



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 16.12.1996  
COM(96) 689 final

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

**por el que se amplía a las importaciones de determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular China el derecho antidumping definitivo establecido por el Reglamento (CEE) n° 2474/93 del Consejo sobre las bicicletas originarias de la República Popular China y por el que se percibe el derecho ampliado aplicable a estas importaciones registradas de conformidad con al Reglamento (CE) n° 703/96**

(presentada por la Comisión)



## Exposición de motivos

1. Mediante el Reglamento (CE) nº 703/96 la Comisión abrió una investigación sobre la elusión de los derechos antidumping impuestos sobre la importación de bicicletas originarias de la República Popular China mediante piezas de bicicleta originarias de ese país y utilizadas para el montaje de bicicletas en la Comunidad.
2. La Comisión realizó investigaciones en los locales de 7 empresas, dos de las cuales eran productores comunitarios y 5 ensambladores que estaban eludiendo los derechos. La falta de cooperación fue considerable.
3. Tras las pesquisas in situ, se estableció que los ensambladores concernidos cumplían las condiciones del artículo 13 en los siguientes aspectos:
  - sus operaciones de montaje comenzaron o crecieron significativamente desde la apertura de la investigación antidumping original.
  - más del 60% del valor total de las piezas del producto ensamblado eran de origen chino.
  - el valor añadido de las piezas usadas en estas operaciones de montaje era inferior al 25%.
  - existían pruebas de que los efectos correctores del derecho fueron minados (los precios de venta de las bicicletas montadas subcotizaban a los precios de exportación no objeto de dumping de las bicicletas chinas en el período original de investigación en un 14,5% como media)
  - existían pruebas de dumping con relación a los valores normales establecidos en la investigación original (los márgenes de dumping iban del 16% al 53%).
4. La Comisión informó a las partes interesadas de los principales hechos y consideraciones sobre cuya base se preveía recomendar la ampliación del derecho antidumping original.

5. Los comentarios orales y escritos de las partes fueron considerados y tenidos en cuenta por la Comisión, que modificó sus conclusiones, en su caso, para incorporarlos.
6. Con arreglo a los artículos 13, 14 y 15 del Reglamento de base, la Comisión, previa consulta al Comité Consultivo, propone ampliar el derecho antidumping establecido sobre las importaciones de bicicletas originarias de China (30,6%) a las piezas de bicicletas originarias o procedentes de China cuando se pruebe el origen no chino de las piezas.
7. Las piezas esenciales de las bicicletas son los cuadros y horquillas acabados, los cambios de marchas, los juegos de frenos, los manillares premontados y las ruedas completas.
8. También se prevé eximir de la ampliación de la medida a las importaciones que no constituyan una elusión.



**Reglamento (CE) n° del Consejo**

**por el que se amplía a las importaciones de determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular China el derecho antidumping definitivo establecido por el Reglamento (CEE) n° 2474/93 del Consejo sobre las bicicletas originarias de la República Popular China y por el que se percibe el derecho ampliado aplicable a estas importaciones registradas de conformidad con al Reglamento (CE) n° 703/96**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 384/96 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea<sup>1</sup>, y, en particular, sus artículos 13 y 14,

Vista la propuesta presentada por la Comisión previa consulta al Comité Consultivo,

CONSIDERANDO LO QUE SIGUE:

---

<sup>1</sup> DO n° L 56 de 6.3.1996, p. 1.

## **A. PROCEDIMIENTO**

(1) Mediante el Reglamento (CE) n° 703/96<sup>2</sup> la Comisión abrió una investigación relativa a la elusión de los derechos antidumping establecidos por el Reglamento (CEE) n° 2474/93 del Consejo, del 8 de septiembre de 1993<sup>3</sup>, sobre las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular China mediante importaciones de piezas originarias de ese país utilizadas para el montaje de bicicletas en la Comunidad, y ordenó a las autoridades aduaneras, con arreglo al apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 384/96, registrar las importaciones de cuadros de bicicletas, horquillas, llantas y bujes sin freno, que constituyen los componentes principales de una bicicleta.

(2) Los productos afectados por esta investigación son las piezas y accesorios para bicicletas de la República Popular China que se utilizan en el montaje de bicicletas en la Comunidad Europea. Estos productos están actualmente clasificados en los códigos NC de 8714 91 10 a 8714 99 90.

(3) La Comisión comunicó oficialmente a los representantes chinos la apertura de la investigación y envió cuestionarios a las empresas comunitarias concernidas mencionadas en la denuncia y a otras empresas comunitarias que se dieron a conocer ante la Comisión o que fueron mencionadas ulteriormente por el denunciante.

---

<sup>2</sup> DO n° L 98 de 19.4.1996, p. 3.

<sup>3</sup> DO n° L 228 de 9.9.1993, p. 1.

(4) La investigación cubrió el período del 1 de abril de 1995 hasta el 31 de marzo de 1996.

