

REGOLAMENTO (CE) N. 71/97 DEL CONSIGLIO

del 10 gennaio 1997

che estende l'applicazione del dazio antidumping definitivo imposto dal regolamento (CEE) n. 2474/93 sulle importazioni nella Comunità di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese alle importazioni di alcune parti di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese e che decide la riscossione del dazio su tali importazioni registrate a norma del regolamento (CE) n. 703/96

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⁾, in particolare gli articoli 13 e 14,

vista la proposta presentata dalla Commissione, sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

A. PROCEDIMENTO

- (1) Con il regolamento (CE) n. 703/96⁽²⁾ la Commissione ha iniziato un'inchiesta concernente l'elusione delle misure antidumping istituite dal regolamento (CEE) n. 2474/93 del Consiglio⁽³⁾ sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese con importazioni di parti originarie dello stesso paese da utilizzare per operazioni di assemblaggio nella Comunità; la Commissione ha inoltre invitato le autorità doganali, a norma dell'articolo 14, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 384/96 (in prosieguo denominato «regolamento di base») a registrare le importazioni di telai, forcelle, cerchi e mozzi di biciclette che costituiscono i principali componenti delle biciclette.
- (2) I prodotti oggetto dell'inchiesta sono parti e accessori di biciclette originari della Repubblica popolare cinese, utilizzati nelle operazioni di assemblaggio nella Comunità. Questi prodotti sono attualmente classificabili nei codici NC 8714 91 10-8714 99 90.
- (3) La Commissione ha ufficialmente informato i rappresentanti della Repubblica popolare cinese in merito all'apertura dell'inchiesta e ha inviato questionari alle società comunitarie interessate citate nella denuncia, nonché alle altre società che si sono manifestate alla Commissione o che sono state citate dal denunziante nella fase successiva.

(4) L'inchiesta relativa al dumping riguardava il periodo compreso tra il 1° aprile 1995 e il 31 marzo 1996.

(5) La Commissione ha ricevuto risposte complete ai questionari dalle seguenti società, che erano state citate nella denuncia oppure successivamente dal denunziante oppure che si erano manifestate entro il termine di 40 giorni fissato dal regolamento (CE) n. 703/96:

- Helmig, Overath, Germania
- Moore Large & Co., Derby, Regno Unito
- One + One, Oostvoorne, Paesi Bassi
- Promilles, Villeneuve d'Ascq, Francia
- Reece, Birmingham, Regno Unito
- Splendor, Naninne, Belgio
- Starway, Luynes, Francia
- Tandem, Brigg, Regno Unito

La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie e ha svolto inchieste presso le sedi delle società suddette: è emerso che Tandem e Promilles sono effettivamente produttori comunitari, mentre la società Helmig importa i prodotti in questione.

(6) Le società che hanno chiesto audizioni entro il termine fissato dal regolamento (CE) n. 703/96 sono state sentite.

(7) I seguenti produttori comunitari hanno chiesto un certificato di non elusione a norma dell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base:

- Batavus, Paesi Bassi
- BH, Spagna
- Cycleurope, Francia
- Dawes, Regno Unito
- Hercules, Germania
- Mercier, Francia
- MICMO, Francia
- Promiles, Francia
- Raleigh, Regno Unito
- Tandem, Regno Unito

(8) Anche le seguenti società, che si sono manifestate dopo il termine di 40 giorni fissato dal regolamento (CE) n. 703/96, hanno chiesto un certificato di non elusione:

⁽¹⁾ GU n. L 56 del 6. 3. 1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 98 del 19. 4. 1996, pag. 3.

⁽³⁾ GU n. L 228 del 9. 9. 1993, pag. 1.

- Büchel, Germania
- Horlacher, Germania
- Monark Crescent, Svezia
- Pantherwerke, Germania
- Quantum, Francia
- PRO-FIT Sportartikel GmbH, Germania
- Tekno Cycles, Francia
- TNT, Spagna

B. PORTATA DELL'INCHIESTA

- (9) Per quanto riguarda le parti utilizzate nelle operazioni elusive delle misure antidumping, a norma dell'articolo 13, paragrafi 1 e 2 del regolamento di base, l'applicazione dei dazi antidumping in vigore può essere estesa alle importazioni di parti del paese soggetto alle misure, indipendentemente dal fatto che tali parti siano originarie o siano state spedite dal paese in questione. Alle parti interessate che hanno importato le parti in questione dalla Cina è stata quindi offerta la possibilità di dimostrare che le parti spedite da tale paese non erano di origine cinese.

