

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 171/2008

z dnia 25 lutego 2008 r.

utrzymujące rozporządzenie Rady (WE) nr 71/97 rozszerzające cło antydumpingowe nałożone na przywóz rowerów pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej na przywóz niektórych części rowerowych z Chińskiej Republiki Ludowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 384/96 z dnia 22 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony przed dumpingowym przywozem z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej ⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 9, art. 11 ust. 3 i art. 13 ust. 4,

po konsultacji z komitetem doradczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

A. PROCEDURA

1. Obowiązujące środki

- (1) We wrześniu 1993 r. Rada rozporządzeniem (EWG) nr 2474/93 ⁽²⁾ nałożyła ostateczne cło antydumpingowe w wysokości 30,6 % na przywóz rowerów pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL”). Powyższe cło zostało podniesione do 48,5 % w wyniku ostatniego przeglądu rozporządzeniem Rady (WE) nr 1095/2005 ⁽³⁾ („środek główny”).
- (2) W styczniu 1997 r. w wyniku dochodzenia dotyczącego rzekomego obchodzenia powyższego cła antydumpingowego poprzez montaż rowerów we Wspólnocie z wykorzystaniem chińskich części rowerowych, rozporządzeniem (WE) nr 71/97 ⁽⁴⁾ Rada rozszerzyła cło antydumpingowe obowiązujące w odniesieniu do rowerów pochodzących z ChRL również na przywóz podstawowych części rowerowych pochodzących z ChRL, na mocy art. 13 rozporządzenia podstawowego („środek przeciwdziałający obejściu cła”). Zastosowany środek przeciwdziałający obejściu cła przewidywał również utworzenie systemu zwolnień, tak aby umożliwić przedsiębiorstwom zajmującym się montażem, nieobchodzącym zastosowanego środka w odniesieniu do

rowerów, przywóz chińskich części rowerowych bez cła antydumpingowego, poprzez zwolnienie ich ze stosowania środka rozszerzonego na części rowerowe.

- (3) W czerwcu 1997 r. Komisja przyjęła rozporządzenie (WE) nr 88/97 ⁽⁵⁾ w sprawie zezwolenia na zwolnienie przywozu niektórych części rowerowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej z powyższego rozszerzenia, tworząc w ten sposób ramy prawne dla funkcjonowania systemu zwolnień („system zwolnień”).
- (4) W wyniku zastosowania powyższych trzech środków obecnie obowiązuje cło na przywóz rowerów pochodzących z ChRL w wysokości 48,5 %, przy czym cło to rozszerzone jest na niektóre części rowerowe pochodzące z ChRL, jednak wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem, nieobchodzące zastosowanego środka, mogą zostać zwolnione z cła na części rowerowe.
- (5) Od czasu rozszerzenia środków na przywóz niektórych części rowerowych Komisja przyznała zwolnienie ze stosowania środka przeciwdziałającego obejściu ceł znacznej liczbie przedsiębiorstw mających siedzibę we Wspólnocie. Komisja w dalszym ciągu otrzymywała wnioski o zwolnienie, w związku z czym liczba stron występująca o zwolnienie wyraźnie wzrosła. Jednocześnie nic wyraźnie nie wskazywało na stosowanie przez przedsiębiorstwa, które uzyskały zwolnienie, praktyk obchodzenia środków.
- (6) Ponadto Komisja dysponowała wystarczającymi dowodami *prima facie*, że w przypadku zlikwidowania środka przeciwdziałającego obejściu, praktyki obchodzenia cła nie byłyby kontynuowane lub nie występowałyby ponownie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 56 z 6.3.1996, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2117/2005 (Dz.U. L 340 z 23.12.2005, s. 17).

⁽²⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1993, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 183 z 14.7.2005, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 16 z 18.1.1997, s. 55.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 17 z 21.1.1997, s. 17.