(5) De las empresas mencionadas en la denuncia, o nombradas posteriormente por el denunciante y de las que se dieron a conocer en el plazo de 40 días establecido en el Reglamento (CE) n° 703/96, la Comisión recibió respuestas completas de las siguientes:

- Helmig, Overath, Alemania
- Moore Large & Co, Derby, Reino Unido
- One + One, Oostvoorne, Países Bajos
- Promiles, Villeneuve d'Ascq, Francia
- Reece, Birmingham, Reino Unido
- Splendor, Naninne, Bélgica
- Starway, Luynes, Francia
- Tandem, Brigg, Reino Unido

La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria y llevó a cabo investigaciones en los locales de las empresas anteriormente mencionadas. Se constató que Tandem y Promiles eran auténticos productores comunitarios y que Helmig era un importador.

(6) A las empresas que así lo pidieron en el plazo establecido en el Reglamento (CE) n° 703/96, se les concedió audiencia.

(7) Los siguientes productores comunitarios pidieron un certificado de no elusión de conformidad con el apartado 4 del artículo 13 del Reglamento de base:

- Batavus, Países Bajos
- BH, España
- Cycleurope, Francia
- Dawes, Reino Unido
- Promiles, Francia
- Hercules, Alemania
- Mercier, Francia
- MICMO, Francia
- Raleigh, Reino Unido
- Tandem, Reino Unido



(8) Las siguientes empresas se dieron a conocer después de los 40 días establecidos en el Reglamento (CE) n° 703/96 y también solicitaron un certificado de no elusión:

- Büchel, Alemania
- Horlacher, Alemania
- Monark Crescent, Suecia
- Pantherwerke, Alemania
- Quantum, Francia
- PRO-FIT Sportartikel GmbH, Alemania
- Tekno Cycles, Francia
- TNT, España

#### B. ÁMBITO DE LA INVESTIGACIÓN

(9) Por lo que se refiere a las piezas utilizadas en las operaciones de elusión, los apartados 1 y 2 del artículo 13 establecen que los derechos antidumping en vigor se ampliarán a las importaciones de piezas del país sujeto a las medidas, es decir, a las que puedan ser originarias o procedan de ese país. A las partes interesadas que importaban las piezas de China se les ofreció la oportunidad, para las piezas no procedentes de China, de probar que no eran de origen chino.

El ámbito de la investigación cubrió las piezas de bicicleta importadas en la Comunidad Europea desde China que se utilizan para montar bicicletas acabadas para la venta en la Comunidad Europea bajo condiciones que, según las alegaciones del denunciante, cumplan los criterios establecidos en el apartado 1 y en las letras (a), (b) y (c) del apartado 2 del artículo 1 del Reglamento de base.

## **C. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1. Naturaleza de la elusión**

(10) La investigación estableció que de las ocho empresas mencionadas en el considerando (5) cuatro encargaron, durante el período de investigación, bicicletas cuasicompletas pero desmontadas a los productores chinos. Para el envío a Europa los proveedores se aseguraron de que las piezas destinadas al mismo ensamblador se repartieran en distintos contenedores, se enviaran en fechas diferentes y, a veces, se descargarán en puertos distintos. Mediante esta práctica, que es cara e supone importantes dificultades logísticas adicionales, los ensambladores evitaron que las piezas importadas se clasificaran, de conformidad con la norma 2.a de las Normas generales de interpretación de la Nomenclatura del Arancel Aduanero Común, como bicicletas acabadas que habrían estado sujetas al derecho antidumping.

Una de las empresas mencionadas en el considerando 5 utilizaron esta forma de proceder para aproximadamente el 75% del total de sus bicicletas ensambladas durante el período de investigación. Sin embargo, durante dicho período, cambió su fuente de suministro y hacia el final del mismo comenzó a montar estas bicicletas usando más de un 40% de piezas de origen no chino, que compraba directamente a fabricantes de otros países o a empresas subsidiarias de éstos fabricantes establecidas en la Comunidad (véase considerando 17).

Para asegurarse de que ciertos subconjuntos importados de piezas de bicicleta no se clasificaran, de conformidad con la regla 3.b de dichas normas, como bicicletas acabadas, algunos ensambladores pidieron y recibieron de las autoridades aduaneras nacionales información arancelaria en la que se clasificaba a estos conjuntos como piezas, con lo que se obtenía por lo tanto la garantía oficial de que no se les aplicaría el derecho antidumping.