La presente inchiesta riguardava quindi le parti di biciclette importate nella Comunità europea dalla Cina che sono state assemblate in biciclette finite destinate alla vendita nella Comunità in condizioni che, secondo le affermazioni del denunziante, soddisfano i criteri di cui all'articolo 13, paragrafo 1 e paragrafo 2, lettere a)-c) del regolamento di base.

C. RISULTATI DELL'INCHIESTA

1. Forma di elusione

- (10) L'inchiesta ha stabilito che quattro tra le otto società elencate nel punto 5 nel periodo dell'inchiesta hanno ordinato ai produttori cinesi biciclette complete smontate. Per le spedizioni corrispondenti in Europa i fornitori hanno provveduto a ripartire le parti destinate alla stessa impresa in diversi container, che sono stati inviati in date diverse e talvolta scaricati in porti diversi. Con questa pratica, che è piuttosto costosa e implica vincoli logistici supplementari, le imprese di assemblaggio hanno evitato che le parti importate fossero classificate, in base alla regola 2 a) delle regole generali per l'interpretazione della nomenclatura della tariffa doganale comune (in prosieguo denominata TDC), come biciclette finite, che sarebbero state soggette al dazio antidumping.

Una delle società citate nel punto 5 ha utilizzato il metodo sopra descritto per circa il 75 % delle operazioni complessive di assemblaggio nel periodo

dell'inchiesta. Nel corso di tale periodo la società in questione ha tuttavia modificato il tipo di approvvigionamento e verso la fine del periodo ha iniziato ad utilizzare, per l'assemblaggio delle biciclette, oltre il 40 % di parti originarie di altri paesi terzi, che acquistava direttamente dai produttori di tali paesi oppure da società consociate di questi ultimi situate nella Comunità (cfr. punto 17).

Per evitare che alcuni montaggi parziali di parti di biciclette fossero classificati, in base alla regola 3 b) delle regole generali per l'interpretazione della nomenclatura della TDC, come biciclette finite, alcune imprese di assemblaggio hanno ottenuto dalle rispettive autorità doganali nazionali informazioni tariffarie vincolanti che classificavano tali montaggi parziali come parti, ricevendo quindi l'assicurazione ufficiale dell'esclusione di questi prodotti dall'applicazione del dazio antidumping.

2. Condizioni dell'articolo 13

i) *Modificazione della configurazione degli scambi*

- (11) Tra il 1992 e il periodo dell'inchiesta le importazioni di biciclette (in unità) originarie della Repubblica popolare cinese nella Comunità sono scese di oltre il 98 %, con un calo di 1,5 milioni di unità, mentre, per esempio, nello stesso periodo le importazioni di telai di biciclette finiti, la principale parte importata per le operazioni di assemblaggio, sono aumentate di oltre il 139 %, in unità, con un aumento di 450 000 unità. L'effetto di sostituzione è confermato dai dati raccolti nel corso dell'inchiesta in loco. La produzione di biciclette assemblate dalle cinque società soggette all'inchiesta con complessi di parti provenienti dalla Repubblica popolare cinese, in base al metodo descritto nel punto 10, ha avuto un aumento dell'80 %, corrispondente, per le sole società in questione, ad un incremento di 110 000 unità tra il 1992 e il periodo dell'inchiesta.

ii) *Insufficiente motivazione o giustificazione economica*

- (12) Due società soggette all'inchiesta hanno affermato di aver iniziato ad assemblare biciclette nella Comunità a causa della sospensione, decisa alla fine dell'anno, delle aliquote preferenziali per i dazi all'importazione di biciclette originarie della Cina nell'ambito del sistema di preferenze generalizzate (SPG) per i paesi in via di sviluppo, in vigore nel 1991 e nel 1992 e non a causa dell'imposizione di dazi antidumping. Questa argomentazione non è tuttavia convincente, in considerazione del fatto che il SPG per le biciclette provenienti dalla Cina era stato solo temporaneamente sospeso in questi due anni e che le disposizioni prese per la spedizione descritte nel punto 10 erano costose ed

implicavano vincoli logistici supplementari. Si può tuttavia ragionevolmente concludere che, in considerazione degli elevati margini di dumping, accertati nell'inchiesta iniziale, dei tempi in cui è stata avviata la produzione, del volume di produzione, delle disposizioni per l'approvvigionamento e del limitato valore aggiunto, le pratiche di queste due società, come quelle delle altre tre, non avevano una sufficiente motivazione o giustificazione economica, a norma dell'articolo 13 del regolamento di base, oltre all'imposizione del dazio anti-dumping.

iii) *Inizio o sostanziale incremento delle operazioni*

- (13) Per le cinque società soggette all'inchiesta, le operazioni di assemblaggio o le importazioni di parti dalla Cina per l'assemblaggio di biciclette sono iniziate o sostanzialmente aumentate nel periodo 1992-1993, quando era in corso l'inchiesta iniziale.

iv) *Percentuale del valore complessivo delle parti del prodotto assemblato pari al 60 %*

- (14) Per le cinque società che hanno ordinato complessi di parti di biciclette praticamente completi nella Repubblica popolare cinese è stato stabilito che tutte le parti erano state spedite dalla Cina. Tre società hanno ammesso che secondo le dichiarazioni doganali effettuate tutte le parti importate dalla Cina erano di origine cinese.

