

## I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

## REGLAMENTAI

## TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 171/2008

2008 m. vasario 25 d.

**paliekantis galioti Tarybos reglamentą (EB) Nr. 71/97, išplečiantį antidempingo muito, nustatyto importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams, taikymą tam tikroms iš Kinijos Liaudies Respublikos importuojamoms dviračių dalims**

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1995 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 384/96 dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos bendrijos narėmis nesančių valstybių<sup>(1)</sup> (toliau – pagrindinis reglamentas), ypač į jo 9 straipsnį, 11 straipsnio 3 dalį ir 13 straipsnio 4 dalį,

pasikonsultavusi su Patariamuoju komitetu,

kadangi:

## A. PROCEDŪRA

## 1. Galiojančios priemonės

- (1) 1993 m. rugsėjo mėn. Taryba reglamentu (EEB) Nr. 2474/93<sup>(2)</sup> nustatė galutinį 30,6 % dydžio antidempingo muitą importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – KLR) kilmės dviračiams. Per paskutinę peržiūrą šis muitas Tarybos reglamentu Nr. 1095/2005<sup>(3)</sup> buvo padidintas iki 48,5 % (toliau – pagrindinė priemonė).
- (2) Po tyrimo dėl tariamo minėto antidempingo muito vengimo, kai Bendrijoje dviračiai surenkami iš kiniškų dviračių dalių, 1997 m. sausio mėn. Taryba reglamentu (EB) Nr. 71/97<sup>(4)</sup> išplėtė antidempingo muitą, nustatytą KLR kilmės dviračių importui, tam tikrų KLR kilmės pagrindinių dviračių dalių importui pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnį (toliau – muito vengimui pašalinti skirta priemonė). Muito vengimui pašalinti skirta

priemonė taip pat numato atleidimo nuo šios priemonės taikymo schemos sukūrimą, kad dviračiams taikomos priemonės nevengiantys dviračių surinkėjai galėtų be antidempingo muito importuoti kiniškas dviračių dalis, atleidžiant juos nuo priemonės, kurios taikymas išplėstas dviračių dalims.

- (3) 1997 m. birželio mėn. Komisija priėmė reglamentą (EB) Nr. 88/97<sup>(5)</sup> dėl leidimo atleisti Kinijos kilmės tam tikrų dviračių dalių importą nuo minėto antidempingo muito išplėtimo, taip sukuriant teisinę sistemą atleidimo nuo priemonės taikymo schemos (toliau – atleidimo schema) veikimui.

- (4) Dėl minėtų trijų priemonių šiuo metu KLR kilmės dviračiams galiojantis antidempingo muitas yra 48,5 %, ir šio muito taikymas yra išplėstas tam tikroms KLR kilmės dviračių dalims, tačiau šio muito nevengiantys Bendrijos dviračių surinkėjai gali būti atleisti nuo jo, t. nuo muito dviračių dalims.

## 2. Peržiūros pagrindas

- (5) Nuo tada, kai priemonių taikymas buvo išplėstas tam tikroms importuojamoms dviračių dalims, Komisija nuo muito vengimui pašalinti skirtų priemonių taikymo atleido daug Bendrijoje įsikūrusių įmonių. Komisija ir toliau gavo prašymus atleisti, taigi prašančių atleisti skaičius žymiai išaugo. Kartu nebuvo akivaizdžių muito vengimo požymių įmonėse, kurios buvo atleistos nuo priemonės taikymo.
- (6) Be to, Komisija turi pakankamai *prima facie* įrodymų, kad muito vengimo ar jo pasikartojimo nebūtų, jeigu muito vengimui pašalinti skirta priemonė būtų panaikinta.

<sup>(1)</sup> OL L 56, 1996 3 6, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 2117/2005 (OL L 340, 2005 12 23, p. 17).

<sup>(2)</sup> OL L 228, 1993 9 9, p. 1.

<sup>(3)</sup> OL L 183, 2005 7 14, p. 1.

<sup>(4)</sup> OL L 16, 1997 1 18, p. 55.

<sup>(5)</sup> OL L 17, 1997 1 21, p. 17.