## **2. Condiciones del artículo 13**

### **(1) *Cambio en las prácticas comerciales***

(11) Entre 1992 y el período de investigación, las importaciones de bicicletas (en unidades) de China en la Comunidad disminuyeron más del 98%, lo que representa una bajada de 1,5 millones de unidades, mientras que, por ejemplo, las importaciones de cuadros acabados, la principal pieza importada para las operaciones de ensamblaje, aumentaron más de un 146% (en unidades) en el mismo período, lo que supone un aumento de aproximadamente 521.000 unidades. Este efecto de sustitución es corroborado por los datos recopilados durante la investigación sobre el terreno: la producción de bicicletas ensambladas a partir de piezas procedentes de China por las cinco empresas investigadas (basadas en la práctica descrita en el considerando (10)) aumentó un 80%, lo que representa para estos ensambladores solamente un aumento de aproximadamente 110.000 unidades entre 1992 y el período de investigación.

### **(2) *Causa justificada o razones económicas insuficientes***

(12) Dos de las empresas investigadas adujeron que empezaron a ensamblar bicicletas en la Comunidad debido a la finalización de la suspensión durante un año de los tipos preferenciales aplicables a las importaciones de bicicletas dentro del Sistema de Preferencias Generalizadas para los países en vías de desarrollo en 1991 y 1992 y no a causa de la imposición de derechos antidumping.

Sin embargo este argumento no es convincente. Los acuerdos descritos en el considerando 10 son caros e implican dificultades logísticas importantes y, en sí mismos, no son argumentos económicos necesarios para beneficiarse del Sistema de Preferencias Generalizadas mientras éste no fue suspendido. Al contrario, es razonable concluir que a la vista de los altos márgenes de dumping de estas actividades, su coordinación, volumen de producción, acuerdos de compra y pequeño valor añadido, estas operaciones, así como las otras tres, no tenían una causa justificada o una razón económica distinta de la imposición de derechos antidumping, en el sentido del artículo 13 del Reglamento de base.

**(3) Comienzo o aumento sustancial de las operaciones**

(13) Para las cinco empresas concernidas, las operaciones de montaje o las importaciones de piezas de bicicleta chinas con vistas a su ensamblaje comenzaron en 1992-93 o se incrementaron sustancialmente desde entonces, es decir, coincidiendo con la investigación original.

**(4) El 60% del valor total de las piezas que constituyen el producto ensamblado**

(14) Ha sido establecido que para cinco de las empresas ensambladoras que compraron juegos casi completos de bicicletas en China, casi todas las piezas utilizadas en estos juegos procedían de China. Tres de estas empresas admitieron, tal como había sido declarado en aduana, que todas las piezas importadas de China eran de origen chino.

Los dos otros ensambladores alegaron que más del 40% de las piezas usadas en el montaje de bicicletas utilizando estos juegos eran originarias de otros países. Sin embargo se estableció que los juegos de piezas idénticas que estas dos empresas habían pedido se enviaron desde China y que las piezas de origen comunitario sólo fueron usadas de forma limitada, casi despreciable, en el montaje de bicicletas a partir de estos juegos.

(15) Para parte de las piezas chinas, estos dos ensambladores presentaron certificados chinos de origen (formulario A) en la aduana para beneficiarse del trato preferencial para las mercancías chinas incluidas en el Sistema de Preferencias Generalizadas, mientras que el resto de las mercancías chinas se declaró como de origen no chino y por ello estuvo sujeto al derecho normal aplicable a terceros países. Por lo que se refiere a las piezas que se afirmó no eran de origen chino (pero procedentes de China) debe considerarse que los ensambladores fueron incapaces de probar a la Comisión su origen no chino.

Sin embargo, estas dos empresas, aunque se amplió el plazo para presentar documentación auténtica, tal como certificados de origen, facturas de los fabricantes y documentos de transporte, no fueron capaces de presentar pruebas suficientes durante la inspección in situ que habrían demostrado el origen no chino de las piezas tal como se afirmaba en las facturas del fabricante chino. La inspección de las instalaciones de estas dos empresas reveló que habían importado ruedas completas que eran montadas en China. Pero estas ruedas constaban en las facturas de los suministradores como neumáticos, llantas, bujes, piñones, etc. con orígenes diferentes y por lo tanto fueron declaradas en aduana en el momento de la importación como piezas individuales con un origen específico para cada pieza.

Los servicios de la Comisión concluyeron por lo tanto que, a falta de de pruebas en sentido contrario, todas las piezas procedentes de China eran de origen chino y que, en estas circunstancias, el 60% o más del valor total de las piezas utilizadas en las bicicletas ensambladas eran de origen chino.

(16) Además, durante la inspección in situ se comprobó que el valor de piezas idénticas de juegos enviados desde China que ambas empresas habían declarado a las autoridades aduaneras en el momento de la importación variaban de un envío a otro sin razón aparente. Esta variación errática de los precios impidió determinar con exactitud el valor de las piezas en cuestión.