Le altre due società hanno affermato che oltre il 40 % delle parti utilizzate per l'assemblaggio di biciclette basato sui complessi importati dalla Cina era originario di altri paesi. È stato tuttavia stabilito che i complessi di parti ordinati dalle due società erano spediti dalla Cina, mentre le parti di origine comunitaria erano state impiegate in tali operazioni di assemblaggio in misura estremamente limitata.

- (15) Per alcune parti spedite dalla Cina le due imprese di assemblaggio hanno presentato alle dogane certificati di origine cinese (modulo A) per beneficiare del trattamento preferenziale per le merci cinesi nell'ambito del SPG, mentre i restanti prodotti spediti dalla Cina erano dichiarati come originari di altri paesi e quindi erano soggetti al normale dazio per i paesi terzi. Per quanto riguarda le parti dichiarate come non originarie della Cina, ma spedite da questo paese, si dovrebbe rilevare che le imprese di assemblaggio non hanno potuto presentare alla Commissione le prove dell'origine non cinese. Le

due società, nonostante la proroga dei termini per la presentazione di documenti appropriati come certificati di origine, fatture di produttori e documenti di trasporto, durante l'inchiesta in loco non hanno potuto fornire prove sufficienti per dimostrare l'origine delle parti non cinesi, che era stata dichiarata dai fornitori nelle fatture e alla dogana al momento dell'importazione. Nella verifica svolta presso le sedi delle due società è emerso che erano state importate ruote complete assemblate nella Repubblica popolare cinese. Nella fattura dei fornitori invece delle ruote venivano indicate parti come tubi, cerchioni, cerchi, mozzi, ruota libera aventi origini diverse, che quindi venivano dichiarate alla dogana all'importazione come singole parti aventi ciascuna un'origine specifica.

La sola conclusione a cui sono potuti giungere i servizi della Commissione è quindi che, in mancanza di prove contrarie, tutte le parti spedite dalla Cina erano di origine cinese e che, in tali circostanze, il valore delle parti di origine cinese era pari o superiore al 60 % del valore complessivo delle parti utilizzate nelle operazioni di assemblaggio di biciclette.

- (16) Nella verifica in loco è stato inoltre stabilito che il valore di parti identiche di complessi spediti dalla Cina differiva da una spedizione all'altra senza ragione apparente. L'applicazione di prezzi fluttuanti ha impedito l'esatta determinazione del valore delle parti in questione.

- (17) Un'impresa di assemblaggio, che nel periodo dell'inchiesta ha utilizzato complessi di parti ordinati in Cina per il 75 % circa della sua produzione di biciclette, ha potuto dimostrare di aver utilizzato, per il restante 25 % della produzione, più del 40 % di parti originarie di paesi diversi dalla Cina, utilizzando parti di origine non cinese acquistate direttamente dai produttori o da società consociate nella Comunità (cfr. punto 10). Nell'inchiesta in loco l'impresa ha potuto dimostrare che i modelli così assemblati tra marzo e ottobre 1996 contenevano più del 40 % di parti originarie di paesi diversi dalla Repubblica popolare cinese. I servizi della Commissione hanno pertanto stabilito che questa impresa, anche se il 75 % della sua produzione conteneva oltre il 60 % di parti originarie della Repubblica popolare cinese nel periodo dell'inchiesta, a decorrere dal marzo 1996 ha ridotto la percentuale di parti cinesi al di sotto del 60 % del valore complessivo delle parti del prodotto assemblato.

v) *Percentuale del valore aggiunto alle parti immesse (norma del 25 %)*

- (18) Per le cinque società soggette all'inchiesta, il valore aggiunto nella Comunità europea (in base ai modelli) alle parti immesse nelle operazioni di assemblaggio era compreso tra il 10 % e il 16 % del costo di fabbricazione di una bicicletta completa e quindi era nettamente inferiore alla soglia del 25 % fissata nell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b) del regolamento di base.

3. Indebolimento degli effetti riparatori del dazio ed elementi di prova dell'esistenza del dumping

i) *Indebolimento degli effetti riparatori*

- (19) Per stabilire se gli effetti riparatori del dazio antidumping fossero stati indeboliti in termini di prezzi di vendita, è stato fatto un confronto tra i prezzi di vendita delle biciclette assemblate nella Comunità con parti cinesi e successivamente vendute nella Comunità nel periodo dell'inchiesta da parte delle società che hanno collaborato (biciclette assemblate) e i prezzi all'esportazione delle biciclette cinesi, depurati dagli effetti del dumping, accertati nel periodo dell'inchiesta iniziale (corrispondenti ai prezzi effettivi all'esportazione, dazio corrisposto, più dazio antidumping).
- (20) Il confronto è stato fatto con lo stesso metodo seguito nell'inchiesta originale, tra gruppi di biciclette identici o comparabili. Per ciascun gruppo è stata determinata la media ponderata e i prezzi sono stati adeguati per poter effettuare il confronto allo stesso stadio commerciale, in base agli stessi prezzi netti e con termini di consegna comparabili. Per ciascun gruppo è stato quindi stabilito se i prezzi di vendita delle biciclette assemblate fossero inferiori ai prezzi all'esportazione non oggetto di dumping delle biciclette cinesi nel periodo dell'inchiesta iniziale. Per determinare un margine medio, la somma dei margini dei gruppi per i quali era stato accertato che gli effetti riparatori del dazio erano stati indeboliti in termini di prezzi è stata espressa in percentuale dal valore complessivo delle importazioni non oggetto di dumping (cif frontiera comunitaria) delle biciclette cinesi, stabilito nell'inchiesta iniziale, per tutti i gruppi presi in considerazione ai fini del confronto.

Per quanto riguarda i gruppi di biciclette presi in considerazione ai fini del confronto, è stato accertato che il 77 % del volume complessivo delle vendite delle imprese di assemblaggio soggette all'inchiesta riguardava modelli equivalenti a quelli del periodo dell'inchiesta iniziale, che sono stati quindi utilizzati per il confronto. È stato stabilito

che oltre il 90 % delle vendite considerate ai fini del confronto erano state realizzate a prezzi inferiori a quelli delle esportazioni non oggetto di dumping del periodo dell'inchiesta iniziale.

- (21) Dal confronto è risultato che i prezzi di vendita delle biciclette assemblate erano inferiori ai prezzi all'esportazione non oggetto di dumping delle biciclette cinesi nel periodo dell'inchiesta iniziale di un margine medio del 14,5 %.
- (22) L'indebolimento degli effetti riparatori del dazio in termini di quantità di vendite si deduce direttamente dal fatto che il volume di importazioni di biciclette cinesi nel periodo dell'inchiesta iniziale è stato sostituito in misura considerevole, in termini di quantità, dalle importazioni di telai finiti di biciclette, come risulta dal punto 11.

A questo proposito, si dovrebbe rilevare che, avendo numerose imprese di assemblaggio rifiutato di collaborare (cfr. punto 25), non erano disponibili informazioni dirette sul volume complessivo delle vendite di biciclette assemblate nella Comunità. La Commissione ha tuttavia stabilito che il volume di biciclette vendute dalle sole imprese che hanno collaborato nel periodo dell'inchiesta corrispondeva al 24 % delle vendite di biciclette cinesi comparabili nel periodo dell'inchiesta iniziale, mentre le imprese che hanno collaborato hanno effettuato soltanto il 25 % delle importazioni complessive di telai di origine cinese nel periodo dell'inchiesta relativa all'elusione. Le cifre comunicate dalle imprese che hanno collaborato confermano quindi pienamente la conclusione secondo la quale le vendite di biciclette assemblate nella Comunità con parti cinesi hanno sostituito in misura considerevole le importazioni di biciclette finite dalla Cina.

- (23) Alla luce di quanto precede, è stato stabilito che le vendite di biciclette assemblate nella Comunità con parti originarie della Cina oppure spedite da tale paese hanno indebolito gli effetti riparatori delle misure antidumping in questione, in termini di prezzi di vendita e di quantitativi.

ii) *Elementi di prova dell'esistenza del dumping*

- (24) Il dumping è stato calcolato in base ai modelli più diffusi delle biciclette assemblate per ciascuna società, corrispondenti ad una percentuale del giro d'affari compresa tra il 50 % e il 100 %⁽¹⁾. I prezzi di questi modelli sono stati confrontati con i valori

⁽¹⁾ Per una società il confronto è stato fatto in base al giro d'affari dei modelli assemblati venduti unicamente a società indipendenti, poiché la società in questione non ha comunicato alla Commissione informazioni sufficientemente precise in merito alle vendite a società collegate, in base alle quali si potesse stabilire un collegamento attendibile con le vendite finali.

normali precedentemente stabiliti (rispetto a Taiwan, paese di riferimento dell'inchiesta iniziale), applicando gli stessi otto criteri (categoria della bicicletta, materiale del telaio, numero di cambi, deragliatori, pedaliere, leve del cambio, freni e mozzi) il più correttamente possibile.

Dato che, per gli esportatori interessati, il valore normale era stato stabilito a livello fob Taiwan, i prezzi di rivendita nella Comunità dovevano essere ad un livello comparabile, il confronto effettivo è stato quindi fatto tra i livelli fob Cina/ fob Taiwan.

Per le società interessate sono stati stabiliti margini di dumping compresi tra il 16 % e il 53 %.

4. Operazione di assemblaggio da parte di imprese che non hanno collaborato

- (25) Alla luce della rilevante modificazione della configurazione degli scambi di cui al punto 11 e in mancanza di collaborazione da parte di numerose imprese, non vi è motivo di ritenere che le società che non hanno collaborato abbiano contribuito all'elusione dei dati antidumping in misura minore rispetto alla società che hanno collaborato.

L'applicazione del dazio antidumping dovrebbe quindi essere estesa tanto alle imprese che hanno collaborato, quanto a quelle che non hanno collaborato. Qualsiasi altro trattamento sarebbe infatti favorevole alle imprese che non hanno collaborato, creando una situazione paradossale, già inaccettabile nel caso di un procedimento antidumping convenzionale, che sarebbe ancora più grave per l'elusione. Le misure dovranno tuttavia colpire unicamente le importazioni di parti utilizzate dalle imprese che eludono il dazio.

D. MISURE PROPOSTE

1. Tipo di misure: estensione dell'applicazione del dazio

- (26) Alla luce delle risultanze, dell'inchiesta, l'applicazione del dazio antidumping in vigore sulle biciclette complete (30,6 %) dovrebbe essere estesa ad alcune parti di biciclette originarie della Cina oppure spedite da tale paese, fatta eccezione per le parti di cui sia stata dimostrata l'origine non cinese.

Dall'inchiesta è risultato che le importazioni di parti preventivamente assemblate, trattate o verniciate avvengono principalmente nell'ambito delle operazioni di assemblaggio. I produttori comunitari nel complesso al trattamento e alla verniciatura delle parti importate e non importano biciclette preventivamente assemblate. Si possono a questo riguardo distinguere le importazioni di ruote complete e quelle di cerchi e mozzi: i produttori comunitari importano gli ultimi piuttosto che i primi.

- (27) Per ridurre quindi di colpire importazioni che non eludono il dazio, in particolare le importazioni di parti essenziali, l'applicazione del dazio dovrebbe essere estesa alle parti essenziali (cfr. prima colonna della tabella seguente):

- telai verniciati o anodizzati o lucidati e/o verniciati a smalto (anche dotati di freni e cambi);
- forcelle frontali verniciate o anodizzate o lucidate e/o verniciate a smalto (anche dotate di freni);
- ruote complete (con o senza tubi, cerchioni e pignoni);
- manubri (se sono dotati di braccia, freno e/o leva del cambio);
- cambi (deragliatori, pedaliere, ruota libera — ruota dentata);
- freni (altri freni e leve dei freni).

Prodotto	Codice NC	Estensione delle misure I	Registrazione iniziale II	Riscossione successiva III
Telai	8714 91 10		×	
	— verniciate o anodizzate o lucidate e/o verniciate a smalto	×		×
	— altri			
Forcelle frontali	8714 91 30		×	
	— verniciate o anodizzate o lucidate e/o verniciate a smalto	×		×
	— altri			

Prodotto	Codice NC	Estensione delle misure I	Registrazione iniziale II	Riscossione successiva III
Cerchi	8714 92 10		×	
Mozzi	8714 93 10		×	
Deragliatori	8714 99 50	×		
Pedaliere	8714 96 30			
Ruota libera — ruote dentate	8714 93 90			
Altri freni	8714 94 30	×		
Leve dei freni	ex 8714 94 90			
Ruote complete	ex 8714 99 90	×		
Manubri	8714 99 10	×		

2. Riscossione dei dazi sulle importazioni sottoposte a registrazione

- (28) I dazi sulle importazioni sottoposte a registrazione a norma del regolamento (CE) n. 703/96 dovrebbero essere riscossi unicamente sulle parti descritte nel punto 27.
- (29) Le società escluse dal dazio antidumping la cui applicazione è estesa a norma del punto 32 dovrebbero essere escluse anche dalla riscossione del dazio sulle importazioni sottoposte a registrazione.

E. ESENZIONE DALL'APPLICAZIONE DELL'ESTENSIONE DEL DAZIO

- (30) L'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base stabilisce che non sono soggetti ad alcuna misura i prodotti accompagnati da un certificato di non elusione. Qualora sia stata concessa un'autorizzazione nel corso dell'inchiesta relativa all'elusione, non dovrebbe essere riscosso il dazio sulle importazioni registrate a norma dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 703/96.
- (31) Il rilascio dei certificati è subordinato all'autorizzazione preliminare della Commissione oppure del Consiglio nella decisione che estende l'applicazione delle misure. L'autorizzazione può essere concessa solo dopo una valutazione approfondita dei fatti.
- (32) La Commissione ha ricevuto domande di certificati da parte delle società di cui al punto 7, che si sono messe in contatto con la Commissione dopo l'apertura dell'inchiesta. Le domande sono state ricevute prima della scadenza del termine fissato nel regolamento (CE) n. 703/96 affinché le parti potessero manifestarsi. La maggior parte dei richiedenti è

costituita da produttori comunitari che nell'inchiesta precedente facevano parte dell'industria comunitaria. I richiedenti che non avevano partecipato al procedimento iniziale sono stati identificati come produttori comunitari in base alle risposte al questionario, che sono state verificate nelle inchieste in loco. L'applicazione del dazio antidumping sulle biciclette originarie della Cina non deve quindi essere estesa alle importazioni di parti essenziali di biciclette utilizzate nelle operazioni di tali società.

È inoltre risultato opportuno non estendere l'applicazione del dazio antidumping sulle biciclette originarie della Cina alle parti utilizzate nelle operazioni della società che a decorrere dal marzo 1996 ha ridotto la percentuale di parti cinesi al di sotto del 60 % (cfr. punti 10 e 17), in quanto non si poteva ritenere che a partire da tale data la società avesse eluso il dazio.

- (33) Altre domande sono state presentate dalle parti di cui al punto 8, che si sono messe in contatto con la Commissione dopo la scadenza del termine fissato nel regolamento (CE) n. 703/96 ed entro il quale le parti potevano manifestarsi. Occorrerebbe precisare che l'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base non fissa alcun termine per la presentazione della domanda dei certificati di non elusione.

La Commissione ha inviato questionari alle società suddette subito dopo aver ricevuto le domande. La Commissione non ha tuttavia potuto verificare se le parti in questione siano produttori oppure imprese di assemblaggio, né se le operazioni in cui sono utilizzate le parti importate rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 13, paragrafo 2 del regolamento di base. Nella fattispecie non si può inoltre escludere che altre società chiedano certificati di non elusione dopo l'estensione dell'applicazione della misura.

- (34) Affinché le società che non eludono il dazio siano debitamente esentate dall'estensione del dazio alle importazioni di parti di biciclette, nonostante la tardiva presentazione della domanda, l'adozione del presente regolamento non impedisce alla Commissione di continuare ad esaminare le domande in corso o quelle che saranno presentate in futuro per autorizzare l'esenzione delle importazioni dal dazio. Se una società ha chiesto un certificato di non elusione nel corso dell'inchiesta, l'eventuale esenzione dovrebbe prendere effetto a decorrere dalla data di apertura della presente inchiesta. Se una società chiede il certificato dopo l'estensione del dazio, l'eventuale esenzione dovrebbe prendere effetto a decorrere dalla data della domanda. D'altra parte, qualora dopo l'esame delle operazioni si accerti l'esistenza dell'elusione, deve essere possibile la riscossione effettiva dei dazi (cfr. punto 43).
- (35) Il procedimento relativo alla concessione dell'autorizzazione e al successivo rilascio dei certificati non è esposto in modo completo nell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base. A questo proposito si dovrebbe rilevare quanto segue.
- (36) La concessione dell'autorizzazione dipende dal fatto che i prodotti non siano utilizzati in operazioni di assemblaggio che costituiscono una forma di elusione, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2 del regolamento di base. Pertanto, quando le imprese di assemblaggio non importano direttamente i prodotti, deve essere messa a punto una procedura mediante la quale si possa accertare se le importazioni di parti essenziali di biciclette siano utilizzate a fini di elusione.
- (37) A tal fine è opportuno utilizzare il meccanismo in vigore relativo al controllo della destinazione particolare secondo la legislazione doganale e più particolarmente a norma dell'articolo 82 del regolamento (CEE) n. 2913/92⁽¹⁾ (codice doganale comunitario) e degli articoli 291 e seguenti del regolamento (CEE) n. 2454/93⁽²⁾ (disposizioni di applicazione); è altresì opportuno che tale meccanismo sia applicato mutatis mutandis nell'ambito delle norme antielusione alle autorizzazioni per i certificati di non elusione, a norma dell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base.
- (38) La destinazione particolare a motivo della quale le importazioni dovrebbero beneficiare dell'esenzione del dazio antidumping va definita in riferimento a (i) operazioni di assemblaggio per le quali non sono state accertate pratiche di elusione e (ii) all'utilizzazione di parti essenziali di biciclette da parte di piccole imprese, principalmente come ricambi, che presumibilmente non dovrebbe costituire una forma di elusione. In quest'ultimo caso le importazioni di parti essenziali di biciclette avranno una portata economica non significativa e quindi non indeboliranno gli effetti del dazio in vigore in termini di quantitativi di biciclette prodotte con tali parti importate [articolo 13, paragrafo 2, lettera c) del regolamento di base].
- Affinché gli intermediari, che non importano direttamente parti essenziali di biciclette, possano acquistare tali prodotti presso gli importatori e rivenderli ad imprese di assemblaggio che non eludono il dazio, sarebbe necessario inserire anche tali transazioni nel sistema di controllo della destinazione particolare.
- (39) Il sistema dovrebbe infine permettere di esentare dall'applicazione del dazio le importazioni realizzate dalle imprese di assemblaggio che non eludono il dazio.
- (40) Per ottenere la necessaria flessibilità di adeguamento del sistema di esenzione, è opportuno che la Commissione adotti con regolamento, sentito il comitato consultivo, norme particolareggiate sull'attuazione del sistema di esenzione.
- (41) A questo proposito e ai fini delle domande in corso o di quelle che saranno presentate in futuro, la Commissione dovrebbe essere incaricata di stabilire, nell'ambito di tale sistema, elenchi di società la cui esenzione dall'applicazione del dazio è autorizzata.
- (42) Per creare un incentivo all'astensione dalle pratiche di elusione, la gestione del sistema di esenzione deve prevedere la possibilità di riesaminare la situazione delle società che, dopo aver fatto ricorso a pratiche di elusione, hanno modificato le loro operazioni in misura sufficiente per eliminare le condizioni che determinano l'elusione. Analogamente, deve essere possibile revocare le esenzioni che non siano più giustificate. Infine, le nuove imprese dovrebbero avere la possibilità di chiedere alla Commissione di aprire un'inchiesta ai fini dell'esenzione dal dazio. Per tali ragioni, tutte le autorizzazioni di esenzioni, compresi quelle per le società indicate nel punto 32 dovrebbero essere concesse a norma del regolamento della Commissione.
- (43) Dovrebbe essere inoltre prevista la possibilità, se opportuno, di un'esenzione condizionata dal dazio in attesa della conclusione dell'esame delle operazioni nelle quali le importazioni sono utilizzate. Tuttavia, affinché sia possibile la riscossione effettiva del dazio qualora dopo l'esame delle operazioni si accerti l'esistenza dell'elusione, le autorità doganali dovrebbero essere autorizzate ad esigere, se necessario, la costituzione di una garanzia.

⁽¹⁾ GU n. L 302 del 19. 10. 1992, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 253 dell'11. 10. 1993, pag. 1.

- (44) Poiché si tratta del primo caso di estensione di misure antidumping e di concessione di esenzioni a norma dell'articolo 13, paragrafo 4 del regolamento di base, la Commissione provvederà a riesaminare costantemente il sistema di esenzione al fine di adeguarlo, ove necessario, alla luce dell'esperienza acquisita nella gestione di tale sistema.

F. PROCEDIMENTO

- (45) Le parti interessate sono state informate dei fatti e delle considerazioni essenziali in base ai quali la Commissione intendeva proporre l'applicazione del dazio antidumping definitivo in vigore alle parti di biciclette in esame e hanno avuto la possibilità di presentare le loro osservazioni.

Le parti interessate sono state inoltre informate delle principali caratteristiche del sistema di esenzione da istituire (cfr. punto 37),

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

A norma del presente regolamento, per «parti essenziali di biciclette» si intendono:

- telai di biciclette verniciati o anodizzati o lucidati e/o verniciato a smalto attualmente classificabili nel codice ex NC 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 (codice NC 8714 99 50),
 - = pedaliere (codice NC 8714 96 30) e
 - = ruota libera — ruote dentate (codice NC 8714 93 90)
 presentati insieme in complessi o no,
 - = altri freni (codice NC 8714 94 30) e
 - = leve dei freni (codice NC 8714 94 90)
 presentati 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.

Articolo 2

1. L'applicazione del dazio antidumping definitivo imposto dal regolamento (CEE) n. 2474/93 sulle importazioni di biciclette di cui al codice NC 8712 00 e originarie della Repubblica popolare cinese è estesa alle

importazioni di parti essenziali di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese.

2. Le parti essenziali di biciclette che sono spedite dalla Repubblica popolare cinese sono considerate originarie di tale paese, salvo presentazione di un certificato di origine, emesso in base alle disposizioni sull'origine in vigore nella Comunità, attestante che le parti in questione sono originarie di un altro paese terzo.

Qualora le parti essenziali di biciclette siano spedite da un altro paese terzo, le autorità doganali, in caso di seri dubbi sull'origine dei prodotti, possono chiedere la presentazione di un certificato di origine emesso in base alle disposizioni sull'origine in vigore nella Comunità che attesti che le parti in questione sono originarie di un paese terzo diverso dalla Repubblica popolare cinese.

3. Il dazio esteso a norma del paragrafo 1 è riscosso sulle importazioni di parti essenziali di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese e registrate a norma dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 703/96 e dell'articolo 14, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 384/96.

4. Salvo disposizioni contrarie, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 3

1. La Commissione, sentito il comitato consultivo, adotta con regolamento le misure necessarie per autorizzare l'esenzione delle importazioni di parti essenziali di biciclette che non eludono il dazio antidumping imposto dal regolamento (CEE) n. 2474/93 dall'applicazione del dazio esteso dall'articolo 2.

2. Il regolamento della Commissione deve tra l'altro prevedere:

- l'autorizzazione dell'esenzione e il controllo delle importazioni di parti essenziali di biciclette utilizzate dalle società le cui operazioni di assemblaggio non costituiscono una forma di elusione,
- l'autorizzazione dell'esenzione e il controllo di importazioni di parti essenziali di biciclette, in particolare quando sono realizzate da intermediari o con riguardo al loro uso in piccole quantità da parte di operatori di ridotte dimensioni,
- norme relative al funzionamento di tali esenzioni in base alle disposizioni doganali pertinenti e
- scambi di informazioni tra le autorità doganali e la Commissione sul funzionamento del sistema di esenzioni.

3. Il regolamento della Commissione deve inoltre prevedere:

- a) l'esecuzione di un esame per verificare se sono soddisfatte le condizioni di non elusione, in particolare per le domande relative a:

- operazioni di assemblaggio realizzate da parti che si sono manifestate nel corso dell'inchiesta, ma dopo il termine fissato nell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 703/96,
 - operazioni avviate utilizzando parti essenziali per la produzione o l'assemblaggio di biciclette unicamente dopo il periodo dell'inchiesta che si è concluso il 31 marzo 1996,
 - operazioni di assemblaggio per le quali è stata accettata l'esistenza di pratiche di elusione nel corso dell'inchiesta,
 - operazioni di assemblaggio realizzate da altre parti che non si sono manifestate nel corso dell'inchiesta e nelle quali sono state utilizzate parti essenziali per la produzione o l'assemblaggio di biciclette, e
- b) le necessarie disposizioni procedurali relative all'esame e in particolare le condizioni per l'accettazione delle domande di esame che saranno presentate in futuro. A tal fine, quando parti essenziali di biciclette sono dichiarate per l'immissione in libera pratica da una impresa di assemblaggio nei confronti della quale è in corso l'esame della Commissione, il regolamento della Commissione deve inoltre stabilire che:
- il pagamento dell'obbligazione doganale per il dazio antidumping esteso o da riscuotere a norma dell'articolo 2 è sospeso in attesa dell'esito dell'esame della Commissione,
 - se in seguito all'esame è accertato che l'impresa non elude il dazio, l'obbligazione doganale sorta a norma dell'articolo 2 si estingue e
 - negli altri casi, la sospensione del pagamento dell'obbligazione doganale è revocata.

Il regolamento della Commissione può anche stabilire che le autorità doganali possono chiedere la costituzione di una garanzia qualora lo ritengano necessario al fine di

garantire il pagamento dell'obbligazione doganale, in caso di revoca della sospensione.

4. In seguito all'esame a norma del paragrafo 3, la Commissione può decidere, ove giustificato e sentito il comitato consultivo, di autorizzare l'esenzione dell'impresa in questione dall'estensione delle misure di cui all'articolo 2.

5. Le autorizzazioni di esenzione concesse a norma del regolamento della Commissione hanno effetto retroattivo dalla data di apertura della presente inchiesta relativa all'elusione, a condizione che la parte interessata si sia manifestata nel corso dell'inchiesta. Negli altri casi le autorizzazioni hanno effetto retroattivo dalla data di presentazione della domanda.

6. Il regolamento della Commissione prevede inoltre la revoca delle autorizzazioni di esenzione, ove giustificato e sentito il comitato consultivo.

Articolo 4

Le autorità doganali sono invitate a sospendere la registrazione, decisa a norma dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 703/96 e dell'articolo 14, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 384/96, delle importazioni di telai, forcelle, cerchi e mozzi di biciclette classificati rispettivamente nei codici NC 8714 91 10, 8714 91 30, 8714 92 10 e 8714 93 10.

Articolo 5

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, addì 10 gennaio 1997.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. VAN AARTSEN