROCEDIMENTO

### 1. Procedimento sino alla sentenza

- (8) La Commissione conferma i considerando da (1) a (23) del regolamento controverso, che non sono interessati dalla sentenza.

### 2. Riapertura

- (9) In seguito alla sentenza, l'11 aprile 2017 la Commissione ha pubblicato un avviso <sup>(4)</sup> di parziale riapertura dell'inchiesta antielusione riguardante le importazioni di biciclette spedite dallo Sri Lanka, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dello Sri Lanka, che ha condotto all'adozione del regolamento controverso («l'avviso di riapertura»), riprendendo l'inchiesta dal punto in cui si è verificata l'irregolarità. La riapertura si limitava all'attuazione della sentenza per la parte riguardante la City Cycle.
- (10) La Commissione ha informato della riapertura parziale dell'inchiesta la City Cycle, i rappresentanti del paese esportatore, l'industria dell'Unione e le altre parti notoriamente interessate dall'inchiesta iniziale. Alle parti interessate è stata data la possibilità di comunicare le loro osservazioni per iscritto e di chiedere un'audizione entro il termine fissato nell'avviso.
- (11) A tutte le parti interessate che ne avessero fatta richiesta è stata data la possibilità di essere sentite dai servizi della Commissione e/o dal consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale. Nessuno ha tuttavia chiesto di essere sentito dai servizi della Commissione o dal consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.

### 3. Registrazione delle importazioni

- (12) In seguito alla sentenza, l'associazione europea dei costruttori di biciclette (*European Bicycle Manufacturers Association*) e la Maxcom Ltd hanno chiesto che le importazioni di biciclette, per quanto concerne la City Cycle, fossero sottoposte a registrazione in conformità all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base, affinché potessero successivamente essere applicate misure nei confronti di tali importazioni a decorrere dalla data di registrazione.

<sup>(1)</sup> Con la sentenza emessa lo stesso giorno nelle cause riunite C-247/15 P, C-253/15 P e C-259/15 P, la Corte di giustizia ha annullato la sentenza del Tribunale del 19 marzo 2015 nella causa T-412/13, Chin Haur Indonesia PT/Consiglio dell'Unione europea (3), e ha respinto il ricorso di annullamento proposto dalla Chin Haur contro il regolamento (UE) n. 501/2013. In tale causa la Corte di giustizia ha concluso, al punto 98 della sentenza, che il Consiglio aveva spiegato sufficientemente gli elementi di prova di cui disponeva riguardo all'esistenza di pratiche di elusione in Indonesia.

<sup>(2)</sup> Causa T-2/95, *Industrie des poudres sphériques (IPS)*/Consiglio, Racc. 1998, II-3939.

<sup>(3)</sup> Causa C-458/98 P, *Industrie des poudres sphériques (IPS)*/Consiglio, Racc. 2000, I-08147.

<sup>(4)</sup> Avviso concernente la sentenza del Tribunale del 19 marzo 2015 nella causa T-413/13, *City Cycle Industries/Consiglio dell'Unione europea*, e la sentenza della Corte di giustizia del 26 gennaio 2017 nelle cause C-248/15 P, C-254/15 P e C-260/15 P, in relazione al regolamento di esecuzione (UE) n. 501/2013 del Consiglio che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) n. 990/2011 sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese alle importazioni di biciclette spedite dall'Indonesia, dalla Malaysia, dallo Sri Lanka e dalla Tunisia, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dell'Indonesia, della Malaysia, dello Sri Lanka e della Tunisia (2017/C 113/05) (GU C 113 dell'11.4.2017, pag. 4).

- (13) L'11 aprile 2017 la Commissione ha sottoposto a registrazione le importazioni di biciclette spedite dallo Sri Lanka, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dello Sri Lanka, per quanto concerne la società dello Sri Lanka City Cycle Industries («regolamento relativo alla registrazione») <sup>(1)</sup>.

#### **4. Prodotto oggetto dell'inchiesta**

- (14) Il prodotto oggetto dell'inchiesta è il medesimo del regolamento controverso, vale a dire biciclette e altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo, ma esclusi gli unicykli o monocicli), senza motore, originari della Repubblica popolare cinese («Cina» o «RPC»), attualmente classificati ai codici NC ex 8712 00 30 ed ex 8712 00 70. La Commissione conferma i considerando da (25) a (27) del regolamento controverso.