(17) Un ensamblador, que durante el período de investigación utilizó juegos pedidos a China en un 75% de su producción de bicicletas, pudo demostrar que usó para montar el 25% restante más de un 40% de piezas originarias en países distintos de China. Al final del período de investigación (marzo de 1996) esta empresa empezó a montar bicicletas, que fueron previamente pedidas como juegos a China, usando piezas de origen no chino que fueron directamente compradas a fabricantes o a sus subsidiarias en la Comunidad (véase considerando 10). Para estas bicicletas el ensamblador fue finalmente capaz de demostrar durante la inspección in situ que los modelos ensamblados de esta forma entre marzo y octubre de 1996 contenían más de un 40% de piezas de origen distinto de China. Los servicios de la Comisión establecieron que esta empresa, aunque el 75% de su producción durante el período de investigación contenía inicialmente más de un 60% de piezas originarias de China, había reducido desde marzo de 1996 su porcentaje de piezas chinas por debajo del 60% del valor total de las piezas del producto ensamblado debido a un cambio de circunstancias en la compra de piezas no chinas.

(5) *Norma del 25% del valor añadido de las piezas*

(18) Para las cinco empresas concernidas, el valor añadido en la Comunidad Europea a cada modelo de piezas utilizado variaba entre solamente el 10 y el 16% del coste de fabricación de una bicicleta completa, y estaba claramente por debajo del umbral del 25% establecido en la letra b del apartado 2 del artículo 13.

### **3. Minado de los efectos correctores del derecho y pruebas de dumping**

#### **(1) *Minado***

(19) Para determinar si los efectos correctores del derecho antidumping habían sido minados en términos de precios de ventas, se compararon los precios de venta de las bicicletas ensambladas en la Comunidad a partir de piezas chinas y vendidas en la Comunidad en el período de investigación por los ensambladores que cooperaron (las "bicicletas ensambladas"), con los precios de exportación no objeto de dumping de las bicicletas chinas en el período original de investigación (es decir, los precios de exportación reales, despachados de aduana, más el derecho antidumping).

(20) Siguiendo exactamente el método aplicado en la investigación original, se hizo una comparación entre grupos idénticos o comparables de bicicletas. Se determinaron los precios medios ponderados para cada grupo y se hicieron ajustes a estos precios para garantizar que la comparación fuese hecha en la misma fase comercial, sobre la base del mismo precio neto y en condiciones de expedición comparables.

Posteriormente, se determinó para cada grupo si los precios de venta de las bicicletas ensambladas habían subcotizado los precios de exportación no objeto de dumping de las bicicletas chinas en el período original de investigación. Para determinar un margen medio, la suma de los márgenes para los grupos para los que se estableció que existía un minado fue expresada como porcentaje del valor no objeto de dumping total de importación (frontera comunitaria, CIF) de las bicicletas chinas, según lo establecido en la investigación original, para todos los grupos que se incluyeron en la comparación.

En cuanto a los grupos de bicicletas utilizadas en la comparación, el 77% del volumen total de ventas de los ensambladores afectados eran modelos equivalentes a los del período original de investigación, y por lo tanto se utilizaron para la comparación. Se comprobó que más del 90% de las ventas utilizadas para la comparación subcotizaron los precios de exportación no objeto de dumping en el período original de investigación.

(21) En conjunto, la comparación mostró que los precios de venta de las bicicletas ensambladas subcotizaron los precios de exportación no objeto de dumping de las bicicletas chinas en el período original de investigación en una media del 14,5%.

(22) La existencia de minado en términos de cantidades de venta se deduce directamente de la constatación de que el volumen de importación de bicicletas chinas en el período original de investigación fue reemplazado en gran parte, en cantidad, por importaciones de cuadros de origen chino, según lo determinado en el considerando (11).

En este contexto, hay que considerar que debido al considerable nivel de falta de cooperación de los ensambladores, (véase el considerando (25)) no había ninguna información directa disponible referente a la *cantidad* total de ventas de bicicletas ensambladas en la Comunidad.

No obstante, la Comisión constató que el volumen de las bicicletas vendidas por el pequeño número de ensambladores que cooperaron solamente en el período de investigación ascendió realmente a un 24% de las ventas de bicicletas chinas comparables en el período original de investigación, mientras que los que cooperaron sólo supusieron el 13% de las importaciones totales de cuadros de origen chino hechas durante la investigación sobre la elusión. Por lo tanto, las cifras disponibles de los ensambladores que cooperaron ratifican completamente la conclusión de que las ventas de bicicletas ensambladas en la Comunidad a partir de piezas chinas reemplazaron en gran parte a las importaciones de bicicletas chinas acabadas.



(23) Habida cuenta de lo anterior, se concluye que las ventas de bicicletas ensambladas en la Comunidad a partir de piezas originarias de China o procedentes de ese país minaron los efectos correctores de las medidas antidumping en cuestión, en términos de precios de venta y cantidades.

**(2) Pruebas de dumping**

(24) El dumping fue calculado sobre la base de los modelos más populares de bicicletas ensambladas por cada empresa, que representaban del 50 al 100% de su volumen de negocios<sup>4</sup>. Estos modelos se compararon a los valores normales establecidos previamente (Taiwán fue el país de referencia en la investigación original) utilizando los mismos 8 criterios (es decir, categoría de la bicicleta, material del marco, número de marchas, cambios de marchas, platos, mecanismos de cambio de velocidades, frenos y bujes) de la forma más razonable posible.