- (7) Dodatkowo środek przeciwdziałający obejściu cła obowiązywał od 10 lat i od czasu wprowadzenia nigdy nie został poddany przeglądowi.
- (8) Po konsultacji z komitetem doradczym i po ustaleniu, że istnieją wystarczające dowody do wszczęcia przeglądu zgodnie z art. 13 ust. 4 i art. 11 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, dnia 28 listopada 2006 r. Komisja wszczęła przegląd środka przeciwdziałającego obejściu na mocy zawiadomienia opublikowanego w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽¹⁾.

3. Dochodzenie

- (9) Celem dochodzenia była ocena potrzeby dalszego stosowania środka przeciwdziałającego obejściu cła.

3.1. Okres objęty dochodzeniem

- (10) Dochodzenie objęło okres od dnia 1 października 2005 r. do dnia 30 września 2006 r. (zwany dalej „okresem objętym dochodzeniem przeglądownym” lub „ODP”). Badanie tendencji mających znaczenie dla oceny prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia obchodzenia środka obejmowało okres od 2003 r. do końca ODP („okres badany”).

3.2. Strony, których dotyczy dochodzenie

- (11) Komisja oficjalnie powiadomiła znane wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem i ich stowarzyszenia o wszczęciu przeglądu. Zainteresowanym stronom umożliwiono przedstawienie opinii na piśmie oraz złożenie wniosku o przesłuchanie w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu dochodzenia.
- (12) Wszystkie zainteresowane strony, które wystąpiły z wnioskiem o przesłuchanie oraz wykazały szczególne powody, dla których powinny zostać wysłuchane, uzyskały taką możliwość.
- (13) Ze względu na dużą liczbę wspólnotowych przedsiębiorstw zajmujących się montażem uczestniczących w niniejszym dochodzeniu przeglądownym uznano za właściwe zastosowanie kontroli wrywkowej zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego. Aby umożliwić Komisji dobór próby, wyżej wymienione strony zostały poproszone, zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, o zgłoszenie się do Komisji w ciągu 15 dni od wszczęcia dochodzenia i dostarczenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (14) Znaczna liczba wspólnotowych przedsiębiorstw zajmujących się montażem, w sumie 158, prawidłowo wypełniła formularz dotyczący kontroli wrywkowej i zgodziła się na dalszą współpracę podczas dochodzenia. Osiem ze wspomnianych 158 przedsiębiorstw, które uznano za

reprezentatywne dla przemysłu wspólnotowego pod względem wielkości montażu i sprzedaży rowerów we Wspólnocie, zostało wybranych do próby. Osiem objętych próbą wspólnotowych przedsiębiorstw zajmujących się montażem reprezentowało prawie jedną trzecią całkowitej produkcji przemysłu wspólnotowego w trakcie ODP, natomiast wspomniane 158 przedsiębiorstw wspólnotowych odpowiadało za prawie całą produkcję we Wspólnocie. Wskazana próba obejmowała największą reprezentatywną wielkość produkcji i sprzedaży rowerów we Wspólnocie, która mogła zostać objęta dochodzeniem w określonym czasie.

- (15) Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia podstawowego przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami w sprawie wybranej próby; strony te nie wniosły sprzeciwu.
- (16) Do ośmiu objętych próbą wspólnotowych przedsiębiorstw zajmujących się montażem wysłano więc kwestionariusze, które przedsiębiorstwa te wypełniły i odesłały.
- (17) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszystkie informacje, które uznała za niezbędne do swojej analizy, oraz przeprowadziła wizyty weryfikacyjne w następujących wspólnotowych przedsiębiorstwach zajmujących się montażem:

- Planet'Fun SA, Périgny, Francja,
- Decathlon Italia SRL, Mediolan, Włochy,
- F.lli Masciagli SPA, Basiano, Włochy,
- Denver SRL, Dronero-Cuneo, Włochy.