### **C. VALUTAZIONE A SEGUITO DELLA SENTENZA**

#### **1. Osservazioni preliminari**

- (15) In primo luogo, la Corte di giustizia ha ritenuto che il regolamento controverso non contenesse alcuna analisi individuale di pratiche di elusione che la City Cycle avrebbe eventualmente effettuato. Il duplice rilievo espressamente operato dal Consiglio, secondo cui vi sarebbe stata una modificazione della configurazione degli scambi e una parte dei produttori esportatori non avrebbe collaborato, è stato considerato dalla Corte di giustizia insufficiente ad autorizzare il Consiglio a concludere che la City Cycle fosse coinvolta in operazioni di trasbordo, o che si fossero verificate operazioni di trasbordo a livello nazionale nello Sri Lanka.
- (16) In secondo luogo, ai punti 29 e 31 della sentenza la Corte ha riconosciuto che gli elementi di prova forniti dalla City Cycle nel corso dell'inchiesta non hanno dimostrato, secondo i criteri di cui all'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento di base, che tale società sia effettivamente un vero produttore o che le operazioni di assemblaggio non abbiano costituito una forma di elusione. I considerando da (124) a (127) del regolamento controverso sono pertanto confermati.
- (17) In terzo luogo, dalla sentenza, letta unitamente alla sentenza del Tribunale, risulta che il Consiglio era autorizzato a considerare la City Cycle una parte che non ha collaborato all'inchiesta e a ritenere che vi sia stata una certa mancanza di collaborazione a livello nazionale nello Sri Lanka. I considerando da (35) a (42) del regolamento controverso sono pertanto confermati.

#### **2. Indebolimento dell'effetto riparatore del dazio antidumping**

- (18) La Commissione ha rilevato, ai considerando da (93) a (96) del regolamento controverso, un indebolimento dell'effetto riparatore del dazio antidumping. Tali conclusioni sono confermate.

#### **3. Elementi di prova dell'esistenza del dumping**

- (19) Ai considerando (97) e (98) e da (107) a (110) del regolamento controverso, la Commissione ha indicato di aver riscontrato elementi di prova dell'esistenza del dumping. Tali conclusioni sono confermate.

#### **4. Esistenza di pratiche di elusione**

- (20) Il regolamento controverso era stato annullato perché in esso il Consiglio aveva ommesso di fornire prove sufficienti dell'esistenza di pratiche di elusione in relazione alla City Cycle Industries. Si ricorda che l'esistenza di pratiche di elusione può essere stabilita, tra l'altro, sulla base di trasbordi o di operazioni di assemblaggio.
- (21) Dopo la sua riapertura, l'inchiesta ha rivelato che non vi erano ulteriori elementi a livello di società in grado di comprovare un eventuale trasbordo. Non è stato pertanto possibile avanzare ulteriori considerazioni in merito al trasbordo nel considerando (78) del regolamento controverso.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/678 della Commissione, del 10 aprile 2017, che sottopone a registrazione le importazioni di biciclette spedite dallo Sri Lanka, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dello Sri Lanka, per quanto concerne la società dello Sri Lanka City Cycle Industries (GU L 98 dell'11.4.2017, pag. 7).