Teniendo en cuenta que los valores normales se habían establecido a nivel FOB en Taiwán para los exportadores concernidos, hubo que transformar los precios de reventa en la CE a ese nivel para proceder a la comparación real de los precios FOB en China y en Taiwán.

Se constató que el dumping iba del 16 hasta un 53% para las empresas concernidas.

**4. Ensambladores que no cooperaron**

(25) Teniendo en cuenta el cambio significativo de comportamiento comercial descrito en el considerando (11) y a falta de cooperación por parte de muchas empresas, no hay ninguna razón para creer que las empresas que no cooperaron han contribuido a la elusión de los derechos antidumping vigentes en menor grado que las empresas que cooperaron.

---

<sup>4</sup> Para una de las empresas, la comparación se basó sólo en el volumen de negocios de modelos ensamblados vendidos a empresas no vinculadas puesto que esta empresa no aportó a la Comisión información suficientemente exacta y fiable sobre las relaciones entre las transacciones vinculadas y las ventas finales.

El derecho antidumping debería por lo tanto no sólo ampliarse a quienes cooperaron sino también a quienes no lo hicieron. Proceder de otra forma supondría primar la falta de cooperación, una paradoja aún más inaceptable en lo que respecta a la elusión que en un caso convencional de dumping. Sin embargo, las medidas que se tomen deberán concebirse de tal forma que sólo afecten a las importaciones de piezas utilizadas en las operaciones de montaje por los ensambladores que practicaron la elusión.

#### **D. MEDIDAS PROPUESTAS**

##### **1. Naturaleza de las medidas: prórroga del derecho**

(26) Teniendo en cuenta las conclusiones alcanzadas, el derecho antidumping en vigor aplicable a las bicicletas completas (30,6%) debería ampliarse a determinadas piezas de bicicleta originarias de China o procedentes de dicho país, a excepción de las piezas cuyo origen no chino haya sido probado.

La investigación ha mostrado que las importaciones de piezas premontadas, pretratadas o prepintadas son típicas de las operaciones de montaje. Los productores comunitarios generalmente tratan o pintan las piezas que importan y no importan bicicletas premontadas. Un ejemplo lo constituyen las ruedas completas, en comparación con las importaciones de llantas y ejes.

(27) Por lo tanto, para minimizar el riesgo de afectar a las importaciones que no constituyen elusión, en especial las de piezas no esenciales, la ampliación del derecho debe limitarse a las piezas esenciales (véase la columna I del cuadro adjunto), es decir,

- cuadros pintados, anodizados o pulidos y laqueados (incluso cuando comprendan los frenos y marchas)
- horquillas pintadas, anodizadas o pulidas y laqueadas (incluso cuando comprendan los frenos )
- ruedas premontadas (con o sin tubos, neumáticos y piñones)
- manillares premontados (cuando incluyan un soporte y palancas de cambio y de freno)
- grupos completos de cambios de marcha (es decir, cambio trasero y delantero y piñones libres)
- grupos completos de frenos (es decir, frenos y palancas de freno)

| Producto   | Código NC   | Ampliación<br>de medidas<br><b>I</b> | Registro<br>inicial<br><b>II</b> | Percepción<br>subsiguiente<br><b>III</b> |
|--|---|--------------------------------------|----------------------------------|--|
| Cuadros  | 8714 91 10  |                                      | x                                |  |
|  | -- pintados o anodizado<br>o pulido y laqueados   | x                                    |                                  | x  |
|  | -- los demás                                      |                                      |                                  |  |
| Horquillas   | 8714 91 30  |                                      | x                                |  |
|  | -- pintadas o anodizadas<br>o pulidas y laqueadas | x                                    |                                  | x  |
|  | -- los demás                                      |                                      |                                  |  |
| Llantas  | 8714 92 10  |                                      | x                                |  |
| Bujes  | 8714 93 10  |                                      | x                                |  |
| Juegos de cambios<br>de marcha<br>8714 99 50<br>8714 96 30<br>8714 93 90 | ex 8714 99 50                                     | x                                    |                                  |  |
| Juegos de frenos<br>8714 94 30<br>8714 94 90                             | ex 8714 94 30                                     | x                                    |                                  |  |
| Ruedas completas   | ex 8714 99 90                                     | x                                    |                                  |  |
| Manillares   | ex 8714 99 10                                     | x                                    |                                  |  |

## **2. Percepción del derecho sobre las importaciones registradas**

(28) La percepción del derecho sobre las importaciones sometidas a registro en virtud del Reglamento (CE) n° 703/96 de la Comisión deberá aplicarse solamente a las piezas que también se describen en el considerando (27).