- (7) Reikia pridurti, kad muto vengimui pašalinti skirta priemonė galiojo 10 metų ir nuo tada nė karto neperžiūrėta.
- (8) Pasikonsultavusi su Patariamuoju komitetu ir nustačiusi, kad yra pakankamai įrodymų peržiūros inicijavimui pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnio 4 dalį ir 11 straipsnio 3 dalį, Komisija inicijavo šią muto vengimui pašalinti skirtos priemonės peržiūrą, *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbdama pranešimą apie iniciavimą<sup>(1)</sup>.

### 3. Tyrimas

- (9) Tyrimo tikslas buvo įvertinti, ar būtina tęsti muto vengimui pašalinti skirtos priemonės taikymą.

#### 3.1. Tiriamasis laikotarpis

- (10) Tyrimas apėmė laikotarpį nuo 2005 m. spalio 1 d. iki 2006 m. rugsėjo 30 d. (toliau – peržiūros tiriamasis laikotarpis arba PTL). Tiriant tendencijas, svarbias vertinant muto vengimo tęsimosi arba pasikartojimo tikimybę, buvo nagrinėjamas laikotarpis nuo 2003 m. iki PTL pabaigos (toliau – nagrinėjamasis laikotarpis).

#### 3.2. Su tyrimu susijusios šalys

- (11) Komisija oficialiai pranešė žinomiems Bendrijos dviračių surinkėjams ir jų asociacijoms apie peržiūros inicijavimą. Suinteresuotosioms šalims buvo sudaryta galimybė per pranešime apie inicijavimą nustatytą laikotarpį raštu pareikšti savo nuomonę ir pateikti prašymą išklausti.
- (12) Visos suinteresuotosios šalys, pateikusios prašymą išklausti, kuriame nurodė svarbias priežastis, dėl kurių reikėtų jas išklausti, buvo išklaustytos.
- (13) Atsižvelgiant į akivaizdžiai didelį šiame peržiūros tyrime dalyvaujančių Bendrijos dviračių surinkėjų skaičių, nuspręsta, kad yra tikslinga taikyti atranką remiantis pagrindinio reglamento 17 straipsniu. Kad Komisija galėtų atrinkti bendroves, pagal pagrindinio reglamento 17 straipsnio 2 dalį pirmiau minėtų šalių paprašyta per 15 dienų nuo tyrimo inicijavimo pranešti apie save ir Komisijai pateikti pranešime apie inicijavimą prašomą informaciją.
- (14) Daug Bendrijos dviračių surinkėjų – 158 bendrovės – tinkamai užpildė atrankos formą ir sutiko toliau bendradarbiauti tyrime. Iš šių 158 bendrovių buvo atrinktos aštuonios, kurios, kaip nustatyta, atstovavo Bendrijos pramonei pagal dviračių surinkimo ir pardavimo Bendrijoje apimtį. Aštuonių atrinktų bendrovių produkcija sudarė beveik trečdali visos Bendrijos pramonės produkcijos per PTL, o 158 Bendrijos dviračių surinkėjų produkcija – beveik visą Bendrijos produkciją. Šios atrinktos

įmonės atspindėjo didžiausią tipišką dviračių gamybos ir pardavimo apimtį Bendrijoje, kurią buvo galima tinkamai ištirti per turimą laiką.

- (15) Remiantis pagrindinio reglamento 17 straipsnio 2 dalimi, su susijusiomis šalimis konsultuotasi dėl atrinktų bendrovių, ir jos atrankos rezultatams neprieštaravo.
- (16) Todėl klausimynai nusiųsti aštuoniems atrinktiems Bendrijos dviračių surinkėjams, ir jie pateikė klausimyno atsakymus.
- (17) Komisija surinko ir patikrino visą informaciją, kuri, jos nuomone, buvo reikalinga ir surengė tikrinamuosius vizitus šių atrinktų Bendrijos dviračių surinkėjų patalpose:

— Planet'Fun S.A., Perinji, Prancūzija,

— Decathlon Italia SRL, Milan, Italija,

— F.lli Masciaghi SPA, Bazianas, Italija,

— Denver SRL, Droneras – Kuneo, Italija.