B. PRODUKT OBJĘTY PRZEGLĄDEM

- (18) Produktem objętym przeglądem są podstawowe części rowerowe:
- pomalowane, anodyzowane, polerowane i/lub polakierowane ramy rowerowe, obecnie objęte kodem CN ex 8714 91 10,
 - pomalowane, anodyzowane, polerowane i/lub polakierowane rowerowe widelce przednie, obecnie objęte kodem CN ex 8714 91 30,
 - przerzutki, obecnie objęte kodem CN 8714 99 50,
 - przekładnie, obecnie objęte kodem CN 8714 96 30,
 - koła łańcuchowe wolnych kół, obecnie objęte kodem CN 8714 93 90, również dostarczane w zestawach,
 - pozostałe hamulce, obecnie objęte kodem CN 8714 94 30,

⁽¹⁾ Dz.U. C 289 z 28.11.2006, s. 15.

- dźwignie hamulców, obecnie objęte kodem CN 8714 94 90, również dostarczane w zestawach,
- pełne koła z dętkami, oponami i zębatkami lub bez, obecnie objęte kodem CN ex 8714 99 90, oraz
- kierownice, obecnie objęte kodem CN 8714 99 10, również dostarczane w połączeniu ze wspornikiem kierownicy, hamulcem i/lub dźwigniami zmiany biegów,
- pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej („produkt objęty przeglądem”). Kody CN podane są jedynie w celach informacyjnych.

C. OBCHODZENIE ŚRODKÓW PRZECIWDZIAŁAJĄCYCH OBEJŚCIU CŁA I JEGO TRWAŁY CHARAKTER

1. Ramy prawne

- (19) Aby ocenić potrzebę dalszego obowiązywania środka przeciwdziałającego obejściu cła, jak wspomniano powyżej w motywie 9, w ramach niniejszego przeglądu sprawdzono, czy w czasie ODP miało miejsce obchodzenie cła poprzez montaż rowerów oraz czy okoliczności te miały charakter trwały.
- (20) W szczególności zbadano, czy w czasie ODP spełnione były kryteria obejścia cła poprzez montaż, zgodnie z art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, oraz czy istnieje prawdopodobieństwo spełnienia tych kryteriów w przypadku zniesienia środka przeciwdziałającego obejściu cła.
- (21) Dla ułatwienia kryteria te zostały przedstawione poniżej:
- „a) montaż rozpoczął się lub przybrał znacznie na sile po lub tuż przed wszczęciem dochodzenia antydumpingowego, części zaś pochodzą z kraju objętego środkami; oraz
- b) części stanowią 60 % lub więcej łącznej wartości części zmontowanego produktu, przy czym

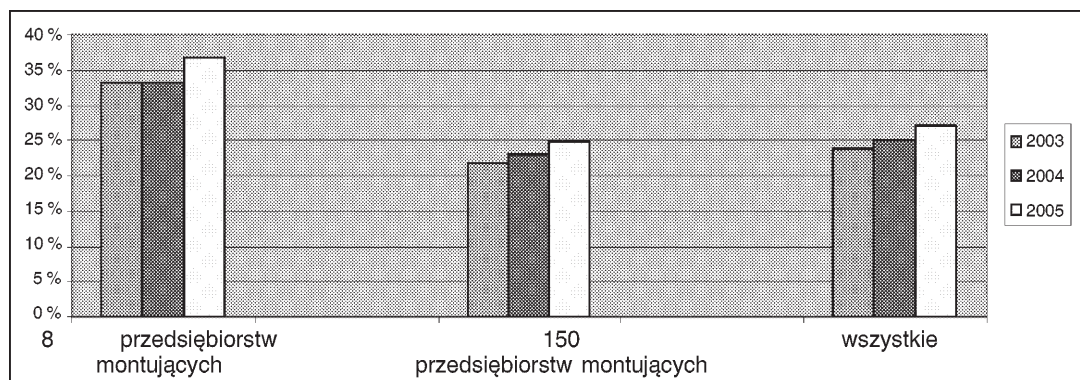
w żadnym wypadku za obejście środków nie zostanie uznana sytuacja, w której wartość dodana do przywiezionych części w trakcie montażu lub wykończenia przekracza 25 % kosztów produkcji; oraz

- c) skutki naprawcze cła są osłabione w zakresie cen i/lub ilości zmontowanych produktów podobnych oraz istnieją dowody na istnienie dumpingu w stosunku do zwykłych wartości uprzednio ustalonych dla produktów podobnych.”

2. Obchodzenie zastosowanego środka w czasie ODP

- (22) Zbadano, czy wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem obchodziły w czasie ODP obowiązujące środki przeciwdziałające obejściu cła.
- (23) Wszystkie przedsiębiorstwa współpracujące w dochodzeniu były wspólnotowymi przedsiębiorstwami zajmującymi się montażem, zwolnionymi ze stosowania środka przeciwdziałającego obejściu cła, tj. mogącymi dokonywać przywozu i wykorzystywać chińskie części rowerowe do montażu rowerów bez konieczności uiszczania cła antydumpingowego, jeśli proporcja takich chińskich części nie przekraczała 60 % łącznej wartości części wykorzystanych w montowanych rowerach. Jako że nie stwierdzono, by wartość wykorzystywanych chińskich części przekraczała 60 %, dochodzenie wykazało, że uczestniczące w próbie wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem przestrzegały powyższej zasady.
- (24) Po dokonaniu oceny ośmiu uczestniczących w próbie wspólnotowych przedsiębiorstw zajmujących się montażem i 158 wypełnionych formularzy stwierdzono, że średnia proporcja części chińskich wykorzystywanych przez osiem przedsiębiorstw uczestniczących w próbie wynosiła 37 %, tj. znacznie poniżej progu 60 %. Ogólna proporcja wszystkich współpracujących przedsiębiorstw zajmujących się montażem była nawet niższa i wynosiła w czasie ODP 29 %.

- (25) Powyższe proporcje w latach 2003, 2004 i 2005 przedstawiono w poniższej tabeli:



- (26) Jako że jedno z kryteriów obejścia nie zostało spełnione, przedsiębiorstwa te zostały uznane za nieobchodzące istniejących środków i za spełniające warunki związane z ich zwolnieniami.
- (27) Odsetek współpracujących wspólnotowych przedsiębiorstw zajmujących się montażem był bardzo wysoki, tj. obejmował ponad 90 % wartości rowerów sprzedanych przez wspólnotowe przedsiębiorstwa i nie znaleziono dowodów, by główny środek był obchodzony przez inne przedsiębiorstwa montujące rowery. W związku z powyższym oraz w świetle braku dowodów wskazujących na odmienne okoliczności można stwierdzić, że w czasie ODP nie miało miejsce obchodzenie głównego środka.

3. Trwały charakter

- (28) Zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia podstawowego zbadano również, czy brak praktyk związanych z obchodzeniem środka będzie mieć trwały charakter, tj. czy nie istnieje prawdopodobieństwo powrotu do praktyk obchodzenia cła w przypadku zniesienia środka przeciwdziałającego jego obejściu.

3.1. Rozpoczęcie lub znaczący wzrost działalności związanej z montażem

- (29) Po pierwsze przeanalizowano, czy po zniesieniu środka przeciwdziałającego obejściu cła zostałaaby podjęta lub znacząco rozszerzona działalność związana z montażem. W tym kontekście przypomina się, że w czasie pierwotnego dochodzenia dotyczącego obejścia środków stwierdzono, że po nałożeniu środków głównych na chińskie rowery w 1993 r. montaż chińskich części rowerowych znacząco wzrastał aż do 1997 r., kiedy to nałożony został środek przeciwdziałający obejściu cła. Wystąpiły znaczące zmiany w strukturze handlu: przywóz chińskich rowerów gwałtownie się zmniejszył, natomiast wystąpił szybki wzrost ilości przywożonych chińskich części. Doświadczenia te wskazują na ryzyko, że w przypadku braku środka przeciwdziałającego obejściu cła przywóz chińskich części i montaż rowerów z ich wykorzystaniem mogą ponownie znacząco się zwiększyć.
- (30) Dodatkowo dochodzenie wykazało, że chińskie części rowerowe są generalnie tańsze od części rowerowych pochodzących z innych krajów. W konsekwencji, gdyby niektóre wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem zwiększyły ilość wykorzystywanych przez siebie chińskich części, inne przedsiębiorstwa prawdopodobnie również stosowałyby więcej chińskich części, aby zachować konkurencyjność.
- (31) W świetle powyższych informacji nie można wykluczyć, że zniesienie środka przeciwdziałającego obejściu cła doprowadziłoby do znaczącego wzrostu przywozu chińskich części i działalności związanej z ich montażem.

3.2. Kryterium dotyczące progu 60 % chińskich części

- (32) Zbadano, czy prawdopodobne jest, że proporcja chińskich części wykorzystywanych przez wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem przekroczy 60 % wartości wszystkich części stosowanych do montażu rowerów w przypadku zniesienia środka przeciwdziałającego obejściu.
- (33) Przypomina się, jak wspomniano powyżej w motywie 24, że ogólna średnia proporcja chińskich części w czasie ODP wyniosła 29 %, tj. dużo poniżej progu 60 %. Średnia proporcja w przypadku ośmiu producentów uczestniczących w próbie była nieco wyższa, tj. 37 %.
- (34) Dochodzenie ujawniło powody, które mogą w pewnym stopniu wyjaśnić, dlaczego wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem używały dużo mniejszej ilości chińskich części niż 60 % dozwolone zasadami wynikającymi ze zwolnienia:
- kwestia najważniejsza – każdy model wytwarzany przez wspólnotowych producentów, którzy uzyskali zwolnienie, musi być zgodny z zasadą 60 %, a modele wysokiej jakości (w których wykorzystuje się mniej chińskich części lub nawet wcale) zmieniają średni odsetek zastosowanych chińskich części,
 - stałe wahania cen przywożonych części, kosztów transportu i kursów wymiany walut oraz inne przyczyny praktyczne wymagają utrzymania przez wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem pola manewru, tak by nie ryzykowały utraty swojego prawa do zwolnienia.
- (35) Bardzo trudno jest jednak stwierdzić, czy powyższe argumenty stanowią wystarczające wyjaśnienie dla znaczącej różnicy, jaka występuje pomiędzy obecną proporcją chińskich części rowerowych wykorzystywanych przez wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem a limitem 60 % dozwolonym przepisami związanymi z obchodzeniem cła i systemem zwolnień.
- (36) Dodatkowo niektóre przedsiębiorstwa montujące twierdziły, że dokonały przywozu mniej niż 60 % chińskich części rowerowych, aby wypełnić swoje zobowiązania wynikające z przyznanych im zwolnień.
- (37) Jak już stwierdzono w motywie 30, chińskie części rowerowe są rzeczywiście generalnie tańsze od części rowerowych innego pochodzenia i z tego powodu wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem mogą zacząć wykorzystywać większą ilość części chińskich, aby dotrzymać kroku przedsiębiorstwom konkurencyjnym.
- (38) Obraz sytuacji jest więc dość niejednoznaczny. Z jednej strony, uwzględniając znaczącą różnicę pomiędzy rzeczywistą a dozwoloną proporcją wykorzystywanych chińskich części, ryzyko przekroczenia przez przedsiębiorstwa montujące rowery progu 60 % w perspektywie krótkoterminowej nie wydaje się oczywiste.

- (39) Z drugiej strony, w perspektywie średnioterminowej, przedsiębiorstwa montujące chińskie rowery wciąż miałyby dość silną zachętę do przywożenia części w ilościach przekraczających limit 60 % i mogłyby w ten sposób ponownie zacząć obchodzić środek główny poprzez wywóz do WE tzw. kompletów podzespołów do montażu wyrobu finalnego, tj. prawie kompletnych rowerów w oddzielnych opakowaniach. Doprowadziłoby to w rzeczywistości ponownie do praktyk obchodzenia cła, które miały miejsce w latach 90. przed wprowadzeniem środka przeciwdziałającego obejściu, a w efekcie do wyraźnego przekroczenia progu 60 %.
- (40) *Per saldo*, jako że zachęta do przywozu przekraczającego dozwolony próg 60 % jest rzeczywiście dość silna, wydaje się, że istnieje pewne ryzyko, że limit 60 % zostałby przekroczony w przypadku zniesienia środków.
- (41) Co się tyczy zasady 25 % wartości dodanej, która jest wyjątkiem od kryterium dotyczącego progu 60 %, stwierdzono, że średnia wartość dodana przez wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem – na podstawie 158 odpowiedzi na formularze – wynosiła w czasie ODP 20 %. W odniesieniu do ośmiu przedsiębiorstw objętych próbą, ich średnia wartość dodana wynosiła w czasie ODP 22 %. Uwzględniając niski poziom produkcji części we Wspólnocie, ta wartość dodana najprawdopodobniej nie przekroczyłaby progu 25 %, gdyby proporcja części chińskich miała przekroczyć próg 60 %. Stąd też nie jest prawdopodobne, by wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się montażem dodały więcej niż 25 % wartości.
- 3.3. *Oslabienie skutków naprawczych cła w zakresie cen sprzedaży lub ilości oraz dumping*
- (42) Należało zbadać, czy skutki naprawcze cła antydumpingowego zostałyby osłabione oraz czy dumping wystąpiłby ponownie w przypadku zniesienia środka przeciwdziałającego obejściu. Jednakże w obecnej sytuacji rynkowej, tj. gdy istnieje środek przeciwdziałający obejściu oraz związany z nim system zwolnień, niemożliwe było przeprowadzenie prawidłowej analizy, czy cła zostałyby osłabione w zakresie cen sprzedaży oraz czy występowałby dumping, ponieważ dla celów obliczeń ceny we Wspólnocie opierałyby się na sytuacji, w której rowery składałyby się wyłącznie z części chińskich. Natomiast rowery we Wspólnocie montowane w czasie ODP składały się z części różnego pochodzenia, tj. wyprodukowanych we WE, w ChRL oraz w innych krajach trzecich.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 lutego 2008 r.

- (43) Przypomina się jednak, że w czasie dochodzenia prowadzącego do wprowadzenia środka przeciwdziałającego obejściu w 1997 r. udowodniono, że skutki naprawcze cła w odniesieniu do chińskich rowerów zostały osłabione w zakresie cen sprzedaży, a zjawisko dumpingu występowało. Z braku porównywalnych cen w czasie ODP wyniki wcześniejszego dochodzenia w sprawie osłabienia skutków cła i dumpingu, opisane w motywach 19–24 środka przeciwdziałającego obejściu, zachowują ważność.

D. WNIOSKI

- (44) Przegląd wykazał, że obecnie nie mają miejsca praktyki obchodzenia cła. Pokazał on jednak również, że ryzyka ponownego wystąpienia obchodzenia nie można całkowicie wykluczyć. Na podstawie przeprowadzonej powyżej analizy wydaje się, że istnieje ryzyko, aczkolwiek niewielkie, że w perspektywie średnioterminowej, w przypadku zniesienia środka przeciwdziałającego obejściu cła, zaczęłyby ono występować, ponieważ wspólnotowe zakłady zajmujące się montażem mogłyby znacząco zwiększyć działania związane z montażem przy wykorzystaniu części chińskich w ilościach przekraczających próg 60 %, czego wynikiem byłoby osłabienie skutków naprawczych cła antydumpingowego na te rowery.
- (45) W związku z powyższym środek przeciwdziałający obejściu cła zostaje utrzymany, tak aby zapewnić, że główny środek, tj. cło antydumpingowe na rowery, będzie skuteczny i nie będzie mógł być podważany poprzez obchodzenie w formie działań związanych z montażem,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Rozszerzenie cła antydumpingowego nałożonego na przywóz rowerów pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej na przywóz niektórych części rowerowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej rozporządzeniem Rady (WE) nr 71/97 zostaje niniejszym utrzymane, a przegląd dotyczący tego przywozu zostaje zakończony.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W imieniu Rady
A. VIZJAK
Przewodniczący