(29) Las empresas que eximidas de la aplicación del derecho antidumping ampliado según lo indicado en el considerando (32) deberían también ser eximidas de la percepción del derecho sobre las importaciones registradas.

### **E. EXENCIÓN DE LA AMPLIACION DEL DERECHO**

(30) El apartado 4 del artículo 13 del Reglamento de base establece que los productos no estarán sujetos a registro cuando estén acompañados de un certificado de no elusión. Cuando se hubiese concedido una autorización durante la investigación de elusión, el derecho sobre las importaciones que se han registrado de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 703/96 no debe percibirse.

(31) El otorgamiento de certificados requiere la autorización previa de la Comisión, o por el Consejo en caso de que se conceda cuando se amplíe la medida. Una autorización solamente podrá concederse tras una valoración completa de los hechos.

(32) La Comisión ha recibido solicitudes de tales certificados de las empresas mencionadas en el considerando (7) que se pusieron en contacto con la Comisión tras la apertura de la investigación. Estas solicitudes se recibieron antes del plazo establecido en el Reglamento 703/96 para que las partes se diesen a conocer. La mayor parte de estas solicitudes corresponden a productores comunitarios que formaban parte de la industria de la Comunidad durante investigaciones previas. Los que no participaron en el procedimiento inicial pudieron ser considerados como productores de la Comunidad sobre la base de sus respuestas al cuestionario, que fueron verificadas in situ. El derecho antidumping sobre las bicicletas de China no debería por lo tanto ampliarse a las importaciones de piezas esenciales de bicicleta utilizadas por estas empresas.

Además, la Comisión considera apropiado también no ampliar el derecho antidumping aplicable a las bicicletas procedentes de China a las piezas usadas en las actividades de la empresa, que ha reducido desde marzo de 1996 su proporción de piezas chinas por debajo del 60% (véanse considerandos 10,17) porque la empresa no puede ser considerada que elude el derecho antidumping vigente desde este momento.

(33) Otras solicitudes fueron hechas por las partes mencionadas en el considerando (8), que se pusieron en contacto con la Comisión después de finalizado el plazo establecido en el Reglamento 703/96 para que las partes se diesen a conocer. Hay que observar que en el apartado 4 del artículo 13 no se establece ningún plazo para las solicitudes de certificados de no elusión.

La Comisión envió cuestionarios a estas empresas inmediatamente después de recibir sus solicitudes pero hasta ahora todavía no ha podido verificar si estas partes son ensambladores o importadores y si las operaciones en que las mercancías importadas se utilizan corresponden al apartado 2 del artículo 13 del Reglamento de base. Además tampoco puede excluirse que, en el presente caso, más empresas puedan solicitar un certificado de no elusión una vez que la medida se haya ampliado.

(34) Para asegurarse por lo tanto de que, a pesar de la solicitud de las empresas concernidas, las partes que no eluden el derecho estén debidamente eximidas de la ampliación del derecho a las importaciones de piezas, la adopción del presente Reglamento no debe impedir a la Comisión investigar las solicitudes pendientes o futuras con objeto de que se puedan eximir las importaciones del derecho ampliado. En el caso de las empresas que solicitaron un certificado de no elusión durante la investigación, una exención final debe surtir efecto a partir de la fecha de apertura de la presente investigación de elusión. Si una empresa solicita un certificado después de la prórroga del derecho, la eventual exención debería solamente surtir efecto desde la fecha de la solicitud. Por otra parte, debe también asegurarse que si, después del examen de una operación, se constata que existe elusión, los derechos ampliados puedan ser percibidos efectivamente (véase el considerando 43).

(35) El funcionamiento del sistema de concesión de autorizaciones y la expedición de certificados no se establece completamente en el apartado 4 del artículo 13 del Reglamento de base. Es por lo tanto preciso prever normas detalladas de puesta en práctica del sistema de exención, que ha de adoptarse mediante un Reglamento de la Comisión. A este respecto debería observarse lo que sigue:

(36) La concesión de una autorización depende de las mercancías no utilizadas en la operación de montaje que constituya la elusión, según lo establecido en el apartado 2 del artículo 13 del Reglamento de base. Por lo tanto, cuando los ensambladores no importen directamente deberá establecerse un procedimiento que permita determinar si las importaciones de piezas esenciales de bicicleta son utilizadas para eludir los derechos.

(37) Con este fin es preciso utilizar el mecanismo existente de control del uso final con arreglo a las disposiciones aduaneras, es decir, el artículo 82 del Reglamento (CEE) n° 2913/92<sup>5</sup> (Código Aduanero Comunitario) y los artículos 291 y siguientes del Reglamento (CEE) n° 2454/93<sup>6</sup> (disposiciones de aplicación) y aplicarlo *mutatis mutandis* en el marco de la legislación antielusión a la expedición de autorizaciones de certificados de no elusión de conformidad con el apartado 4 del artículo 13 del Reglamento de base.