### B. NAGRINĖJAMASIS PRODUKTAS

- (18) Nagrinėjamasis produktas yra pagrindinės dviračių dalys:
- dažyti arba anoduoti, arba poliruoti ir (arba) lakuoti dviračių rėmai, šiuo metu klasifikuojami KN kodu ex 8714 91 10,
  - dažytos arba anoduotos, arba poliruotos ir (arba) lakuotos dviračių priekinės šakės, šiuo metu klasifikuojamos KN kodu ex 8714 91 30,
  - pavarų perjungimo mechanizmai, šiuo metu klasifikuojami KN kodu 8714 99 50,
  - švaistiklinis mechanizmas, šiuo metu klasifikuojamas KN kodu 8714 96 30,
  - laisvos eigos grandinių pavarų žvaigždutės, šiuo metu klasifikuojamos KN kodu 8714 93 90, įtrauktos arba neįtrauktos į kompleksus,
  - kiti stabdžiai, šiuo metu klasifikuojami KN kodu 8714 94 30,

<sup>(1)</sup> OL C 289, 2006 11 28, p. 15.

- stabdžių svirtys, šiuo metu klasifikuojamos KN kodu 8714 94 90, įtrauktos arba neįtrauktos į komplektą,
- sukomplektuoti ratai su arba be kamery, padangų ir žvaigždučių, šiuo metu klasifikuojami KN kodu ex 8714 99 90,
- vairai, šiuo metu klasifikuojami KN kodu 8714 99 10, su pritvirtintais kotais, stabdžiais ir (arba) pavarų svirtimis arba ne,
- kurios yra Kinijos Liaudies Respublikos kilmės (toliau – nagrinėjamas produktas). Šie KN kodai pateikiami tik kaip informacija.

### C. MUITO VENGIMUI PAŠALINTI SKIRTŲ PRIEMONIŲ VENGIMAS IR JO ILGALAIKIS POBŪDIS

#### 1. Teisinė sistema

- (19) Siekiant nustatyti, ar reikia toliau taikyti muto vengimui pašalinti skirtą priemonę, kaip minėta 9 konstatuojamojoje dalyje, šios peržiūros metu nagrinėta, ar per PTL muto buvo vengiama vykdant surinkimo operacijas ir ar šios aplinkybės buvo ilgalaikės.
- (20) Konkrečiai tirta, ar muto vengimo kriterijai per PTL vykdant surinkimo operacijas atitiko nustatytuosius pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalyje, ir ar tikėtina, kad šie kriterijai atitiks, jeigu muto vengimui pašalinti skirta priemonė būtų panaikinta.
- (21) Aiškumo sumetimais toliau pateikiami šie kriterijai:
- „a) tos operacijos prasidėjo arba žymiai suintensyvėjo jau pradėjus arba prieš pat pradėdant antidempingo

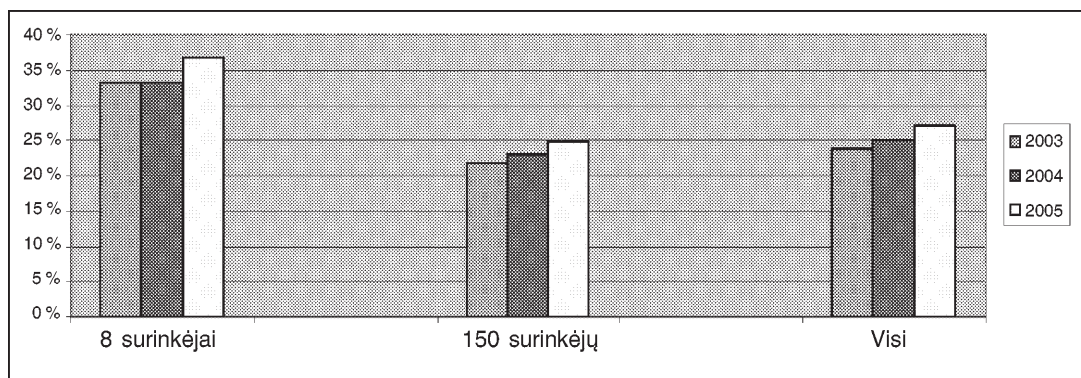
tyrimą, o nagrinėjamos sudedamosios dalys yra iš valstybės, kuriai taikomos priemonės; ir

- b) tokios dalys sudaro 60 % ar daugiau visos surenkamo produkto vertės, tačiau muto vengimu nelaikoma atvejis, kai vykdant surinkimo ar baigimo operacijas įvežtų dalių pridėtinė vertė sudaro daugiau nei 25 % gamybos sąnaudų; ir
- c) ištaisantysis muto poveikis yra mažinamas surinkto panašaus produkto kainų ir (arba) kiekių prasme ir yra dempingo įrodymų, palyginti su anksčiau panašiam ar artimam produktui nustatytais normaliosiomis vertėmis.“

#### 2. Vengimas per PTL

- (22) Nagrinėta, ar Bendrijos dviračių surinkėjai per PTL vengė galiojančių priemonių, skirtų muto vengimui pašalinti.
- (23) Visos tyrime bendradarbiavusios bendrovės buvo Bendrijos dviračių surinkėjai, atleisti nuo muto vengimui pašalinti skirtos priemonės taikymo, t. jie galėjo be antidempingo muto importuoti kiniškas dviračių dalis ir naudoti surenkant dviračius, jeigu šios kiniškos dalys nesudarė daugiau kaip 60 % visos surinktų dviračių dalių vertės. Atlikus tyrimą nustatyta, kad atrinkti Bendrijos dviračių surinkėjai laikėsi šios taisyklės, kadangi negalėta nustatyti, jog jie naudojo daugiau kaip 60 % kiniškų dalių.
- (24) Įvertinus aštuonis atrinktus Bendrijos dviračių surinkėjus ir 158 užpildytas atrankos formas, buvo nustatyta, kad aštuoni atrinkti gamintojai vidutiniškai naudoja 37 % kiniškų dalių, t. gerokai mažiau už nustatytą 60 % viršutinę ribą. Visų bendradarbiaujančių dviračių surinkėjų naudojamų dalių procentas buvo netgi mažesnis – 29 % per PTL.

(25) Minėtos naudojamų dalių proporcijos 2003, 2004 ir 2005 metais parodytos diagramoje toliau:



- (26) Kadangi vienas muto vengimo kriterijų nebuvo nustatyta, nustatyta, kad šie dviračių surinkėjai nevengė galiojančių priemonių ir vykdė atleidimo nuo priemonių taikymo sąlygas.
- (27) Bendradarbiavo labai daug Bendrijos dviračių surinkėjų, t. pagal EB dviračių surinkėjų parduodamų dviračių kiekį, daugiau nei 90 %, ir nebuvo rasta įrodymų, kad kiti dviračių surinkėjai būtų vengę pagrindinės priemonės. Dėl šios priežasties ir nesant įrodymų, kad buvo priešingai, galima padaryti išvadą, kad per PTL nebuvo pagrindinės priemonės vengimo.

### 3. Ilgalaikis pobūdis

- (28) Pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 3 dalį toliau nagrinėta, ar muto vengimo nebuvimas būtų ilgalaikis, t. ar tikėtina, kad muto vengimas nepasikartotų, jeigu muto vengimui pašalinti skirta priemonė būtų panaikinta.

#### 3.1. Surinkimo operacijų pradžia arba didelis augimas

- (29) Pirmiausia analizuota, ar surinkimo operacijos prasidėtų ir ar labai padidėtų, panaikinus muto vengimui pašalinti skirtą priemonę. Šiuo atveju buvo prisiminta, kad per pradinį muto vengimo tyrimą buvo konstatuota, jog 1993 m. nustačius pagrindines priemones kiniškiems dviračiams, dviračių surinkimas iš kiniškų dalių labai padidėjo iki 1997 m., kai buvo nustatyta muto vengimui pašalinti skirta priemonė. Labai pasikeitė prekybos pobūdis: smarkiai sumažėjo kiniškų dviračių importas, o kiniškų dalių – pradėjo greitai augti. Praeities patirtis rodo, kad yra rizikos, jog nesant muto vengimui pašalinti skirtos priemonės, kiniškų dalių importas ir dviračių surinkimas naudojant šias dalis vėl galėtų smarkiai išaugti.
- (30) Be to, atlikus tyrimą nustatyta, kad kiniškos dviračių dalys paprastai yra pigesnės nei bet kurios kitos kilmės dalys. Vadinasi, jeigu kai kurie Bendrijos dviračių surinkėjai naudotų daugiau kiniškų dalių, tikriausiai ir kiti pradėtų jų daugiau naudoti, kad galėtų konkuruoti.
- (31) Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, negalima atmesti, kad panaikinus muto vengimui pašalinti skirtą priemonę, žymiai padidėtų kiniškų dalių importas ir išaugtų surinkimo operacijos.

#### 3.2. 60 % viršutinės ribos kriterijus kiniškoms dalims

- (32) Tirta, ar tikėtina, kad EB dviračių surinkėjų naudojamų kiniškų dalių proporcija viršys 60 % visų dviračių surin-

kime naudojamų dalių vertės, jeigu muto vengimui pašalinti skirta priemonė būtų panaikinta.

- (33) Priminta, kad, kaip minėta 24 konstatuojamojoje dalyje, per PTL kiniškos dalys vidutiniškai sudarė 29 %, t. gerokai mažiau nei 60 % viršutinę ribą. Aštuonių atrinktų gamintojų vidurkis buvo truputį didesnis – 37 %.
- (34) Atlikus tyrimą atskleista, kad toliau išdėstyti faktai galėtų iš dalies paaiškinti, kodėl EB dviračių surinkėjai naudojo gerokai mažiau nei 60 % kiniškų dalių, kaip leidžiama pagal atleidimo nuo priemonės taikymo taisykles:

— svarbiausia, kad kiekvienas EB gamintojų, kurie atleisti nuo priemonės taikymo, modelis turi atitikti 60 % taisyklę, o aukščiausios kokybės modeliai (kuriuose kiniškų dalių naudojama mažiau, jei apskritai naudojama) iškreipia vidutinį kiniškų dalių santykį,

— nuolatiniai importuojamų dalių kainų, transporto išlaidų ir valiutų keitimo kursų svyravimai bei kitos praktinės priežastys reikalauja EB gamintojų išsaugoti manevro laisvę, kad jie nerizikuotų netekti atleidimo nuo priemonės taikymo.

- (35) Tačiau labai sunku pasakyti, ar minėti argumentai tinkamai paaiškina, kodėl yra didelis skirtumas tarp esamos EB dviračių surinkėjų naudojamų kiniškų dalių proporcijos ir 60 % ribos, kuri leidžiama pagal muto vengimo ir atleidimo schemos taisykles.

- (36) Be to, kai kurie Bendrijos dviračių surinkėjai teigė, kad importavo mažiau nei 60 % kiniškų dalių tik todėl, kad įvykdytų įsipareigojimus, kylančius iš jiems suteikto atleidimo nuo priemonės.

- (37) Iš tikrųjų, kaip jau minėta 30 konstatuojamojoje dalyje, kiniškos dviračių dalys paprastai yra pigesnės nei bet kurios kitos kilmės dalys, ir todėl Bendrijos dviračių surinkėjai gali pradėti naudoti daugiau kiniškų dalių, kad galėtų konkuruoti.

- (38) Todėl padėtis iš dalies paini. Iš vienos pusės, atsižvelgiant į didelį skirtumą tarp esamos ir leidžiamos naudoti kiniškų dviračių dalių proporcijos, rizika, kad dviračių surinkėjai greitai peržengs 60 % viršutinę ribą, ne visais atvejais atrodo akivaizdi.

(39) Iš kitos pusės, kalbant apie vidutinės trukmės laikotarpį, kiniškų dviračių surinkėjams vis dėlto būtų gana didelė paskata importuoti daugiau nei leidžiama 60 % riba ir taip vėl pradėti vengti pagrindinės priemonės, eksportuojant į Bendriją vadinamuosius pusiau surinktus komplektus arba visiškai surinktus komplektus, t. beveik pagamintus dviračius atskiruose konteineriuose. Iš tikrųjų vėl prasidėtų muto vengimas, kaip vyko paskutinįjį XX a. dešimtmetį prieš muto vengimui pašalinti skirtos priemonės nustatymą, ir dėl to 60 % procentų riba būtų žymiai viršyta.

(40) Atsižvelgus į viską, kadangi paskata importuoti daugiau nei leidžiama 60 % viršutine riba tikrai yra pakankamai stipri, atrodo, jog yra tam tikros rizikos, kad 60 % riba būtų peržengta, jeigu priemonės būtų panaikintos.

(41) Kalbant apie 25 % pridėtinės vertės taisyklę, kuri yra 60 % viršutinės ribos kriterijaus išimtis, buvo nustatyta, kad, remiantis 158 užpildytomis atrankos formomis, EB dviračių surinkėjų pridėtinė vertė per PTL buvo 20 %. Aštuonių atrinktų bendrovių pridėtinė vertė per PTL buvo 22 %. Esant mažai dalių gamybai Bendrijoje, ši pridėtinė vertė greičiausiai neviršys 25 % viršutinės ribos, jeigu kiniškų dalių proporcija viršytų 60 % viršutinę ribą. Dėl to nelabai tikėtina, kad Bendrijos surinkėjai pridėtų daugiau nei 25 % vertės.

### 3.3. Muto taisomojo poveikio sumažinimas pardavimo kainų arba apimtys atžvilgiu ir dempingas

(42) Turėjo būti išnagrinėta, ar taisomasis antidempingo muto poveikis sumažėtų ir ar dempingas pasikartotų, jeigu muto vengimui pašalinti skirta priemonė būtų panaikinta. Tačiau, esamomis rinkos sąlygomis, t. egzistuojant muto vengimui pašalinti skirtai priemonei ir susijusiai atleidimo schemai, buvo neįmanoma atlikti pagrįstos analizės, ar muto taisomasis poveikis sumažėtų pardavimo kainų atžvilgiu ir ar būtų dempingas, nes EB kainos turėtų būti apskaičiuotos remiantis situacija, kai dviračiai buvo padaryti tik iš kiniškų dalių. Priešingai, per PTL Europos bendrijoje surinkti dviračiai buvo padaryti iš įvairios kilmės dalių, įskaitant EB, KLR ir kitų trečiųjų šalių.

(43) Tačiau prisiminta, kad per tyrimą, po kurio 1997 m. nustatyta muto vengimui pašalinti skirta priemonė, buvo įrodyta, kad muto kiniškiems dviračiams taisomasis poveikis sumažėjo pardavimo kainų atžvilgiu, o dempingas egzistavo. Nesant palyginamųjų kainų per PTL, šio ankstesniojo tyrimo nustatyti taisomojo poveikio mažinimo ir dempingo faktai, kaip išdėstyta 19–24 konstatuojamosiose dalyse, lieka galioti.

### D. IŠVADOS

(44) Peržiūra parodė, kad, atrodo, šiuo metu muto vengimo nėra. Tačiau taip pat nustatyta, kad negalima visiškai atmesti muto vengimo pasikartojimo rizikos. Remiantis minėta atlikta analize, atrodo, jog yra rizikos, nors ir ribotos, kad per vidutinės trukmės laikotarpį dabartinis muto vengimo nebuvimas nesitęstų, jeigu muto vengimui pašalinti skirta priemonė būtų panaikinta, kadangi Bendrijos dviračių surinkėjai galėtų labai padidinti surinkimo operacijas, naudodami daugiau kiniškų dalių nei leidžiama 60 % riba, o tai sumažintų antidempingo muto, taikomo kiniškiems dviračiams, taisomąjį poveikį.

(45) Dėl to muto vengimui pašalinti skirta priemonė paliekama galioti, kad būtų užtikrinta, jog pagrindinė priemonė, t. dviračiams nustatytas antidempingo mutas, būtų veiksminga ir jos poveikis negalėtų sumažėti vengiant muto surinkimo operacijų forma,

### PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

#### 1 straipsnis

Antidempingo muto, nustatyto importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams, išplėtimas tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračių dalims Reglamentu Nr. 71/97 lieka galioti, ir šio importo peržiūra yra baigta.

#### 2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2008 m. vasario 25 d.

Tarybos vardu  
Pirmininkas  
A. VIZJAK