

I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) Nº 171/2008 DEL CONSEJO

de 25 de febrero de 2008

relativo al mantenimiento del Reglamento (CE) nº 71/97, por el que se amplía a las importaciones de determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular de China el derecho antidumping establecido sobre las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular de China

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 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 ⁽¹⁾ («el Reglamento de base»), y, en particular, su artículo 9, su artículo 11, apartado 3, y su artículo 13, apartado 4,

Previa consulta al Comité consultivo,

Considerando lo siguiente:

A. PROCEDIMIENTO

1. Medidas vigentes

- (1) En septiembre de 1993, el Consejo, mediante el Reglamento (CEE) nº 2474/93 ⁽²⁾, estableció un derecho antidumping definitivo del 30,6 % sobre las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular China («RPC»). El importe de este derecho se aumentó al 48,5 % en la última reconsideración mediante el Reglamento (CE) nº 1095/2005 ⁽³⁾ («la medida principal»).
- (2) En enero de 1997, a raíz de una investigación referente a la presunta elusión del mencionado derecho antidumping por medio del uso de piezas originarias de la República Popular China en el montaje de bicicletas en la Comunidad, el Consejo, mediante el Reglamento (CE) nº 71/97 ⁽⁴⁾, amplió a las importaciones de piezas esenciales de bicicleta originarias de la República Popular China, el derecho antidumping sobre las bicicletas originarias de este país, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento de base («la medida antielusión»). Esta medida preveía asimismo el establecimiento de un sistema de

exención, a fin de permitir a los ensambladores que no eludían la medida impuesta sobre las bicicletas, importar piezas de bicicleta originarias de China que no estuvieran sometidas al derecho antidumping, otorgándoles una exención de la medida ampliada a las piezas de bicicleta.

- (3) En junio de 1997, la Comisión adoptó el Reglamento (CE) nº 88/97 ⁽⁵⁾, relativo a la autorización de la exención de las importaciones de determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular de China de la mencionada ampliación, que estableció así el marco legal para la aplicación del sistema de exención («el sistema de exención»).
- (4) Como resultado de las tres medidas mencionadas, actualmente está en vigor un derecho antidumping del 48,5 % sobre las bicicletas originarias de la República Popular China, y este derecho se ha ampliado a determinadas piezas de bicicleta originarias de este mismo país, pero los ensambladores comunitarios que no eluden la medida pueden estar exentos de esto último, es decir, del derecho sobre las piezas de bicicleta.
- 2. Argumentos para la reconsideración**
- (5) Desde la ampliación de las medidas a las importaciones de determinadas piezas de bicicleta, la Comisión ha concedido exenciones de la medida antielusión a un elevado número de empresas radicadas en la Comunidad. Además, ha seguido recibiendo solicitudes de exención, por lo que el número de piezas que solicitan una exención ha aumentado considerablemente. Al mismo tiempo, no ha habido indicios aparentes de prácticas de elusión por parte de empresas a las que se ha concedido una exención.
- (6) Además, la Comisión dispone de suficientes pruebas razonables para considerar que si la medida antielusión dejara de aplicarse, no habría ninguna continuación o reaparición de prácticas de elusión.

⁽¹⁾ DO L 56 de 6.3.1996, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 2117/2005 (DO L 340 de 23.12.2005, p. 17).

⁽²⁾ DO L 228 de 9.9.1993, p. 1.

⁽³⁾ DO L 183 de 14.7.2005, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 16 de 18.1.1997, p. 55.

⁽⁵⁾ DO L 17 de 21.1.1997, p. 17.

- (7) Por otro lado, la medida antielusión ha estado en vigor durante diez años y no se ha reconsiderado desde su introducción.
- (8) Habiendo determinado, previa consulta al Comité consultivo, que existían suficientes pruebas para iniciar una reconsideración de conformidad con el artículo 11, apartado 3, y el artículo 13, apartado 4, del Reglamento de base, el 28 de noviembre de 2006 la Comisión inició la mencionada reconsideración de la medida antielusión mediante la publicación de anuncio de inicio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽¹⁾.

3. Investigación

- (9) El objetivo de la investigación era evaluar la necesidad de mantener la medida antielusión.

3.1. Período de investigación

- (10) La investigación abarcó el período comprendido entre el 1 de octubre de 2005 y el 30 de septiembre de 2006 («período de investigación de reconsideración» o «PIR»). El análisis de las tendencias pertinentes para determinar la probabilidad de la continuación o la reaparición de prácticas de elusión abarcó el período que va desde el año 2003 al final del período de investigación de reconsideración («período considerado»).

3.2. Piezas afectadas por la investigación

- (11) La Comisión notificó oficialmente el inicio de la reconsideración a los ensambladores comunitarios conocidos y a sus asociaciones. Se ofreció a las piezas interesadas la posibilidad de dar a conocer sus puntos de vista por escrito y de solicitar ser oídas en el plazo fijado en el anuncio de inicio del procedimiento.
- (12) Se concedió una audiencia a todas las piezas interesadas que lo solicitaron y que demostraron que existían razones específicas por las que debían ser oídas.
- (13) Habida cuenta del importante número de ensambladores comunitarios implicados en este procedimiento, se consideró adecuado recurrir al muestreo, de conformidad con el artículo 17 del Reglamento de base. Para que la Comisión pudiera seleccionar una muestra, se pidió a las citadas partes, de conformidad con el artículo 17, apartado 2, del Reglamento de base, que se dieran a conocer en un plazo de 15 días a partir del inicio de la investigación y que facilitaran a la Comisión la información solicitada en el anuncio de inicio.
- (14) Un elevado número de ensambladores comunitarios — 158 empresas — cumplieron correctamente el impreso de muestreo y aceptaron seguir cooperando en la investigación. De estas 158 empresas, ocho, que se consideraron representativas de la industria de la Comunidad en términos de volumen de montaje y ventas de bicicletas en la Comunidad, fueron seleccionadas para la mues-

tra. Los ocho ensambladores comunitarios de la muestra representaban casi un tercio de la producción total de la industria de la Comunidad durante el período de investigación de reconsideración, mientras que los 158 ensambladores comunitarios citados representaban casi la totalidad de la producción de la Comunidad. Esta muestra suponía el mayor volumen representativo de producción y ventas de bicicletas en la Comunidad que podía investigarse razonablemente dentro del tiempo disponible.

- (15) De conformidad con el artículo 17, apartado 2, del Reglamento de base, se consultó a las piezas afectadas sobre la muestra elegida y estas no formularon ninguna objeción al respecto.
- (16) Por lo tanto, se enviaron cuestionarios a los ocho ensambladores comunitarios de la muestra; todos ellos remitieron sus respuestas al cuestionario.
- (17) La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria para su investigación, y llevó a cabo visitas de inspección en los locales de los siguientes ensambladores comunitarios de la muestra:
- Planet'Fun S.A., Périgny, Francia,
 - Decathlon Italia SRL, Milano, Italia,
 - F.lli Masciaghi SPA, Basiano, Italia,
 - Denver SRL, Dronero-Cuneo, Italia.

B. PRODUCTO SOMETIDO A RECONSIDERACIÓN

- (18) Los productos objeto de reconsideración son las siguientes piezas esenciales de bicicleta:
- cuadros pintados, anodizados, pulidos o laqueados, clasificados actualmente en el código NC ex 8714 91 10,
 - horquillas pintadas, anodizadas, pulidas o laqueadas, clasificadas actualmente en el código NC ex 8714 91 30,
 - cambios de marcha, clasificados actualmente en el código NC 8714 99 50,
 - bielas y platos con biela, clasificados actualmente en el código NC 8714 96 30,
 - piñones libres, clasificados actualmente en el código NC 8714 93 90, se presenten o no en conjuntos completos,
 - los demás frenos, clasificados actualmente en el código NC 8714 94 30,

⁽¹⁾ DO C 289 de 28.11.2006, p. 15.

- palancas de freno, clasificadas actualmente en el código NC ex 8714 94 90, se presenten o no en conjuntos completos,
- ruedas completas con o sin tubos, neumáticos y piñones, clasificadas actualmente en el código NC ex 8714 99 90,
- manillares, clasificados actualmente en el código NC 8714 99 10, provistos o no de soporte y palancas de cambio o freno,
- originarios de la República Popular China («el producto en cuestión»). Los códigos NC se indican a título meramente informativo.

C. PRÁCTICAS DE ELUSIÓN DE LAS MEDIDAS ANTIELUSIÓN Y CARÁCTER DURADERO

1. Marco reglamentario

- (19) A fin de evaluar la necesidad de mantener la medida antielusión que se menciona en el considerando 9, la reconsideración investigó si, durante el PIR, tuvieron lugar prácticas de elusión por medio de operaciones de montaje y si estas circunstancias eran de carácter duradero.
- (20) Más específicamente, se investigó si los criterios relativos a las prácticas de elusión por medio de operaciones de montaje establecidos en el artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base, se cumplían durante el PIR y si era probable que se cumplieran de nuevo en caso de que se retirase la medida antielusión.
- (21) A continuación se exponen estos criterios, a fin de facilitar la consulta:
- a) la operación hubiese comenzado o se hubiese incrementado sustancialmente desde el momento de apertura de la investigación antidumping o justo antes de

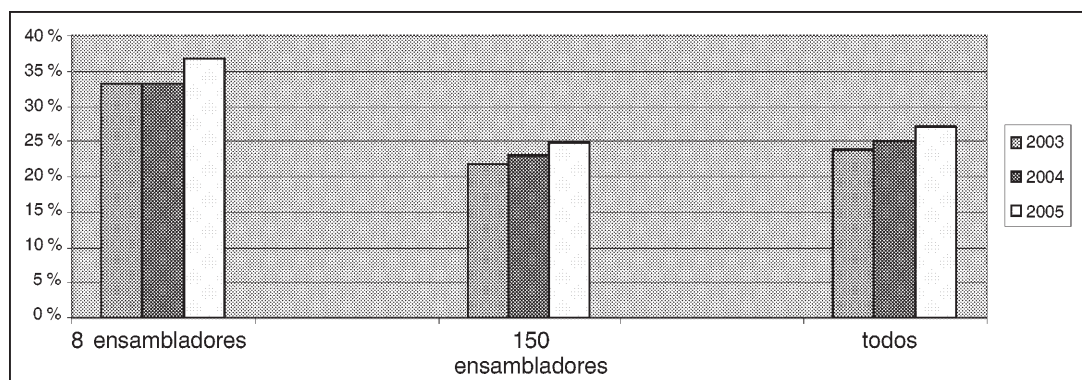
su apertura y cuando las piezas procedan del país sometido a las medidas;

- b) las piezas constituyan el 60 % o más del valor total de las piezas del producto montado; no obstante, no se considerará que existe elusión cuando el valor añadido conjunto de las piezas utilizadas durante la operación de montaje sea superior al 25 % del coste de producción;
- c) los efectos correctores del derecho estén siendo burlados mediante los precios o volúmenes del producto similar montado y existan pruebas de dumping en relación con los precios normales previamente establecidos para productos similares o parecidos.

2. Existencia de prácticas de elusión durante el PIR

- (22) Se investigó si durante el PIR los ensambladores comunitarios burlaron las medidas antielusión vigentes.
- (23) Todas las empresas que cooperaron en la investigación eran ensambladores exentos de la medida antielusión, es decir, que para montar sus bicicletas, podían importar y utilizar piezas de bicicleta originarias de China sin derechos antidumping siempre que la proporción de estas piezas originarias de China no excediera del 60 % del valor total de las piezas de las bicicletas ensambladas. La investigación puso de manifiesto que los ensambladores comunitarios de la muestra cumplían esta norma, puesto que no se pudo demostrar que utilizaran piezas originarias de China en una proporción superior al 60 %.
- (24) Después de evaluar a los ocho ensambladores comunitarios de la muestra, así como las 158 respuestas del total del muestreo, se estableció que la proporción media de piezas chinas utilizadas por los ocho ensambladores de la muestra se elevaba a un 37 %, una cifra muy por debajo del umbral del 60 %. La proporción total de todos los ensambladores que cooperaron era incluso más baja, situándose en un 29 % durante el PIR.

- (25) El siguiente gráfico muestra las proporciones mencionadas anteriormente para los años 2003, 2004 y 2005:



- (26) Puesto que uno de los criterios necesarios para determinar la existencia de prácticas de elusión no se cumplía, se consideró que los ensambladores no burlaban las medidas vigentes y que cumplían las condiciones vinculadas a sus exenciones.
- (27) El porcentaje de ensambladores comunitarios que cooperaron fue muy elevado, más de un 90 % en términos de volumen de bicicletas vendidas por ensambladores de la CE; por otro lado, no se encontraron pruebas de que otros ensambladores de bicicletas hubieran burlado la medida principal. Por tanto, y en ausencia de pruebas que indiquen lo contrario, se puede concluir que durante el PIR no hubo prácticas de elusión de la medida principal.

3. Carácter duradero

- (28) De conformidad con el artículo 11, apartado 3, del reglamento de base, también se examinó si la no existencia de prácticas de elusión tendría un carácter duradero, es decir, si era poco probable que reaparecieran las prácticas de elusión en caso de retirarse la medida antielusión.

3.1. Inicio o incremento sustancial de las operaciones de montaje

- (29) En primer lugar, se analizó si se iniciarían operaciones de montaje, o se incrementaría el número de las mismas, en caso de suprimirse la medida antielusión. A este respecto, se recuerda que durante la investigación antielusión inicial se puso de relieve que, tras la imposición de las medidas principales a las bicicletas chinas en 1993, el montaje de piezas de bicicleta originarias de China aumentó considerablemente hasta 1997, cuando se impuso la medida antielusión. Se produjeron importantes cambios en las características del comercio: las importaciones de bicicletas originarias de China experimentaron una fuerte caída, mientras que las importaciones de piezas originarias de China aumentaron rápidamente. Esta experiencia apunta a que, en ausencia de una medida antielusión, existe el riesgo de que vuelvan a aumentar sustancialmente las importaciones de piezas originarias de China, así como el montaje de bicicletas con estas piezas.
- (30) Además, de la investigación se deriva que las piezas de bicicleta originarias de China son generalmente más baratas que las piezas de bicicleta procedentes de cualquier otro lugar. Por tanto, es muy probable que, si algunos ensambladores comunitarios incrementaran el uso de piezas originarias de China, los demás también empezaran a utilizarlas, a fin de seguir siendo competitivos.
- (31) En vista de lo expuesto anteriormente, no es posible excluir que la retirada de la medida antielusión conduzca a un incremento sustancial de piezas originarias de China y de operaciones de montaje.

3.2. Criterio relativo al umbral del 60 % de piezas originarias de China

- (32) Se investigó la probabilidad de que, en caso de retirarse la medida antielusión, la proporción de piezas originarias de

China utilizadas por ensambladores comunitarios exceda del 60 % del valor de todas las piezas utilizadas en el montaje de bicicletas.

- (33) Conviene recordar que, como se menciona en el considerando 24, durante el PIR la proporción media total de piezas originarias de China era del 29 %, es decir, muy por debajo del umbral del 60 %. La proporción media correspondiente a los ocho productores de la muestra era de un 37 %, o sea, algo más elevada.

- (34) La investigación puso de relieve que el hecho de que la proporción de piezas originarias de China utilizadas por los ensambladores comunitarios se mantuviera muy por debajo del umbral del 60 % permitido por las normas vinculadas a sus exenciones podría deberse, en cierta medida, a lo siguiente:

— en primer lugar, cada modelo procedente de los ensambladores comunitarios que se beneficiaban de una exención debía ajustarse a la norma relativa al 60 %; los modelos de gama alta (en los que se utilizaban muy pocas o ninguna pieza originaria de China) distorsionaban la proporción media de piezas originarias de China utilizadas,

— la constante fluctuación de los precios de las piezas importadas, los costes de transporte y los tipos de cambio, así como otros aspectos prácticos, requerían que los ensambladores comunitarios mantuvieran un margen de maniobra para no arriesgarse a perder su derecho de exención.

- (35) Sin embargo, es muy difícil determinar si los argumentos mencionados proporcionan una explicación adecuada de la importante diferencia entre la actual proporción de piezas de bicicleta originarias de China utilizadas por los ensambladores comunitarios y el umbral del 60 % permitido por las normas relacionadas con las prácticas de elusión y con el sistema de exención.

- (36) Además, algunos ensambladores comunitarios alegaron que importaban menos de un 60 % de piezas de bicicleta originarias de China únicamente con objeto de poder cumplir con las obligaciones derivadas de las exenciones de las que se beneficiaban.

- (37) De hecho, como se menciona en el considerando 30, las piezas de bicicleta originarias de China son generalmente más baratas que las piezas de bicicleta procedentes de cualquier otro lugar, por lo que es posible que los ensambladores comunitarios empiecen a utilizar más piezas originarias de China a fin de poder hacer frente a sus competidores.

- (38) Por tanto, el panorama no está del todo claro. Por un lado, vista la sustancial diferencia entre la proporción real y la permitida de piezas originarias de China utilizadas, no parece evidente que los ensambladores de bicicletas sobrepasen el umbral del 60 %.

- (39) Por otro lado, los ensambladores de bicicletas originarias de China seguirán teniendo un fuerte incentivo para importar más del umbral del 60 % permitido y, por tanto, podrían empezar de nuevo a burlar la medida principal, exportando a la UE los denominados kits de piezas casi listas para montar y kits de piezas listas para montar, es decir, bicicletas prácticamente completas en contenedores distintos. De hecho, esto significaría el retorno de las prácticas de elusión que tuvieron lugar en la década de los noventa antes de la introducción de la medida antielusión, y se superaría claramente el umbral del 60 %.
- (40) Considerando todos los factores, habida cuenta de que el incentivo para importar más del 60 % permitido es bastante fuerte, parece que existe un determinado riesgo de que, en caso de retirarse las medidas, se sobrepase el umbral del 60 %.
- (41) Por lo que se refiere a la norma del 25 % del valor añadido, que constituye una excepción al criterio relativo al umbral del 60 %, se ha determinado, sobre la base de las 158 respuestas al cuestionario de muestreo que, durante el PIR, el valor medio añadido por los ensambladores comunitarios era del 20 %. Por lo que se refiere a las ocho empresas de la muestra, la media del valor añadido durante el PIR fue del 22 %. Habida cuenta del bajo nivel de producción de piezas en la Comunidad, no es probable que este valor añadido supere el umbral del 25 %, en caso de que la proporción de piezas originarias de China supere el umbral del 60 %. Por tanto, resulta poco probable que los ensambladores comunitarios añadan más de un 25 % del valor.

3.3. Neutralización de los efectos correctores del derecho en términos de precios o volúmenes de venta y dumping

- (42) Se debía investigar si se neutralizarían los efectos correctores del derecho antidumping y si reaparecería el dumping en caso de retirarse la medida antielusión. Sin embargo, en las actuales condiciones de mercado, es decir, con la medida antielusión y el sistema de exención relacionado vigentes, no resultaba posible llevar a cabo ningún análisis razonable relativo a si los derechos se neutralizarían en términos de precios de venta y si existiría el dumping, porque para el cálculo, los precios de la CE tendrían que haberse basado en una situación en la que las bicicletas estuvieran compuestas únicamente de piezas originarias de China. Sin embargo, las bicicletas de la CE montadas durante el PIR estaban hechas con piezas ori-

ginarias de distintos lugares, incluida la CE y la República Popular China, así como otros terceros países.

- (43) No obstante, debe recordarse que durante la investigación que condujo a la introducción de la medida antielusión en 1997 se demostró que el efecto corrector del derecho impuesto sobre las bicicletas chinas quedaba neutralizado en términos de precios de venta, y que existía dumping. En ausencia de precios comparables durante el PIR, los resultados de esta investigación anterior sobre neutralización y dumping, como establecen los considerandos 19 a 24 de la medida antielusión, seguían siendo válidos.

D. CONCLUSIONES

- (44) La reconsideración ha puesto de manifiesto que actualmente no parecen existir prácticas de elusión. No obstante, también ha puesto de manifiesto que no es posible excluir el riesgo de que reaparezcan estas prácticas. Sobre la base del análisis realizado, parece que existe riesgo –si bien limitado– de que la actual ausencia de prácticas de elusión desaparezca si se retira la medida antielusión, puesto que los ensambladores comunitarios podrían incrementar sustancialmente las operaciones de montaje en las que se utiliza más del 60 % permitido de piezas de bicicleta originarias de China, lo que neutralizaría los efectos correctores del derecho antidumping impuesto sobre las bicicletas originarias de China.
- (45) Por tanto, debe mantenerse la medida antielusión, a fin de garantizar que la medida principal, es decir, el derecho antidumping impuesto sobre las bicicletas, sea eficaz y no se pueda neutralizar con prácticas de elusión por medio de operaciones de montaje.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se mantiene la ampliación a las importaciones de determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular China que establece el Reglamento (CE) n° 71/97, del derecho antidumping impuesto sobre las bicicletas originarias de la República Popular China, y se considera finalizada la reconsideración relativa a las mencionadas importaciones.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2008.

Por el Consejo
El Presidente
A. VIZJAK