(38) El uso final en virtud del cual las importaciones deben beneficiarse de una exención del derecho antidumping será definido por referencia (I) a las operaciones de montaje que se hubiese constatado que no fueron eludidas, (II) al uso de piezas esenciales de bicicleta en pequeñas cantidades por pequeños ensambladores, especialmente a efectos de sustitución, que debería presumirse que no constituyen elusión. En este último caso, las importaciones de tales piezas esenciales de bicicletas tendrá un alcance económico bastante limitado y difícilmente minarán el efecto del derecho existente en el sentido de la letra c del apartado 2 del artículo 13 del Reglamento de base debido a las cantidades de bicicletas que podrían producirse a partir de tales piezas importadas. (Letra c del apartado 2 del artículo 13 del Reglamento de base) .

Para que los intermediarios que no importan piezas esenciales de bicicleta directamente puedan comprarlas a importadores y revenderlas para operaciones de montaje sin elusión, tales transacciones deberían también controlarse mediante el sistema de control del uso final.

---

5 DO n° L 302 de 19.10.1992, p. 1.

6 DO n° L 253 de 11.10.1993, p. 1.



(39) Finalmente, el sistema debería permitir eximir a las importaciones directas del derecho ampliado siempre que no existan operaciones de montaje con elusión.

(40) Con el fin de lograr la flexibilidad necesaria para ajustar el sistema de exención cuando ello sea preciso hay que confiar a la Comisión la creación y gestión de dicho sistema en un marco establecido por el Consejo y previa consulta al Comité Consultivo.

(41) A este respecto, y con vistas a solicitudes pendientes o futuras, la Comisión debería ser responsable de establecer dentro de dicho sistema una lista de empresas eximidas del derecho ampliado, después de examinar las solicitudes pendientes o nuevas de certificados de no elusión.

(42) Para incentivar la no utilización de prácticas de elusión, la gestión del sistema de exención tiene que prever la posibilidad de revisar la situación de las empresas para las que se hubiesen constatado prácticas de elusión pero que hubiesen cambiado sus prácticas hasta el punto de que ya no existan condiciones de elusión. Del mismo modo, debe ser posible revocar las exenciones cuando ya no estén justificadas. Finalmente, cualquier nueva operación debería poder ser investigada por la Comisión con vistas a una exención del derecho.

(43) Deberá preverse la posibilidad, si procede, de que las importaciones sean condicionalmente eximidas del derecho ampliado mientras que las operaciones en que deben ser utilizadas están siendo examinadas. Sin embargo, para asegurarse de que en los casos de operaciones con elusión el derecho ampliado pueda percibirse efectivamente, se permitirá a las autoridades aduaneras requerir el depósito de una garantía en caso necesario.

(44) Puesto que se trata del primer caso en que se amplían medidas antidumping y que se conceden exenciones con arreglo al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento de base, se adoptarán también las disposiciones necesarias para que la Comisión pueda el sistema de exención en caso necesario para tener en cuenta la experiencia obtenida mediante este sistema.

## **F. PROCEDIMIENTO**

(45) Se informó a las partes interesadas de los principales hechos y consideraciones sobre cuya base la Comisión tenía previsto ampliar el derecho antidumping definitivo vigente aplicable a las piezas afectadas y se les ofreció la oportunidad de presentar sus observaciones.

Se informó también a las partes interesadas sobre las principales características del sistema de exención que se establecerá (véase el considerando 37).

## HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO

### *Artículo 1*

A efectos del presente Reglamento se entenderá por "piezas esenciales de bicicleta":

- los marcos pintados, anodizados, pulidos y laqueados clasificados en el código NC ex 8714 91 10,
- las horquillas pintadas, anodizadas, pulidas y laqueadas clasificadas en el código NC ex 8714 91 30,
- los cambios de marcha formados por:
  - cambios delanteros y traseros (código NC 8714 99 50),
  - bielas y platos con bielas (código NC 8714 96 30),
  - piñones libres (código NC 8714 93 90),formando o no conjuntos y actualmente clasificados en el código NC ex 8714 99 50.
- Grupos de frenos formados por:
  - frenos (código NC 8714 94 30), y
  - palancas de freno (código NC 8714 94 90),formando o no conjuntos y actualmente clasificados en el código NC ex 8714 94 30.
- Ruedas completas con o sin neumático clasificadas en el código NC 8714 99 90, también en piezas,
- Manillares premontados clasificados en el código NC 8714 99 10, presente o no una base, y palancas de freno y cambio de marchas.

## *Artículo 2*

1. El derecho antidumping definitivo impuesto por el Reglamento (CE) n° 2474/93 sobre las importaciones de bicicletas clasificadas en el código NC 8712 00 originarias de la República Popular China se amplía a las importaciones de piezas esenciales de bicicleta originarias de la República Popular China.

2. Las piezas esenciales de bicicleta procedentes de la República Popular China serán consideradas originarias de ese país, a menos que pueda probarse mediante la presentación de un certificado de origen expedido de conformidad con las disposiciones de origen en vigor en la Comunidad, que provienen de un país distinto.