- (22) Gli elementi di prova disponibili fanno tuttavia ritenere che siano state effettivamente poste in essere pratiche di elusione mediante operazioni di assemblaggio. Tali elementi di prova si fondano sui dati forniti dalla City Cycle stessa nel corso dell'inchiesta iniziale. Il Consiglio non aveva valutato quei dati in maniera dettagliata, avendo ritenuto che non fossero utili a dimostrare in modo giuridicamente valido l'esistenza di pratiche di elusione. Ora che la Corte ha chiarito la norma giuridica applicabile, la Commissione ritiene opportuno eseguire una nuova valutazione, alla luce di tale norma, di tutti gli elementi di prova riportati nel fascicolo amministrativo.
- (23) Nel corso dell'inchiesta antielusione, la City Cycle ha chiesto l'esenzione da eventuali misure antielusione. Come indicato ai considerando (37), (38) e (144) del regolamento controverso, la City Cycle non è stata in grado di dimostrare di aver diritto a un'esenzione. La collaborazione della società è stata insufficiente ed è stato applicato l'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento di base. La mancanza di dati attendibili relativamente al valore e al volume delle parti originarie della RPC acquistate dalla società non ha consentito di stabilire con certezza che la City Cycle sia effettivamente un vero produttore non coinvolto in pratiche di elusione o che le operazioni di assemblaggio non abbiano costituito una forma di elusione. Come spiegato ai precedenti considerando (16) e (17), tali conclusioni non sono state interessate dalla sentenza.
- (24) In ogni caso, comunque, i dati presentati dalla società stessa dimostrano che:
- 1) le «materie prime» (cioè le parti di biciclette) provenienti dalla Cina costituivano oltre il 60 % del valore complessivo dei pezzi del prodotto assemblato (test del 60/40);
  - 2) il valore aggiunto ai pezzi originato nell'operazione di assemblaggio era inferiore al 25 % del costo di produzione (test del valore aggiunto del 25 %).
- (25) Conformemente ai criteri di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento di base, tali operazioni di assemblaggio dovrebbero essere considerate pratiche di elusione, vista la sussistenza delle altre condizioni di cui ai precedenti considerando (18) e (19).
- (26) Di conseguenza, sulla base degli elementi di cui sopra forniti dalla società, che tendono a dimostrare il ricorso a pratiche di elusione, e dato l'elevato livello di omessa collaborazione nello Sri Lanka, dovrebbe essere stabilita l'esistenza di pratiche di elusione a livello nazionale nello Sri Lanka eseguite mediante operazioni di assemblaggio.
- (27) Si considera pertanto accertata l'avvenuta effettuazione di operazioni di assemblaggio nello Sri Lanka ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (28) Dopo la divulgazione delle conclusioni la City Cycle ha contestato la competenza della Commissione a trarre conclusioni sull'effettuazione di operazioni di assemblaggio ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento di base, sostenendo che la Commissione non avrebbe potuto eseguire una nuova valutazione delle operazioni di assemblaggio in quanto tale questione non era stata contestata nell'ambito del procedimento giudiziario e che la Commissione avrebbe quindi dovuto astenersi dall'imporre misure nei confronti della City Cycle.
- (29) Questa argomentazione viene respinta. In primo luogo, dalle sentenze della Corte di giustizia citate ai considerando (4) e (5) risulta che la condizione per l'imposizione di misure antielusione è l'esistenza di pratiche di elusione ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento di base, e non di una particolare sottocategoria di tali pratiche. In secondo luogo, la City Cycle interpreta in modo errato l'obbligo imposto alla Commissione dall'articolo 266 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») relativamente al caso di specie. Come è evidente al considerando (6) dell'avviso di riapertura, è la mancanza, nel regolamento controverso, di una motivazione sufficiente riguardo agli elementi di prova disponibili sull'esistenza di pratiche di elusione nello Sri Lanka a dover essere corretta nel procedimento in atto. La Commissione dispone pertanto della competenza per riadottare una misura sostenuta da una migliore argomentazione, che chiarisca che la City Cycle è coinvolta in pratiche di elusione nello Sri Lanka. Ciò è anche pienamente in linea con la giurisprudenza della Corte di giustizia. In ogni caso, il regolamento controverso è stato annullato nella sua totalità. Di conseguenza, nessuno dei considerando in esso contenuti è diventato definitivo. La Commissione deve piuttosto riesaminare tutti gli aspetti del fascicolo. Nei casi in cui non si sono registrati nuovi sviluppi nei procedimenti dinanzi alla Corte, la Commissione può limitarsi a confermare i risultati della prima indagine. Per quanto riguarda gli aspetti contestati, relativi in questo caso alle pratiche di elusione, è necessaria una nuova valutazione.
- (30) In seguito alla divulgazione delle conclusioni, la City Cycle ha contestato anche la competenza della Commissione a far valere gli elementi di prova che la società aveva presentato nell'ambito dell'inchiesta che ha portato all'imposizione delle misure antielusione di cui al considerando (2) e a giungere a una diversa conclusione.

- (31) Anche questa argomentazione viene respinta. In realtà la Commissione è autorizzata a valutare in modo diverso le prove già consegnate, a patto che tale nuova valutazione sia in linea con l'articolo 13 del regolamento di base, come interpretato dai giudici dell'Unione, e che la City Cycle abbia avuto tutte le possibilità di presentare osservazioni sulla nuova valutazione. Come spiegato ai considerando successivi, alla City Cycle è stato riconosciuto pienamente il diritto di presentare osservazioni sulla valutazione della Commissione. Le osservazioni presentate dalla City Cycle, tuttavia, non hanno modificato la valutazione della Commissione, secondo la quale la City Cycle era coinvolta in pratiche di elusione.
- (32) In seguito alla divulgazione delle conclusioni aggiuntive, la City Cycle ha ribadito il suo disaccordo rispetto all'iniziativa della Commissione di procedere a una nuova valutazione degli elementi di prova riportati nel fascicolo amministrativo, sostenendo che in base alla sentenza la Commissione sarebbe stata autorizzata a rettificare solo le conclusioni relative ai trasbordi e non quelle concernenti le operazioni di assemblaggio.
- (33) Questa argomentazione viene respinta. Con il presente regolamento la Commissione rettifica le conclusioni relative alle pratiche di elusione la cui esistenza, come indicato al considerando (20), può essere stabilita fra l'altro sulla base di trasbordi o di operazioni di assemblaggio. Nel regolamento controverso la Commissione non ha valutato se la City Cycle sia stata coinvolta in operazioni di assemblaggio, in quanto l'ha ritenuta coinvolta in operazioni di trasbordo. Come illustrato al considerando (22), dopo i chiarimenti forniti dalla Corte la Commissione ha eseguito una nuova valutazione relativamente alla questione del coinvolgimento della City Cycle in pratiche di elusione. La Commissione ha concluso che: in primo luogo, come indicato al considerando (21), non sono stati rilevati ulteriori elementi a livello di società in grado di suffragare la conclusione relativa al trasbordo; in secondo luogo, come spiegato ai considerando (23) e (24), sulla base di una valutazione dei dati forniti dalla società medesima nel corso dell'inchiesta la City Cycle è risultata inconfutabilmente coinvolta in pratiche di elusione compiute mediante operazioni di assemblaggio.
- (34) Dopo la divulgazione delle conclusioni la City Cycle ha anche formulato osservazioni circa il metodo di calcolo utilizzato dalla Commissione per i test del 60/40 e del valore aggiunto del 25 % ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base. In primo luogo la City Cycle ha affermato che la Commissione avrebbe basato i suoi calcoli su dati parziali, in quanto relativi solamente ai prodotti semilavorati acquistati durante il periodo di riferimento dell'inchiesta antielusione. In secondo luogo ha sostenuto che la Commissione avrebbe ignorato alcuni dati e avrebbe pertanto erroneamente respinto il coefficiente di ripartizione basato sulle vendite proposto dalla City Cycle. Quest'ultima ha infine osservato che determinate fatture recanti una data non compresa nel periodo di riferimento e/o fatture senza data o dal formato non corretto avrebbero dovuto essere escluse dai calcoli. Tali affermazioni sono state ribadite dopo la divulgazione delle conclusioni aggiuntive senza che fossero forniti ulteriori elementi in proposito.
- (35) Per quanto riguarda il metodo, si precisa che il test del 60/40 è stato eseguito non solo sulla base dei dati relativi ai prodotti semilavorati contenuti nella tabella F.2 del modulo di esenzione, ma anche dei costi di produzione dichiarati delle parti di biciclette asseritamente prodotte dalla City Cycle. Il test del valore aggiunto del 25 %, poi, è stato eseguito sulla base del costo di trasformazione dei prodotti semilavorati, vale a dire del costo di assemblaggio delle biciclette di cui alla tabella F.4.2 del modulo di esenzione. Inoltre, dal momento che nella tabella F.4.2 la City Cycle non ha operato una divisione fra le parti di biciclette provenienti dalla RPC e quelle non provenienti dalla RPC, come invece era richiesto, la Commissione ha ricavato questi dati dalla tabella F.2.
- (36) Per quanto concerne l'osservazione relativa al metodo di ripartizione, la Commissione rileva che i dati ottenuti sulla base di tale metodo non erano compatibili con i conti sottoposti a verifica. Durante la verifica in loco, tale incoerenza è stata segnalata alla City Cycle. Per la contabilità la City Cycle non ha utilizzato un software, ma supporti cartacei e schede Excel. La società non disponeva di alcun sistema per controllare l'origine delle parti importate; il metodo applicato consentiva soltanto di stabilire se una determinata parte era di origine locale o importata. Inoltre, la società ha ammesso di non aver registrato nella sua contabilità l'origine delle parti acquistate. Pertanto, per fornire dati ordinati secondo l'origine delle parti, come richiesto nel modulo di esenzione, la City Cycle ha utilizzato un criterio di ripartizione fondato sulle vendite di biciclette. Il metodo di ripartizione applicato dalla City Cycle non era tuttavia compatibile con i conti sottoposti a verifica, e la società stessa ha ammesso che le cifre fornite erano nello specifico errate. Le argomentazioni relative al metodo di ripartizione sono state pertanto respinte, e conseguentemente anche i dati estrapolati con tale metodo, in quanto sono risultate in contrasto con i conti sottoposti a verifica. La Commissione ha utilizzato invece i dati pertinenti contenuti in altre tabelle del modulo di esenzione.
- (37) Per quanto concerne le fatture di cui al considerando (34), la Commissione ha ritenuto la richiesta ragionevole e non le ha considerate ai fini dei test del 60/40 e del valore aggiunto del 25 %. Si è constatato comunque che questa modifica metodologica non ha alcuna incidenza sul risultato, per cui le «materie prime» (cioè le parti di biciclette) provenienti dalla Cina continuavano a rappresentare oltre il 60 % del valore complessivo dei pezzi del prodotto assemblato, mentre il valore aggiunto ai pezzi originato nell'operazione di assemblaggio rimaneva al di sotto del 25 % del costo di produzione.

- (38) In seguito alla divulgazione delle conclusioni aggiuntive, la City Cycle ha sostenuto che la Commissione non avrebbe tenuto conto del fatto che la City Cycle è un produttore di biciclette storico per il mercato interno dello Sri Lanka, che opera sotto il controllo dell'amministrazione doganale dello Sri Lanka. Tale argomentazione è stata respinta in quanto irrilevante ai fini della valutazione, visto che l'analisi è eseguita a norma dell'articolo 13 del regolamento di base.
- (39) Di conseguenza, tutte le osservazioni a proposito del metodo adottato dalla Commissione per i test del 60/40 e del valore aggiunto del 25 % ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b) del regolamento di base, sono state respinte.

#### 5. Domanda di esenzione

- (40) In considerazione della scarsa collaborazione della società e della sua incapacità di dimostrare di non avere eluso le misure sulla base dei dati da essa stessa forniti, la richiesta di esenzione della City Cycle ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base, non è sostenibile.

#### 6. Osservazioni delle parti interessate

- (41) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalla City Cycle e dall'industria dell'Unione.
- (42) La City Cycle ha sostenuto che la Commissione non poteva modificare il suo giudizio sulle operazioni di assemblaggio perché il regolamento controverso aveva sancito che non era stata accertata l'esistenza di operazioni di assemblaggio nello Sri Lanka e tale punto non era stato contestato nell'ambito del procedimento giudiziario. Tale asserzione è stata ribadita in seguito alla divulgazione delle conclusioni. Per i motivi sopra esposti, anche questa argomentazione viene respinta.
- (43) Si fa notare che i dati della società stessa, forniti dalla società stessa, e in particolare le carenze in essi riscontrate, hanno reso impossibile determinare con certezza se la City Cycle sia un produttore vero o se le operazioni di assemblaggio non abbiano costituito una forma di elusione. Di conseguenza non è stato possibile esentare tale società dai dazi antielusione. In base ai dati della società medesima, tuttavia, si è constatato che le «materie prime» (cioè le parti di biciclette) provenienti dalla Cina rappresentavano oltre il 60 % del valore complessivo dei pezzi del prodotto assemblato, mentre il valore aggiunto ai pezzi originato nell'operazione di assemblaggio era inferiore al 25 % del costo di produzione. In considerazione dell'elevato livello di omessa collaborazione, tali elementi di prova sono in grado di dimostrare l'esistenza di pratiche di elusione nel paese.
- (44) La City Cycle ha anche sostenuto che la Commissione non potrebbe riaprire l'inchiesta con un avviso al fine di riadottare un regolamento definitivo o che modifichi il regolamento controverso, in quanto l'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento di base dispone che la Commissione può soltanto avviare un'inchiesta antielusione mediante un proprio regolamento. La società ha altresì rilevato che il fatto che la Commissione ritenga che i giudici non abbiano annullato il procedimento per intero non la dispenserebbe dall'adottare una regolamentazione formale.
- (45) Tale asserzione è stata ribadita in seguito alla divulgazione delle conclusioni. In particolare, la City Cycle ha sostenuto che la riapertura dell'inchiesta antielusione mediante un avviso limiterebbe il suo diritto a una tutela giurisdizionale effettiva. Questa argomentazione è stata respinta, poiché l'avviso è un semplice atto preparatorio e la City Cycle può esercitare il suo diritto a una tutela giurisdizionale effettiva rispetto al presente regolamento.
- (46) Va inoltre osservato che la Commissione non ha avviato una nuova inchiesta, ma ha semplicemente riaperto l'inchiesta che aveva portato all'adozione delle misure antielusione, per correggere le irregolarità dell'indagine rilevate dalla Corte di giustizia nella sua sentenza.
- (47) La City Cycle ha inoltre sostenuto che la registrazione delle importazioni delle sue biciclette sarebbe basata su un errore di fatto e su un ragionamento errato, in quanto le pratiche di assemblaggio della City Cycle non sarebbero state confermate nel regolamento controverso. Per questo motivo la società ha ritenuto che non vi fossero le condizioni per l'adozione del regolamento relativo alla registrazione.
- (48) Tuttavia, come spiegato in precedenza al considerando (24), la riapertura dell'inchiesta ha confermato che gli elementi di prova a livello della società relativi al periodo dell'inchiesta, che avevano portato all'estensione delle misure nel 2013, hanno già dimostrato l'esistenza di pratiche di elusione. Inoltre la registrazione delle importazioni costituisce uno strumento standard per la tutela dell'efficacia delle misure antidumping, che lo strumento antielusione è per sua natura finalizzato ad aumentare. Per questo motivo la tesi della City Cycle, secondo cui non vi sarebbero state le condizioni per l'adozione di un regolamento relativo alla registrazione, è stata respinta.

- (49) La City Cycle ha altresì chiesto alla Commissione di abrogare i dazi antielusione imposti sulle importazioni di biciclette dallo Sri Lanka, compresi quelli riguardanti la City Cycle.
- (50) A questo proposito è opportuno rilevare che la City Cycle non ha indicato il fondamento giuridico in base al quale la Commissione dovrebbe abrogare le misure antielusione sulle importazioni di biciclette dallo Sri Lanka. Come ribadito ai considerando (3) e (4), la sentenza non ha annullato il regolamento controverso nel suo insieme, ma soltanto la parte riguardante la City Cycle. La richiesta è stata pertanto respinta.
- (51) Dopo la divulgazione delle conclusioni la City Cycle ha sostenuto che la riestensione delle misure iniziali alla City Cycle a partire dalla data di registrazione non sarebbe stata giustificata e che la Commissione non potrebbe imporre dazi che superino in durata le misure iniziali, le quali scadono dopo cinque anni dall'adozione del regolamento controverso, vale a dire il 28 maggio 2018. Tale asserzione è stata ribadita in seguito alla divulgazione delle conclusioni aggiuntive.
- (52) Secondo una giurisprudenza costante della Corte di giustizia, il solo fine di un regolamento che estende un dazio antidumping è di garantire l'efficacia di tale dazio e di evitarne l'elusione. Di conseguenza, una misura avente ad oggetto l'estensione di un dazio antidumping definitivo ha carattere meramente accessorio rispetto all'atto istitutivo iniziale di tale dazio, che tutela l'applicazione efficace delle misure definitive.
- (53) Come indicato al considerando (2) del presente regolamento, le misure antidumping sono state estese fra l'altro alle esportazioni della City Cycle dallo Sri Lanka al mercato dell'Unione a seguito di un'inchiesta antielusione delle misure istituite sulle importazioni di biciclette originarie della RPC, a norma dell'articolo 13 del regolamento di base. Di conseguenza, le misure antielusione imposte dal regolamento controverso rimarranno in vigore fino a che restano in vigore le misure iniziali sulle importazioni di biciclette dalla RPC. La tesi secondo cui la Commissione non potrebbe imporre misure sulle esportazioni della City Cycle dallo Sri Lanka all'Unione relative a un periodo successivo al 28 maggio 2018 è pertanto respinta, in quanto si basa su un'interpretazione errata dell'articolo 13 del regolamento di base.
- (54) In seguito alla divulgazione delle conclusioni aggiuntive, inoltre, la City Cycle ha sostenuto che la Commissione non potrebbe prorogare per un periodo indefinito i dazi antielusione senza un nuovo riesame delle pratiche di elusione degli esportatori, considerato che le pratiche di dumping degli esportatori cinesi sono riesaminate ogni cinque anni.
- (55) Questa argomentazione viene respinta, in quanto si fonda su un'errata comprensione degli articoli 11 e 13 del regolamento di base. La Commissione esegue una nuova valutazione delle misure antidumping in vigore a seguito di una domanda presentata dall'industria dell'Unione. In mancanza di una siffatta domanda, le misure antidumping in vigore scadono alla fine del periodo di cinque anni. Come spiegato al considerando (53), inoltre, le misure antielusione rimangono in vigore fintanto che sono in vigore le misure iniziali. Le misure antielusione in vigore, tuttavia, possono anche essere riesaminate qualora le società ad esse soggette ne facciano richiesta.

#### D. DIVULGAZIONE DELLE CONCLUSIONI

- (56) Le parti sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali si è inteso reistituire un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dello Sri Lanka, da parte della City Cycle. Era stato inoltre fissato un termine entro il quale le parti potevano presentare osservazioni relative a tale divulgazione.
- (57) Le osservazioni presentate per iscritto dalle parti sono state esaminate e, ove opportuno, tenute in considerazione.

#### E. ISTITUZIONE DELLE MISURE

- (58) Sulla base di quanto precede, si ritiene opportuno riestendere le misure iniziali alle importazioni di biciclette ed altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo, ma esclusi gli unicycli o monocicli), senza motore, spediti dallo Sri Lanka, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarati originari dello Sri Lanka, attualmente classificati ai codici NC ex 8712 00 30 ed ex 8712 00 70 (codici TARIC 8712 00 30 10 e 8712 00 70 91), da parte della City Cycle Industries.
- (59) In considerazione della natura specifica dello strumento antielusione, che mira a tutelare l'efficacia delle misure antidumping, e del fatto che nell'ambito dell'inchiesta, sulla base dei dati forniti dalla società stessa, sono emerse prove dell'esistenza di pratiche di elusione, la Commissione ritiene opportuno reistituire misure a decorrere dalla data della registrazione.
- (60) Il presente regolamento è conforme al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

1. Il dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette e altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo, ma esclusi gli unicycli o monocicli), senza motore, originari della Repubblica popolare cinese, è esteso alle importazioni di biciclette e altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo, ma esclusi gli unicycli o monocicli), senza motore, spediti dallo Sri Lanka, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarati originari dello Sri Lanka, attualmente classificati ai codici NC ex 8712 00 30 ed ex 8712 00 70 (codici TARIC 8712 00 30 10 e 8712 00 70 91), da parte della City Cycle Industries (codice addizionale TARIC B131).

2. Il dazio di cui al paragrafo 1 del presente articolo è riscosso sulle importazioni spedite dallo Sri Lanka, indipendentemente dal fatto che siano o no dichiarate originarie dello Sri Lanka, registrate in conformità all'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/678.

*Articolo 2*

Si invitano le autorità doganali a sospendere la registrazione delle importazioni prevista conformemente all'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/678.

*Articolo 3*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 9 gennaio 2018

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---