Cuando las piezas esenciales de bicicleta procedan de un país distinto de la República Popular China, las autoridades aduaneras podrán, en caso de dudas fundamentadas sobre su origen, requerir la presentación de un certificado de origen expedido de conformidad con las disposiciones en vigor en la Comunidad que certifique que las piezas son originarias de un país distinto de la República Popular China.

3. El derecho ampliado mencionado en el apartado 1 se percibirá sobre las importaciones de piezas esenciales de bicicleta originarias de la República Popular China registradas de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 703/96 y con el apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 384/96.

4. Salvo disposición en contrario, serán aplicables las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

### *Artículo 3*

1. La Comisión, previa consulta al Comité Consultivo, adoptará mediante reglamento las medidas necesarias para autorizar la exención del derecho ampliado por el artículo 2 de las importaciones de piezas de bicicleta esenciales que no eludan el derecho antidumping impuesto por el Reglamento (CEE) n° 2474/93.

2. El Reglamento de la Comisión establecerá, en especial:

- la autorización de exención y control de las importaciones de piezas esenciales de bicicleta utilizadas por las empresas cuyas operaciones de montaje no se realicen mediante elusión,
- la autorización de exención y control de otras importaciones de piezas esenciales de bicicleta, en especial de empresas que no eludan o cuyas importaciones se presume que no son objeto de elusión,
- las normas sobre las modalidades prácticas de tales exenciones de conformidad con las disposiciones aduaneras pertinentes,
- los intercambios de información entre las autoridades aduaneras y la Comisión sobre la aplicación de tales exenciones.

3. El Reglamento de la Comisión también establecerá:

a) la evaluación de si se cumplen las condiciones de no elusión, en especial en el caso de solicitudes de:

- operaciones de montaje de partes que se dieron a conocer durante la investigación pero después del plazo establecido en el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 703/96,
- operaciones de montaje que empezaron utilizando piezas esenciales de bicicleta para la producción o montaje de bicicletas después del período de investigación establecido en el Reglamento (CE) n° 703/96,
- operaciones de montaje para las que durante la investigación se constató que eran objeto de elusión,
- otras operaciones de montaje en las que se utilicen piezas esenciales de bicicleta para la producción o montaje de bicicletas por partes que no se hubiesen dado a conocer durante la investigación,

b) las disposiciones procesales necesarias para tal examen, y en especial las condiciones bajo las cuales se aceptarán futuras solicitudes de examen. Con este fin, y cuando se despachen a libre práctica piezas esenciales de bicicleta mediante una operación de montaje para la cual esté pendiente un examen por parte de la Comisión, el Reglamento de la Comisión también establecerá:

- que el pago de la deuda aduanera contraída para el derecho antidumping ampliado o que deba percibirse de conformidad con el artículo 2 sea suspendido a la espera del resultado del examen de la Comisión,
- que cuando la investigación concluya en la falta de elusión la deuda aduanera contraída de conformidad con el artículo 2 se extinga,
- que en otros casos se levante la suspensión de la deuda aduanera.

La Comisión podrá también prever que las autoridades aduaneras puedan requerir el depósito de una garantía cuando la consideren necesaria para asegurar el pago efectivo de la deuda aduanera en caso de que se revoque la suspensión.

4. Tras el examen de conformidad con el párrafo 3 y previa consulta al Comité Consultivo, la Comisión podrá decidir, cuando ello esté justificado, autorizar la exención de la operación afectada de la extensión de las medidas previstas en el artículo 2.

5. La autorización de exenciones concedida de conformidad con el reglamento de la Comisión tendrá efecto retroactivo a la fecha de apertura de la actual investigación de elusión, a condición de que la parte afectada se diera a conocer durante esa investigación. En los otros casos tendrá efecto retroactivo a la fecha de solicitud de la autorización.

6. En caso necesario la Comisión también adoptará las medidas necesarias para revocar una autorización de exención cuando ello esté justificado y previa consulta al Comité Consultivo.

7. Previa consulta al Comité Consultivo, la Comisión podrá enmendar el Reglamento adoptado con arreglo al apartado 1 y a la luz de la experiencia obtenida con este sistema.

#### *Artículo 4*

Las autoridades aduaneras dejarán de registrar las importaciones, con arreglo al artículo 2 del Reglamento (CE) n° 703/96 y al apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 384/96, de cuadros de bicicleta, horquillas, llantas y bujes clasificados en los códigos NC 8714 91 10, 8714 91 30, 8714 92 10 y 8714 93 10, respectivamente.

#### *Artículo 5*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo

El Presidente





ISSN 0257-9545

COM(96) 689 final

# DOCUMENTOS

ES

02 11

---

N° de catálogo : CB-CO-96-700-ES-C

ISBN 92-78-13701-4

---

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo