REGOLAMENTO (CE) N. 1524/2000 DEL CONSIGLIO

del 10 luglio 2000

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese

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 9 e 11, paragrafo 2,

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

considerando quanto segue:

A. PROCEDURA

1. Misure oggetto di riesame concernenti la Repubblica popolare cinese

(1) Nell'ottobre 1991 la Commissione ha annunciato l'apertura [2] di un'inchiesta antidumping (in appresso denominata «l'inchiesta iniziale») relativa alle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese (in appresso denominata «Cina»).

(2) Nel settembre 1993 il Consiglio ha istituito un dazio antidumping definitivo del 30,6 % sulle importazioni di biciclette originarie della Cina [regolamento (CEE) n. 2474/93 [3]].

(3) Nell'aprile 1996 la Commissione ha avviato un'inchiesta concernente l'elusione del dazio [regolamento (CE) n. 703/96 [4]], a seguito della quale nel gennaio 1997 il dazio è stato esteso alle importazioni di talune parti di bicicletta originarie della Cina [regolamento (CE) n. 71/97 [5]].

2. Misure in vigore concernenti altri paesi

(4) Nel marzo 1998 il Consiglio ha istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette originarie dell'Indonesia, della Malaysia e della Thailandia [regolamento (CE) n. 648/96 [6]].

(5) Nel febbraio 1999 il Consiglio ha istituito un dazio antidumping definitivo sulle biciclette originarie di Taiwan [regolamento (CE) n. 397/1999 [7]].

3. Domanda di riesame

(6) A seguito della pubblicazione di un avviso di imminente scadenza delle misure antidumping in vigore sulle importazioni di biciclette originarie della Cina [8], la Commissione ha ricevuto una domanda di riesame delle suddette misure ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 384/96 (in appresso denominato «regolamento di base»).

(7) La domanda è stata presentata nel giugno 1998 dall'Associazione europea dei fabbricanti di biciclette (EBMA), per conto dei produttori comunitari di biciclette la cui produzione complessiva costituisce una proporzione maggioritaria della produzione comunitaria totale (in appresso denominati «produttori comunitari denunzianti»).

(8) La EBMA ha dichiarato che la scadenza delle misure avrebbe implicato il rischio del persistere o della reiterazione del dumping e del pregiudizio subiti dall'industria comunitaria. Avendo stabilito, previa consultazione del comitato consultivo, che esistevano elementi di prova sufficienti, la Commissione ha avviato un'inchiesta [9], conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.

4. Inchiesta

(9) La Commissione ha ufficialmente informato dell'apertura del riesame i produttori comunitari denunzianti, i produttori esportatori, gli importatori e i consumatori, nonché i rappresentanti del paese esportatore e ha offerto alle parti direttamente interessate la possibilità di presentare le loro osservazioni per iscritto e di chiedere un'audizione.

(10) La Commissione ha inviato questionari alle parti notoriamente interessate e ha ricevuto una risposta da 10 produttori comunitari denunzianti che avevano partecipato all'inchiesta iniziale (in appresso denominati «il campione») e da 14 produttori esportatori cinesi. Fra questi ultimi, avevano esportato biciclette nella Comunità durante il periodo dell'inchiesta le 11 società qui di seguito elencate:

— Catic Bicycle Co., Ltd
— Giant (Cina)
— Huiyang Kenton Bicycle Group Ltd
— Liyang Machinery (SZ)
— Merida Bicycles (Cina)
— Ming Cycle
— Phoenix Co.
— Shenzhen Overlord
— Shenzhen Bao An Bike
— Shun Lu Bicycle Co.
— Universal Cycle Corporation (Cina).

[1] GU L 56 del 6.3.1996, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 905/98 (GU L 128 del 30.4.1998, pag. 18).
[2] GU C 266 del 12.10.1991, pag. 6.
[3] GU L 228 del 9.9.1993, pag. 1.
[4] GU L 98 del 19.4.1996, pag. 3.
[5] GU L 16 del 18.1.1997, pag. 55.
[6] GU L 91 del 12.4.1996, pag. 1.
[7] GU L 49 del 25.2.1999, pag. 1.
[8] GU C 74 del 10.3.1998, pag. 4.
[9] GU C 281 del 10.9.1998, pag. 8.

(11) Sono state svolte inchieste presso le sedi delle seguenti società:

a) Produttori del paese analogo (Messico):

— Biciclo SA de CV, San Luis Potosi

— Bicileyca SA de CV, Apizaco

— Mercurio SA de CV, San Luis Potosi

b) Produttori comunitari denunzianti (il campione):

— Batavus BV, Heerenveen, Paesi Bassi

— BH SA, Vitoria, Spagna

— Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Francia

— Dawes Cycles Ltd, Birmingham, Regno Unito

— Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Germania

— Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nürnberg, Germania

— Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Paesi Bassi

— Kynast AG, Quakenbrück, Germania

— Micmo Gitane SA, Machecoul, Francia

— Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Regno Unito.

(12) L'inchiesta relativa al rischio del persistere o della reiterazione del dumping e del pregiudizio ha coperto il periodo compreso tra il 1º settembre 1997 e il 31 agosto 1998 (in appresso denominato «periodo dell'inchiesta»). Per determinare il rischio del persistere o della reiterazione del pregiudizio, è stato esaminato l'andamento nel periodo compreso tra il 1995 e il 31 agosto 1998 (in appresso denominato «periodo considerato»).

(13) Tenuto conto della complessità dell'inchiesta, non è stato possibile completare il riesame entro il normale termine di un anno previsto dall'articolo 11, paragrafo 5, del regolamento di base.

(14) La Commissione ha chiesto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini della determinazione del rischio del persistere o della reiterazione del dumping e del pregiudizio, e dell'interesse della Comunità.

(15) Tutte le parti interessate sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali sui quali si basano le conclusioni del presente riesame ed è stato loro concesso un termine entro il quale presentare osservazioni in merito. Le osservazioni ricevute sono state prese in considerazione e, se del caso, le risultanze sono state opportunamente modificate.

B. **PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE**

(16) Il prodotto in esame è lo stesso coperto dall'inchiesta iniziale, cioè biciclette e altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo), senza motore, classificati ai codici NC 8712 00 10, 8712 00 30 e 8712 00 80.

(17) Nell'inchiesta iniziale, le biciclette sono state classificate nelle seguenti categorie:

A) biciclette fuoristrada, chiamate anche mountain bike (MTB)

B) biciclette da trekking, da città e da turismo

C) biciclette per ragazzi e per bambini

D) altre biciclette sportive e da corsa.

(18) La presente inchiesta si è basata sulle stesse categorie. Tuttavia, va notato che non vi sono divisioni chiare tra le varie categorie, che in parte si sovrappongono. In numerosi casi un tipo di bicicletta può essere classificato in più categorie.

(19) L'inchiesta ha accertato che tutte le biciclette sono vendute attraverso canali di distribuzione analoghi sul mercato comunitario. Dato che le applicazioni di base e gli impieghi sono identici, i modelli classificati in diverse categorie sono frequentemente intercambiabili e quindi concorrenziali. Alla luce di tali elementi, è stato concluso che l'intera gamma di modelli può essere considerata come un unico prodotto.

(20) Inoltre, l'inchiesta ha accertato che le biciclette prodotte e vendute dall'industria comunitaria sul mercato comunitario, quelle prodotte e vendute dai produttori messicani sul mercato messicano e quelle importate sul mercato comunitario originarie della Cina sono simili e quindi costituiscono prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

C. **RISCHIO DEL PERSISTERE O DELLA REITERAZIONE DEL DUMPING**

1. **Osservazioni preliminari**

(21) Conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, questo tipo di riesame relativo al dumping intende determinare se durante il periodo dell'inchiesta si sono verificate pratiche di dumping e se la scadenza delle misure in vigore implica il rischio del persistere o della reiterazione del dumping (cfr. articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base). Le risultanze relative al dumping vanno considerate alla luce del fatto che le importazioni comunitarie del prodotto in esame sono calate da 2,5 milioni di unità nel 1991 a meno di 14 000 unità nel periodo dell'inchiesta. Inoltre, i produttori esportatori cinesi che hanno collaborato alla presente inchiesta rappresentavano soltanto il 30 % di queste importazioni durante il periodo dell'inchiesta.

2. **Rischio del persistere del dumping**

a) Paese analogo

(22) Le misure vigenti fissano un'unica aliquota di dazio su tutte le importazioni di biciclette originarie della Cina. Conformemente all'articolo 11, paragrafo 9, del regolamento di base, la Commissione ha applicato gli stessi metodi impiegati nell'inchiesta iniziale. Pertanto il valore normale è stato determinato in base alle informazioni ottenute in un paese terzo ad economia di mercato (in appresso denominato «paese analogo»).

(23) Nell'inchiesta iniziale è stato scelto come paese analogo Taiwan. Tuttavia, tale scelta non è stata considerata appropriata nella presente inchiesta tenuto conto che è in corso un analogo procedimento antidumping relativo alle esportazioni di biciclette originarie di Taiwan e che il paese non è stato proposto da nessuna parte interessata.

(24) I produttori comunitari denunzianti hanno invece proposto il Messico come paese analogo. Nell'avviso di apertura le parti interessate sono state invitate a presentare le loro osservazioni sull'opportunità di questa scelta. Alcuni produttori esportatori cinesi hanno affermato che i produttori comunitari denunzianti non sono riusciti a dimostrare che la scelta del Messico sia più opportuna rispetto alla scelta di un altro eventuale paese analogo, ma non hanno fornito elementi di prova sufficienti a sostegno di un'alternativa.

(25) Alcuni produttori esportatori cinesi hanno proposto l'India come paese analogo. La scelta è stata però giudicata inappropriata per due ragioni principali:

— le biciclette vendute in India (modelli «semplici» forniti ai dettaglianti in scatole di montaggio) non sono paragonabili a quelle esportate dai produttori cinesi nella Comunità; e

— il mercato indiano è caratterizzato da un alto grado di protezione (aliquote di dazio elevate, sistema di licenze di importazione, sovvenzioni ai produttori).

(26) Alla luce di quanto sopra, la scelta del Messico come paese analogo è stata basata sui seguenti fatti e considerazioni:

— le biciclette prodotte in Messico hanno le stesse caratteristiche tecniche di quelle prodotte in Cina ed esportate nella Comunità,

— il Messico può essere considerato un mercato aperto e rappresentativo. Le importazioni di biciclette rappresentano il 13 % delle vendite annuali. Il contesto giuridico e commerciale è favorevole al libero scambio e alla concorrenza. L'aliquota di dazio doganale (20 %) è paragonabile a quella stabilita dall'Unione europea (15,4 %). Non sono previsti sistemi basati sulla concessione di licenze o restrizioni quantitative. I produttori messicani possono rifornirsi di componenti e materiali sia sul mercato interno (dove esistono numerosi fornitori di tubi, elementi in lamiera, plastica, cerchioni, selle, ecc.), sia all'estero (per parti quali cerchioni, mozzi, freni e deragliatori). Il fatto che nel 1997 il Messico abbia istituito un dazio antidumping sulle biciclette cinesi non è ritenuto rilevante in questo contesto,

— il volume di vendite interne dei produttori messicani è paragonabile al volume delle esportazioni cinesi,

— all'inchiesta hanno collaborato tre importanti produttori di biciclette (Mercurio SA de CV, Biciclo SA de CV e Bicileyca SA de CV) che nel 1998 rappresentavano il 50 % delle vendite sul mercato interno, dove operavano almeno altri sei grandi produttori concorrenti. Queste società sono competitive, dispongono di impianti di produzione moderni che utilizzano, per esempio, sistemi automatizzati o semiautomatizzati per il taglio dei tubi di acciaio, saldatura al gas inerte di tungsteno per telai e forcelle, verniciatura a polvere e a base di derivati dal petrolio e catene di montaggio semoventi. Alla luce di quanto sopra e conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base, il Messico è stato considerato un paese analogo adeguato ai fini della determinazione del valore normale del prodotto in esame.

(27) Alcuni produttori esportatori ritengono che determinare il valore normale in un paese analogo non può più essere considerato un metodo adeguato e potrebbe falsare ogni previsione di dumping per il futuro. Essi sostengono di operare ormai in condizioni di economia di mercato, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, e affermano che ciò costituisce un cambiamento di circostanze che giustifica l'applicazione di metodi diversi da quelli utilizzati nell'inchiesta iniziale (cfr. articolo 11, paragrafo 9).

Va sottolineato che i produttori possono far valere l'esistenza di condizioni di economia di mercato [cfr. articolo 2, paragrafo 7, lettere b) e c)], se sono in grado di fornire elementi di prova sufficienti delle mutate circostanze. Tali mutate circostanze dovrebbero però essere esaminate nel contesto di un riesame intermedio ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3. Tuttavia, prima dell'apertura del presente riesame in previsione della scadenza, nessun produttore esportatore cinese aveva fornito elementi di prova sufficienti a giustificare l'apertura da parte della Commissione di un riesame parallelo ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3.

(28) Pertanto, conformemente all'articolo 11, paragrafo 9, il presente riesame ha dovuto esaminare gli aspetti relativi al dumping impiegando lo stesso metodo utilizzato nell'inchiesta iniziale, cioè, tra l'altro, determinando il valore normale in un paese analogo.

b) Valore normale

(29) Innanzitutto, è stato accertato — complessivamente e modello per modello — che le vendite sul mercato interno dei produttori messicani equivalevano ad almeno il 5 % delle importazioni originarie della Cina in termini di volume, cioè erano rappresentative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento di base.

(30) È stato inoltre stabilito che tutte le vendite sul mercato interno dei produttori messicani che hanno collaborato destinate a clienti indipendenti possono essere considerate come eseguite nell'ambito di normali operazioni commerciali (la media ponderata del prezzo di vendita delle vendite complessive durante il periodo dell'inchiesta era superiore alla media ponderata del costo di produzione unitario e il volume delle singole operazioni di vendita realizzate al di sotto del costo di produzione unitario rappresentava meno del 20 % delle vendite utilizzate per determinare il valore normale).

(31) Il valore normale è stato determinato, quindi, in base ai prezzi pagati o pagabili, nel corso di normali operazioni commerciali, da acquirenti indipendenti sul mercato interno ai produttori messicani che hanno collaborato durante il periodo dell'inchiesta.

c) Prezzi all'esportazione

i) *Produttori esportatori che hanno collaborato*

(32) Dieci produttori esportatori cinesi hanno fornito dati esaurienti sui prezzi all'esportazione. In base a cifre Eurostat, comunque, i dati ricevuti rappresentavano soltanto il 30 % delle esportazioni cinesi di biciclette nella Comunità nel periodo dell'inchiesta (cioè, circa 4 200 unità).

(33) Per queste società i prezzi all'esportazione sono stati determinati sulla base dei prezzi effettivamente pagati o pagabili per il prodotto in esame, conformemente all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.

ii) *Produttori che non hanno collaborato*

(34) Per il rimanente 70 % di importazioni originarie della Cina, per il quale non c'è stata collaborazione, sono state elaborate conclusioni in base ai dati disponibili, conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento di base. Un prezzo all'esportazione medio per tutte le transazioni è stato quindi determinato in base ai dati Eurostat, da cui sono state detratte le cifre relative alle esportazioni dei produttori che hanno collaborato. Di norma, i dati Eurostat non vengono considerati una fonte d'informazione adeguata, se la collaborazione copre soltanto il 30 % delle importazioni del prodotto in esame. In questo caso sono stati invece utilizzati perché, tenuto conto del volume ridotto di importazioni durante il periodo dell'inchiesta, lo scopo principale dell'analisi è non tanto evitare che gli esportatori siano ricompensati per la loro mancata collaborazione, quanto valutare il rischio di reiterazione del dumping su quantitativi considerevoli. Inoltre, dato che un riesame in previsione della scadenza può comportare soltanto il mantenimento o l'abrogazione delle misure in vigore, ma non una loro modifica, non è necessario in questo caso calcolare con assoluta precisione il margine di dumping.

d) Confronto

(35) Va notato che in alcuni casi sono state riscontrate differenze tra le biciclette importate originarie della Cina e quelle prodotte e vendute in Messico, di solito perché i modelli cinesi sono più sofisticati. In un'inchiesta avviata conformemente all'articolo 5 del regolamento di base, ciò avrebbe richiesto una maggiorazione del valore normale (in questo caso, basato sui prezzi di vendita interni messicani) per tenere conto della differenza, e ciò avrebbe aumentato il livello del dumping calcolato. Tuttavia, in questo caso l'adeguamento non è stato ritenuto necessario in considerazione della scarsa incidenza complessiva sul livello del dumping e tenuto conto che le misure non possono essere modificate dopo un riesame in previsione della scadenza.

(36) Ai fini di un equo confronto, e conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, sono stati concessi adeguamenti per tener conto delle differenze inerenti ai costi di trasporto, di assicurazione, di credito, di movimentazione e ai costi accessori che incidevano sui prezzi e sulla loro comparabilità.

e) Margine di dumping

(37) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base, la media ponderata del valore normale FOB franco frontiera messicana è stata confrontata con la media ponderata dei prezzi all'esportazione (dei produttori che hanno collaborato e di quelli che non hanno collaborato) FOB franco frontiera cinese, allo stesso stadio commerciale.

(38) Il suddetto confronto ha rivelato l'esistenza di margini notevoli di dumping, pari all'importo di cui il valore normale superava il prezzo all'esportazione. Tale margine era superiore a quello calcolato nell'inchiesta iniziale.

(39) Dall'inchiesta non è emerso alcun elemento che faccia pensare che le pratiche di dumping possano cessare in caso di abrogazione delle misure in vigore. Esiste, quindi, un rischio di persistenza del dumping.

(40) Alcuni produttori esportatori cinesi hanno sostenuto che è impossibile trarre conclusioni valide su pratiche di dumping in corso o future sulla base di un volume così ridotto di importazioni. Anche se bisogna ammettere che l'esistenza di pratiche di dumping non giustifica di per sé il mantenimento delle misure in vigore, questo è indubbiamente uno dei fattori che incide sulla decisione di mantenerle o abrogarle.

3. **Rischio di reiterazione del dumping**

(41) Nella valutazione del rischio di reiterazione del dumping sono stati considerati pertinenti i seguenti elementi: l'esistenza di pratiche di dumping, l'elusione, l'andamento della produzione e dell'utilizzazione degli impianti in Cina e l'andamento del volume delle esportazioni di biciclette cinesi sul mercato internazionale, a prezzi oggetto di dumping.

a) Esistenza di pratiche di dumping e elusione

(42) Il margine di dumping calcolato nell'inchiesta iniziale era elevato (30,6 %) e l'inchiesta in corso ha dimostrato che tale margine non è stato eliminato, ma è addirittura aumentato.

(43) Inoltre, si sono verificati numerosi tentativi di eludere le misure antidumping istituite. A partire dal 1993 un gran numero di aziende di assemblaggio di biciclette ha iniziato ad operare nella Comunità e le importazioni di parti di bicicletta sono salite vertiginosamente. Questa tendenza — una reazione alle misure inizialmente istituite — è stata evidenziata nelle conclusioni dell'inchiesta antielusione condotta nel 1996.

(44) Quell'inchiesta ha dimostrato anche che, subito dopo l'istituzione delle misure antidumping nel 1993, i produttori esportatori cinesi hanno cercato insieme ad importatori della Comunità di eludere il dazio esportando biciclette smontate. Le parti destinate alla stessa impresa sono state ripartite in diversi contenitori, inviate in date diverse e talvolta scaricate in porti diversi della Comunità.

(45) Un'altra forma di elusione è stata la spedizione nella Comunità di biciclette cinesi corredate di certificati di origine, successivamente ritirati, attestanti un'origine vietnamita (523 000 biciclette dal 1992 al 1995).

(46) Inoltre, l'inchiesta che ha portato all'estensione delle misure ha dimostrato, per quanto riguarda le parti essenziali di bicicletta in questione, l'esistenza di pratiche di dumping in relazione ai valori normali precedentemente accertati.

(47) Alcune società hanno contestato il fatto che l'elusione alle misure iniziali attraverso operazioni di assemblaggio nella Comunità costituisca un elemento da prendere in considerazione nella valutazione del rischio di reiterazione del dumping. Questa tesi non può essere, però, accettata. L'inchiesta antielusione avviata nel 1996 ha accertato che l'elusione delle misure è stata accompagnata da pratiche di dumping e che l'effetto riparatore delle misure è stato indebolito.

(48) Inoltre, le conclusioni dell'inchiesta antielusione e l'attuale basso livello delle importazioni originarie della Cina dimostrano che i produttori esportatori cinesi non hanno fatto molti tentativi per competere sul mercato comunitario senza ricorrere a prezzi di dumping.

b) Andamento della produzione e dell'utilizzazione degli impianti in Cina

i) *Industria in generale*

(49) In base alle informazioni disponibili (denuncia), la capacità di produzione in Cina è molto elevata (stimata a circa 70 milioni di unità). Negli ultimi anni, sono stati realizzati, soprattutto da società di Taiwan, notevoli investimenti in joint venture, e ai produttori orientati verso l'esportazione sono state concesse esenzioni fiscali e dai dazi considerevoli.

(50) Dal 1995 fino al periodo dell'inchiesta, la produzione complessiva di biciclette è diminuita, il consumo interno è variato tra i 25 e i 30 milioni di unità e le esportazioni hanno registrato un andamento fluttuante compreso tra gli 8 milioni e i 16 milioni di biciclette. Il tasso di utilizzazione degli impianti è stato quindi piuttosto basso, appena superiore al 50 %.

(51) A causa dell'enorme capacità eccedentaria, l'attività dei produttori esportatori cinesi ha subito un forte rallentamento a livello sia di processo di produzione, sia di gamma di prodotti. Essi potrebbero, pertanto, aumentare in breve tempo la produzione e destinarla ad un qualsiasi mercato d'esportazione, incluso quello comunitario, in caso di abrogazione delle misure.

(52) La situazione è aggravata dal fatto che, nonostante le misure istituite nel 1997, le importazioni di parti essenziali di bicicletta sono aumentate, perché gli assemblatori possono ottenere esenzioni dai dazi se riescono a dimostrare che il valore dei pezzi originari o provenienti dalla Cina è inferiore al 60 % del valore complessivo dei pezzi del prodotto assemblato, o che il valore aggiunto ai pezzi importati originato nell'operazione di assemblaggio o di completamento è superiore al 25 % del costo di produzione [cfr. articolo 13, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base].

L'aumento delle importazioni di parti di bicicletta è indicato nella tabella seguente:

Importazioni comunitarie di parti essenziali di bicicletta originarie della Cina (in unità)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	PI
Telai	122 579	359 396	1 049 657	1 169 226	1 456 691	1 893 237	1 926 896	2 445 528	2 272 651
Indice	*100*	*293*	*856*	*954*	*1 188*	*1 545*	*1 572*	*1 995*	*1 854*
Forcelle	37 321	644 926	1 352 814	1 672 070	3 283 292	3 507 635	3 600 818	3 494 433	3 529 895
Indice	*100*	*1 728*	*3 625*	*4 480*	*8 797*	*9 399*	*9 648*	*9 363*	*9 458*

Fonte: Eurostat.

(53) Queste parti vengono prodotte da società che possono fabbricare anche biciclette complete. Se le misure fossero abrogate, è probabile che le importazioni di biciclette complete originarie della Cina riprenderebbero molto rapidamente, sostituendo le attuali importazioni di parti di bicicletta.

ii) *Produttori che hanno collaborato*

(54) Mentre le cifre relative alla produzione comprese tra il 1995 e la fine del periodo dell'inchiesta risultano piuttosto stabili, le previsioni delle società cinesi che hanno collaborato per il 1999 riflettono l'intenzione di aumentare la produzione del 16 %, per raggiungere i 10,6 milioni di unità.

(55) Inoltre, i dati relativi all'utilizzazione degli impianti indicano una notevole capacità eccedentaria tra il 1995 e la fine del periodo dell'inchiesta. Infine, malgrado l'aumento di produzione previsto per il 1999, rimarrebbero ancora capacità sufficienti per la produzione di altri 5,8 milioni di unità.

(56) Alcune società hanno affermato che le conclusioni della Commissione sulla capacità di produzione e sulla sua utilizzazione in Cina non sono suffragate da elementi di prova sufficienti. A tale proposito, fanno riferimento alle conclusioni della commissione statunitense per il commercio internazionale. Tale impostazione non è risultata accettabile. Innanzitutto, queste conclusioni si riferiscono ad un periodo diverso dal PI. Va notato anche che le conclusioni della Commissione e del Consiglio si basano sui dati presentati dagli stessi produttori esportatori cinesi che hanno collaborato. Inoltre, i dati sul settore della bicicletta in Cina forniti nella denuncia confermano l'esistenza di una vasta capacità produttiva implicita nel basso livello di utilizzazione, pari a circa il 50 % calcolato per le società che hanno collaborato. In tale contesto, non è risultata convincente la tesi sostenuta dalle società che hanno collaborato secondo cui andrebbe operata una distinzione tra la capacità di produzione per l'esportazione e quella per le vendite sul mercato interno cinese. Al riguardo non sono stati forniti elementi di prova. Infine, va tenuto presente che se le conclusioni della Commissione sono giudicate poco circostanziate, ciò è dovuto interamente alla notevole riluttanza con cui i produttori esportatori cinesi hanno collaborato.

c) Andamento delle esportazioni cinesi nei paesi terzi

i) *Aumento generale*

(57) I dati Comext, sui quali bisogna basarsi a causa della scarsa collaborazione dei produttori esportatori cinesi, indicano che le esportazioni cinesi su scala internazionale sono salite da 12,8 milioni di unità nel 1995 a 14,6 milioni di unità nel 1997 (+ 14 %). Nella prima metà del 1998, le esportazioni hanno raggiunto gli 8 milioni di unità — un aumento del 22 % rispetto allo stesso periodo del 1997.

(58) Tale andamento è illustrato dalla situazione negli Stati Uniti, dove le biciclette originarie della Cina non sono state oggetto di misure antidumping. Le importazioni sono aumentate da 4 milioni di unità nel 1995 a 8,4 milioni di unità nel 1998. I particolari figurano nella tabella seguente.

Esportazioni della Cina verso	1995		1996		1997		1998		PI	
	Quantità	Prezzo unitario medio (USD)	Quantità	Prezzo unitario medio (USD)	Quantità	Prezzo unitario medio (USD)	Quantità	Prezzo unitario medio (USD)	Quantità	Prezzo unitario medio (USD)
MERCATO INTERNAZIONALE	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	—	—	—	—
USA	4 074 554	52	3 902 483	39	5 734 027	38	8 400 000	—	7 511 342	—

Fonte: Comext.

(59) È stato inoltre osservato un notevole calo dei prezzi. Tra il 1995 e il 1997 i prezzi all'esportazione cinesi sul mercato internazionale sono scesi in media del 17 % per unità e, per quanto riguarda le esportazioni verso gli Stati Uniti, del 27 %.

ii) *Eventuale deviazione delle esportazioni cinesi a seguito dell'introduzione di misure antidumping e di restrizioni quantitative nei paesi terzi*

(60) In base alle informazioni disponibili, diversi paesi hanno adottato recentemente misure di difesa commerciale sulle biciclette cinesi a causa del pregiudizio subito dalla loro industria. Nel 1997 il Canada e il Messico hanno istituito dazi antidumping, mentre la Corea del Sud e il Vietnam hanno deciso di imporre restrizioni d'urgenza alle importazioni. I produttori esportatori cinesi sono perciò impegnati a trovare mercati alternativi per le loro esportazioni. Se la Comunità abrogasse le misure antidumping in vigore, il suo mercato risulterebbe molto allettante per questi produttori.

iii) *Esportazioni cinesi verso altri paesi terzi*

(61) È importante notare che, dopo che il Consiglio ha istituito dazi antidumping nel 1993, i produttori esportatori cinesi sono penetrati agevolmente in altri mercati, come l'Australia e la Corea del Sud.

d) Pratiche di dumping dei produttori esportatori che hanno collaborato nei paesi terzi

(62) Generalmente, le esportazioni dei produttori esportatori cinesi che hanno collaborato nei paesi terzi (USA,

Australia e Giappone, in particolare) sono molto rappresentative delle esportazioni complessive di biciclette cinesi, perché rappresentano il 70 % delle esportazioni complessive cinesi verso gli Stati Uniti nel 1996 e nel 1997 e rispettivamente il 20 % e il 50 % delle esportazioni complessive verso il Giappone e l'Australia nello stesso periodo.

(63) Ai fini della presente inchiesta e in base alle risposte al questionario fornite dai produttori esportatori che hanno collaborato, l'esame ha riguardato le categorie esportate anche nella Comunità: la A e la C. Per ciascuna categoria è stata calcolata la media ponderata del prezzo all'esportazione per paese di destinazione e per tutti i produttori esportatori cinesi che hanno collaborato.

(64) Ai fini del calcolo del dumping, la media ponderata del valore normale per questi modelli e per ciascuna categoria è stata confrontata con i relativi prezzi all'esportazione.

(65) Per quanto riguarda gli USA, il Canada, l'Australia, il Giappone e tutti gli altri grandi importatori, ciò ha rivelato pratiche evidenti di un dumping notevole (29 %-96 %) per entrambe le categorie. Non è assurdo ritenere che, se le misure della Comunità fossero abrogate, i produttori esportatori cinesi venderebbero gli stessi volumi a prezzi analoghi nella Comunità.

4. **Conclusione**

(66) L'inchiesta ha dimostrato chiaramente che i volumi (sebbene ridotti) del prodotto in esame importati nella Comunità nel periodo dell'inchiesta e originari della Cina erano oggetto di pratiche di dumping. Il livello di dumping riscontrato era di gran lunga superiore a quello calcolato nell'inchiesta iniziale.

(67) L'inchiesta ha accertato inoltre che il volume delle esportazioni di biciclette cinesi nella Comunità sarebbe molto probabilmente considerevole, se le misure in vigore fossero abrogate. Si è giunti a questa conclusione in considerazione della notevole capacità di riserva cinese e dei precedenti in materia di elusione del dumping. Tutto ciò spiega il forte interesse che i produttori esportatori cinesi continuano a nutrire per il mercato comunitario. Il rischio di un notevole aumento del volume delle importazioni è aggravato dalla possibile deviazione degli scambi verso la Comunità dovuta all'adozione di misure di difesa commerciale da parte della Corea del Sud, del Messico, del Canada e del Vietnam.

(68) Si ritiene inoltre che molto probabilmente i volumi sensibilmente più elevati del prodotto in questione sarebbero esportati nella Comunità a prezzi di dumping. Tale ipotesi è suffragata dagli elevati margini di dumping calcolati per le esportazioni cinesi verso altri importanti mercati di paesi terzi. È improbabile che i produttori esportatori cinesi riprendano ad esportare volumi considerevoli verso la Comunità senza praticare gli stessi prezzi all'esportazione e oggetto di dumping.

(69) Con ogni probabilità, quindi, se le misure fossero abrogate, la Cina riprenderebbe ad esportare nella Comunità volumi considerevoli praticando prezzi oggetto di dumping notevole.

D. **INDUSTRIA COMUNITARIA**

(70) I produttori comunitari inclusi nella definizione di «industria comunitaria» nel quadro dell'inchiesta iniziale costituivano approssimativamente il 54 % della produzione comunitaria complessiva di biciclette.

(71) Nel periodo dell'inchiesta i produttori comunitari denunzianti rappresentavano il 58 % circa della produzione comunitaria complessiva. Essi costituiscono pertanto «l'industria comunitaria» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base e come tale vengono indicati in appresso.

(72) Gli altri produttori comunitari (che rappresentano approssimativamente il 42 % della produzione comunitaria complessiva) sono denominati in appresso «produttori non denunzianti».

E. **ESAME DEL MERCATO COMUNITARIO**

1. **Note preliminari**

(73) La situazione dell'industria comunitaria è stata esaminata in base a due tipi di informazioni:

i) gli indicatori globali di pregiudizio dell'industria comunitaria definiti nella sezione D (produzione, capacità di produzione, utilizzazione degli impianti, scorte, vendite, investimenti e occupazione), raccolti dalle associazioni nazionali dei produttori di biciclette nella Comunità.

I dati forniti dall'industria comunitaria sono stati verificati, per quanto possibile, sulla base delle altre informazioni disponibili (dati statistici, dati risalenti alle precedenti inchieste antidumping, ecc.);

ii) alcuni indicatori di pregiudizio in rapporto con la situazione dell'industria (redditività, prezzi e loro andamento e sottoquotazione dei prezzi) raccolti e verificati a livello di campione. Queste società hanno risposto al questionario della Commissione e hanno offerto piena collaborazione durante l'inchiesta di riesame. Esse rappresentano approssimativamente il 40 % del volume di produzione dell'industria comunitaria.

2. **Consumo comunitario**

(74) Il consumo comunitario è stato calcolato sommando il volume complessivo di vendite sul mercato comunitario di tutti i produttori comunitari (industria comunitaria e produttori non denunzianti) e le importazioni complessive (cifre Eurostat).

(75) Nel periodo considerato il consumo è sceso dell'11 %, passando da 17 401 000 unità nel 1995 a 15 452 000 unità nel periodo dell'inchiesta. Nello stesso periodo, il valore del consumo si è attestato intorno ai 2,3 milioni di EUR, dimostrando che il prezzo medio di vendita sul mercato comunitario è aumentato.

(76) L'andamento negativo del consumo (espresso in unità) può essere spiegato in parte dal calo progressivo di vendite registrato per due importanti prodotti del settore della bicicletta a partire dagli inizi degli anni '90: le vendite di biciclette BMX [«bici da cross» per ragazzi — categoria C) sono diminuite notevolmente a partire dal 1991 e le biciclette della categoria A (MTB, mountain bike) sono diventate molto meno popolari dopo il 1992. Il calo di vendite di questi due tipi di bicicletta non è stato compensato dalle vendite di altri tipi o categorie.

(77) Alcuni produttori esportatori sostengono che le biciclette BMX e MTB sono i principali prodotti cinesi d'esportazione. Di conseguenza, non può esserci reiterazione del pregiudizio se, come affermato dalla stessa Commissione, non c'è più una domanda significativa di questo tipo di prodotto nella Comunità.

(78) Anche se diminuita nel periodo considerato, la domanda di BMX e MTB sul mercato comunitario è ancora notevole. In base alle informazioni disponibili, durante il periodo dell'inchiesta sono stati comunque venduti sul mercato comunitario diversi milioni di MTB. Inoltre, i produttori comunitari e i produttori esportatori hanno lanciato diversi nuovi modelli e la mountain bike rimane uno dei principali tipi di bicicletta per ragazzi.

(79) La tesi avanzata dai produttori esportatori cinesi risulta pertanto infondata.

3. **Importazioni di biciclette oggetto di dumping originarie della Cina**

a) Volume e prezzo delle importazioni di biciclette originarie della Cina

(80) Il numero di biciclette originarie e importate dalla Cina è sceso tra il 1995 (quando ne sono state importate complessivamente 65 408) e il periodo dell'inchiesta. Dopo un aumento pari al 29 % registrato nel 1996, c'è stato un calo a partire dal 1997 e durante il periodo dell'inchiesta sono state importate soltanto 13 651 biciclette.

(81) Una parte interessata sostiene che, da quando, conformemente all'articolo 11, paragrafo 5, del regolamento di base, per le inchieste di riesame occorre utilizzare lo stesso metodo impiegato nelle altre inchieste, l'articolo 5, paragrafo 7, del regolamento di base si applica anche al riesame in previsione della scadenza. È stato affermato che la presente inchiesta di riesame non avrebbe mai dovuto avere inizio, dato che le importazioni originarie della Cina sono state inferiori all'1 % del consumo totale sia in termini di volume che di valore durante il periodo dell'inchiesta, cioè inferiori alla soglia de minimis.

(82) L'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base recita che:

«Le misure antidumping definitive scadono dopo cinque anni dalla data in cui sono state istituite (...), salvo che nel corso di un riesame non sia stabilito che la scadenza di dette misure implica il rischio del persistere o della reiterazione del dumping e del pregiudizio. (...)».

Ne consegue che l'obiettivo di un riesame in previsione della scadenza, indipendentemente dal livello delle importazioni provenienti da un determinato paese, è valutare se la scadenza delle misure antidumping comporta il rischio del persistere o della reiterazione del dumping e del pregiudizio. Non si tratta quindi dell'accertamento del pregiudizio notevole di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base.

(83) Di conseguenza, l'ipotesi secondo cui l'inchiesta in corso non doveva essere aperta non può essere accettata.

(84) Dalle cifre riportate nel paragrafo 80 risulta che i dazi antidumping istituiti nel 1993 sulle biciclette cinesi hanno avuto un effetto immediato e radicale sul volume delle importazioni, che aveva raggiunto i 2,5 milioni di biciclette nel 1991. Tuttavia, tali cifre non riflettono due ulteriori aspetti, che modificano alquanto il quadro della situazione proposto.

(85) Dopo l'istituzione dei dazi antidumping definitivi nel 1993, i produttori esportatori cinesi hanno esportato biciclette nella Comunità utilizzando false dichiarazioni d'origine (cfr. paragrafi 44 e 45). È stata provata anche l'elusione dei dazi in vigore. Fino all'inizio del 1997 [1], il volume delle importazioni di biciclette originarie della Cina è stato perciò di gran lunga superiore a quello indicato nei dati disponibili.

(86) Il prezzo medio delle biciclette originarie della Cina è aumentato notevolmente nel periodo considerato (+ 80 %), soprattutto tra il 1997 e il periodo dell'inchiesta (+ 51 %). Tuttavia, tenuto conto del notevole calo delle importazioni (– 79 %) nel periodo considerato, non è possibile trarre conclusioni attendibili sui prezzi e sul loro andamento, soprattutto perché non si hanno informazioni su eventuali modifiche della composizione del prodotto.

b) Politica dei prezzi dei produttori esportatori

(87) Nonostante le quantità molto limitate importate durante il periodo dell'inchiesta, la politica dei prezzi dei produttori esportatori è stata esaminata in base alle informazioni fornite. L'analisi ha tenuto conto dei prezzi all'esportazione effettivamente praticati dai produttori esportatori (cif frontiera comunitaria), con e senza dazio antidumping, nonché dei prezzi franco fabbrica praticati dall'industria comunitaria nei confronti degli acquirenti indipendenti allo stesso stadio commerciale.

[1] Pubblicazione del regolamento (CE) n. 71/97 che estende il dazio antidumping ad alcune parti di bicicletta originarie della Cina.

(88) L'analisi ha dimostrato che i prezzi all'esportazione erano notevolmente inferiori a quelli dell'industria comunitaria, anche non tenendo conto del dazio antidumping applicabile.

4. **Situazione economica dell'industria comunitaria**

a) Nota preliminare

(89) Nel valutare la situazione dell'industria comunitaria, occorre tener conto del fatto che, dopo l'istituzione delle misure antidumping sulle importazioni di biciclette originarie della Cina, anche le importazioni da altri paesi terzi sono state oggetto di inchieste antidumping. Nel 1996 sono state istituite misure antidumping sulle biciclette originarie dell'Indonesia, della Malaysia e della Thailandia e nel 1999 su quelle originarie di Taiwan.

b) Produzione

(90) Dal 1995 fino al periodo dell'inchiesta, la produzione dell'industria comunitaria è scesa del 25 %, cioè di più di 2 milioni di unità (da 8 842 500 a 6 400 000).

(91) Dall'inchiesta è emerso che tale calo è dipeso dal fatto che alcune compagnie sono fallite e importanti produttori comunitari hanno ridotto la produzione. Va ricordato inoltre che, per sopravvivere, alcuni produttori comunitari inclusi nella definizione di industria comunitaria nell'inchiesta originale hanno dovuto interrompere il ciclo completo di produzione (che comprendeva la fabbricazione dei telai) per dedicarsi a semplici operazioni di montaggio e montaggio parziale di parti importate (telai, forcelle, ruote complete, pedaliere, ruote libere, freni, ecc.).

c) Capacità di produzione e utilizzazione degli impianti

(92) Poiché nella Comunità la produzione di biciclette varia su base stagionale, la domanda di capacità di produzione è molto alta in alcuni mesi. Nella maggior parte degli Stati membri, la stagione inizia a marzo e termina a settembre. Le collezioni di biciclette per la stagione successiva sono presentate nel mese di settembre ai commercianti (rivenditori, agenti, dettaglianti, grande distribuzione, ecc.).

(93) Dal 1995 fino al periodo dell'inchiesta la capacità di produzione dell'industria comunitaria si è ridotta del 27 % (da 15 milioni a 11 milioni di unità) a causa di fattori che hanno comportato un calo di produzione e la ristrutturazione decisa da alcuni produttori comunitari (cfr. paragrafo 91).

(94) Nonostante la riduzione notevole degli impianti, il loro tasso di utilizzazione è aumentato soltanto del 2 % tra il 1995 e il periodo dell'inchiesta. La percentuale effettiva di utilizzazione durante il periodo dell'inchiesta (58 %) dovrebbe essere considerata in rapporto al tasso di redditività economica di questo tipo di industria (70 %).

d) Vendite dell'industria comunitaria

(95) Durante il periodo considerato, le vendite sono scese del 24 %, cioè di 1,9 milioni di unità. Il calo è stato più marcato nelle categorie A (– 35 %) e C (– 13 %), proprio le categorie nell'ambito delle quali le vendite dei produttori esportatori cinesi erano più elevate durante l'inchiesta originale. Il calo può essere spiegato almeno in parte con le importazioni effettuate eludendo le misure antidumping istituite sulle biciclette cinesi e con le importazioni di parti esonerate dal dazio dopo l'introduzione delle misure antielusione.

(96) Il valore delle vendite è sceso dell'8 %. Tale calo è notevolmente inferiore a quello registrato in termini di volume, e ciò indica che i prezzi di vendita medi dell'industria comunitaria sono aumentati nel periodo considerato.

e) Quota di mercato

(97) A causa della diminuzione complessiva del volume delle vendite e del valore delle vendite, l'industria comunitaria ha perso il 15 % della sua quota di mercato (in termini di volume) tra il 1995 e il periodo dell'inchiesta, soprattutto nelle categorie A e C (cfr. paragrafo 95).

f) Prezzi di vendita medi e loro andamento

(98) La media ponderata dei prezzi delle biciclette vendute dall'industria comunitaria sul mercato comunitario è aumentata del 10 % durante il periodo considerato. L'inchiesta ha dimostrato che i principali produttori inclusi nella definizione di industria comunitaria hanno modificato le componenti del prodotto e si sono orientati verso i prodotti del segmento alto del mercato. Per questo motivo, essi hanno dovuto concentrare l'attività di vendita su rivenditori/dettaglianti i cui prezzi sono più stabili e più interessanti rispetto a quelli praticati da altri importanti canali di vendita, come la grande distribuzione.

(99) Dall'analisi per categoria è emerso che i prezzi delle categorie A e C (che rappresentavano la maggior parte delle importazioni di biciclette cinesi nell'inchiesta iniziale) sono aumentati complessivamente del 13 % durante il periodo considerato, anche se l'aumento non è stato identico per i due tipi di prodotto. Per esempio, i prezzi della categoria C sono aumentati fino al 20 % tra il 1995 e il 1997.

(100) Invece, nella categoria B, il segmento più forte dell'industria comunitaria, i prezzi di vendita sono rimasti molto stabili nel periodo considerato.

g) Redditività

(101) Pur migliorando leggermente (da – 2,3 % a – 0,6 %) nel periodo considerato, la redditività media dell'industria comunitaria è rimasta su livelli negativi. Nel 1995 e nel 1996 le perdite registrate dall'industria comunitaria si mantenevano su valori stabili (2,2 % nel 1996). Sono diminuite dell'19 % nel 1997 (– 0,3 % di vendite nette) per poi aumentare di nuovo durante il periodo dell'inchiesta (– 0,6 % di vendite nette).

(102) Dall'inchiesta è emerso che i risultati peggiori sono stati ottenuti tra il 1995 e il 1996, quando i produttori esportatori cinesi eludevano le misure antidumping (cfr. paragrafi 44 e 45). Per mettere fine a questa pratica, le misure sono state estese alle parti di bicicletta all'inizio del 1997. Nel 1997, grazie ad un aumento dei prezzi del 7 % rispetto al 1995, la redditività dell'industria comunitaria è migliorata leggermente ma è peggiorata, se pur di poco, nel periodo dell'inchiesta, nonostante un ulteriore aumento dei prezzi del 3 %.

(103) Tale andamento dimostra chiaramente che nel periodo considerato la situazione finanziaria dell'industria comunitaria non è migliorata sufficientemente. L'inchiesta ha accertato che la redditività è rimasta su livelli negativi nonostante che l'industria comunitaria abbia affrontato importanti ristrutturazioni, abbia ridotto alcuni costi fissi di produzione e aumentato i prezzi di vendita.

(104) La redditività ottenuta nel periodo considerato deve essere confrontata con il livello ritenuto minimo per l'industria in assenza di importazioni oggetto di dumping originarie della Cina, cioè l'8 %.

(105) Tale peggioramento può essere spiegato soprattutto con una riduzione del volume della produzione (che ha determinato un aumento del costo unitario di produzione) e con le ristrutturazioni decise nell'industria della bicicletta.

h) Investimenti

(106) Gli investimenti dell'industria comunitaria per stabilimenti, impianti e macchinari sono stati piuttosto scarsi nel periodo considerato. Hanno rappresentato soltanto dall'1,7 % al 2,5 % del valore delle vendite comunitarie sul mercato della Comunità. Si è investito soprattutto in macchinari per migliorare l'efficienza produttiva (robot saldatori) e la qualità dei telai delle biciclette.

i) Occupazione

(107) Dal 1995 al periodo dell'inchiesta l'occupazione nell'industria comunitaria è diminuita costantemente. In tutto, 1 800 persone (il 12 % della forza lavoro nel 1995) sono rimaste senza lavoro nel periodo considerato.

j) Osservazioni generali ricevute sulla situazione economica dell'industria comunitaria

(108) Basandosi su comunicati stampa e stralci di risposte non riservate al questionario della Commissione, alcuni produttori esportatori hanno affermato che in certi casi la situazione economica dei produttori comunitari è migliorata rispetto al periodo considerato, soprattutto per quanto riguarda il volume delle vendite, il volume della produzione e la redditività. Ciò contraddice, a loro parere, la conclusione secondo cui dopo l'istituzione nel 1993 dei dazi antidumping sulle biciclette originarie della Cina l'industria comunitaria avrebbe mantenuto una posizione economica debole e vulnerabile.

(109) A tale proposito, va sottolineato che le informazioni fornite da questi produttori esportatori riguardavano soprattutto alcuni singoli produttori inclusi nella definizione di industria comunitaria la cui situazione non è rappresentativa dell'industria comunitaria nel suo complesso. Si ritiene che ciò lasci impregiudicate le conclusioni generali, che riflettono la situazione relativa al prodotto in esame per tutte le singole società incluse nella definizione di industria comunitaria.

(110) Per questo motivo, la tesi secondo cui la situazione economica dell'industria comunitaria sarebbe migliorata è ritenuta infondata.

5. **Conclusione**

(111) L'analisi della situazione economica dell'industria comunitaria ha accertato che l'andamento della maggior parte degli indicatori economici è rimasto negativo nel periodo considerato. La produzione è scesa del 25 %, la capacità di produzione del 27 %, il volume di vendite e il valore delle vendite sono diminuiti rispettivamente del 24 % e dell'8 %, il valore e il volume delle quote di mercato rispettivamente dell'8 % e del 15 %. Anche se rispetto al 1995 i prezzi sono saliti del 10 % nel periodo dell'inchiesta, l'industria comunitaria ha continuato a registrare perdite e l'occupazione si è ridotta del 12 %.

(112) Si è giunti pertanto alla conclusione che dopo l'istituzione nel 1993 dei dazi antidumping sulle importazioni di biciclette originarie della Cina l'industria comunitaria ha mantenuto una posizione economica debole e vulnerabile.

F. **RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO**

1. **Osservazioni preliminari**

(113) Oltre alla situazione economica dell'industria comunitaria, la Commissione ha valutato il rischio di reiterazione del pregiudizio, qualora fossero abrogate le misure antidumping applicabili alle importazioni originarie della Cina.

(114) Sono state esaminate la situazione del mercato comunitario alla luce dell'elusione praticata dai produttori esportatori cinesi, la situazione dell'industria della bicicletta in Cina e le probabili conseguenze per il mercato comunitario dell'abrogazione delle misure antidumping.

2. **Situazione dell'industria della bicicletta in Cina e volume delle esportazioni per il futuro**

(115) Come menzionato nel paragrafo 50, l'industria cinese della bicicletta sta utilizzando soltanto il 50 % circa della sua enorme capacità di produzione e le biciclette cinesi sono presenti sui principali mercati internazionali, soprattutto quelli americano e giapponese.

(116) L'inchiesta ha accertato che, dopo due anni di assenza dal mercato statunitense a causa dell'istituzione di dazi antidumping, i produttori esportatori cinesi hanno finanziato massicce campagne pubblicitarie quando i dazi sono stati abrogati e sono riusciti a tornare sul mercato quasi immediatamente. Notevoli quantitativi di biciclette cinesi sono stati venduti, soprattutto attraverso la grande distribuzione, che è uno dei principali canali di vendita negli USA (ed anche nella Comunità). Nel periodo dell'inchiesta approssimativamente 8 milioni di biciclette originarie della Cina sono state esportate negli Stati Uniti.

(117) Infine, va ricordato che alcuni paesi hanno adottato recentemente misure di difesa commerciale nei confronti delle importazioni di biciclette cinesi (cfr. paragrafo 60).

(118) Alcuni produttori esportatori sostengono che, tenuto conto del vasto mercato interno in Cina e delle esportazioni verso paesi terzi con mercati ampi e stabili (per esempio, Giappone e USA), non ci sia rischio di reiterazione del pregiudizio.

(119) Essi sostengono anche che l'industria cinese della bicicletta non dispone di una capacità di produzione eccedentaria così importante da permettere una rapida o maggiore penetrazione sul mercato comunitario e da minacciare l'industria comunitaria. Ritengono che non siano stati forniti elementi di prova concreti a sostegno delle conclusioni sulla capacità di produzione e sull'utilizzazione degli impianti in Cina. La percentuale dell'utilizzazione degli impianti in Cina sarebbe notevolmente superiore (l'87 % circa).

(120) È vero, come indicato nel paragrafo 116, che i produttori esportatori cinesi sono presenti nei paesi terzi che dispongono di mercati ampi e stabili. Essi hanno, tuttavia, dimostrato di poter modificare rapidamente il luogo di destinazione delle loro esportazioni e penetrare in nuovi mercati.

(121) Va notato inoltre che le conclusioni relative alla capacità di produzione e all'utilizzazione degli impianti in Cina si basano sulla denuncia e sulle informazioni fornite dagli stessi produttori esportatori cinesi (cfr. paragrafi 54 e 55).

(122) Tenuto conto di questi fatti, e senza nuovi elementi di prova, non è stato possibile accettare le tesi dei produttori esportatori.

3. **Probabile situazione del mercato comunitario in assenza di misure antidumping sulle importazioni originarie della Cina**

(123) Come summenzionato, i produttori esportatori cinesi possono penetrare rapidamente nel mercato comunitario. In assenza di dazi antidumping e tenendo conto della capacità di produzione disponibile, nel prossimo futuro il volume delle importazioni a basso costo oggetto di dumping originarie della Cina potrebbe raggiungere un livello comparabile a quello del 1991 (2,5 milioni di biciclette circa). Ciò consentirebbe ai produttori esportatori cinesi di conquistare una quota del mercato comunitario pari al 15 % circa.

(124) L'ipotesi è parsa ancora più probabile di fronte alle quotazioni dei prezzi fornite dai produttori esportatori cinesi agli operatori comunitari, e alle offerte fatte durante le principali esposizioni di biciclette nella Comunità. I prezzi, che non erano subordinati all'abrogazione o al mantenimento delle misure antidumping, erano paragonabili a quelli praticati dai produttori esportatori cinesi sui loro principali mercati d'esportazione.

(125) La presente analisi ha accertato che i prezzi medi delle importazioni cinesi potrebbero aumentare leggermente rispetto all'inchiesta iniziale perché le biciclette del segmento più basso del mercato erano meglio equipaggiate durante il periodo dell'inchiesta. Ciononostante, questi prezzi o offerte di prezzi basandosi sul metodo del confronto dei prezzi di cui ai paragrafi 87 e 88 erano notevolmente inferiori per i modelli comparabili venduti dall'industria comunitaria. In assenza di dazi antidumping, i prezzi di vendita delle biciclette cinesi sarebbero tra il 40 e il 55 % inferiori al prezzo medio praticato dall'industria comunitaria.

(126) Ciò dimostra che i produttori esportatori cinesi riprenderebbero la loro politica di prezzi pregiudizievole a livelli preoccupanti in caso di abrogazione delle misure. In assenza di dazi antidumping, i produttori comunitari perderanno probabilmente volumi di vendita e quote di mercato. Più precisamente, le vendite e i volumi di produzione dell'industria comunitaria potrebbero diminuire di un milione di unità circa, fino a raggiungere rispettivamente 5 milioni e 5,4 milioni circa di biciclette. Molto probabilmente i produttori comunitari si concentreranno sulla produzione di biciclette più costose.

(127) Analizzando in maniera particolareggiata la rete di distribuzione è stato accertato che:

— l'industria comunitaria prevale nel canale di vendita dei rivenditori/dettaglianti (dal 60 al 65 % delle vendite complessive) che vendono soprattutto nel segmento medio e alto del mercato,

— alcuni produttori comunitari, comunque, (in particolare in Francia, Germania e Regno Unito) producono soprattutto per il segmento basso del mercato e si specializzano nelle vendite ai supermercati, alla grande distribuzione e ai clienti OEM (fino all'80 % delle loro vendite, cioè 2 milioni di unità in tutto).

(128) Poiché i produttori esportatori cinesi sarebbero competitivi soprattutto nei canali di vendita a volume elevato, la pressione sull'industria comunitaria sarebbe forte in questo settore e meno acuta nei canali di vendita rivenditore/dettagliante.

(129) L'abrogazione dei dazi antidumping sulle biciclette cinesi comporterebbe quindi:

— un'ulteriore ristrutturazione dell'industria comunitaria e la chiusura di imprese,

— un calo dell'occupazione nell'industria comunitaria,

— diminuzioni nel volume di vendite che provocheranno una riduzione del volume di produzione e quindi inevitabilmente un aumento dei costi fissi unitari e un innalzamento della soglia di redditività delle imprese,

— perdite di economia di scala che provocheranno un aumento dei costi unitari variabili.

4. **Conclusioni sulla reiterazione del dumping pregiudizievole**

(130) L'analisi del rischio della reiterazione del dumping pregiudizievole indica che, in assenza di misure antidumping sulle biciclette originarie della Cina, il dumping pregiudizievole riprenderebbe.

(131) Come emerge chiaramente dal loro comportamento nel periodo considerato e dai risultati raggiunti sui mercati d'esportazione, i produttori esportatori cinesi dispongono di un'alta capacità e di enormi potenzialità per quanto riguarda la produzione sia di biciclette finite, sia di parti di bicicletta. Questi produttori hanno i mezzi finanziari e tecnici per ritornare rapidamente sul mercato comunitario e guadagnare notevoli quote di mercato, come hanno fatto recentemente negli USA. Tenuto conto in particolare dell'esistenza di pratiche di dumping e della debolezza della situazione economica in cui si trova l'industria comunitaria, si giunge alla conclusione che l'abrogazione del dazio antidumping comporterebbe inevitabilmente la reiterazione di un pregiudizio notevole per l'industria comunitaria.

G. **INTERESSE DELLA COMUNITÀ**

1. **Introduzione**

(132) Occorre ricordare che nell'inchiesta iniziale si era ritenuto che l'adozione di misure fosse nell'interesse della Comunità.

(133) Nel quadro del presente riesame, è stato valutato se ci sono ragioni convincenti per concludere che in questo caso il mantenimento delle misure è contrario all'interesse della Comunità, malgrado le conclusioni su dumping, pregiudizio e reiterazione del dumping pregiudizievole. A tal fine, e conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha considerato l'impatto delle misure in vigore su tutte le parti coinvolte nel procedimento, nonché le conseguenze di una mancata conferma delle misure contro la Cina.

2. **Interesse dell'industria comunitaria**

(134) La situazione economica dell'industria comunitaria indica chiaramente che nel suo stesso interesse occorre mantenere le condizioni per una concorrenza reale e fare in modo che i prezzi che riflettono tali condizioni siano praticati sul mercato comunitario.

(135) Alcune parti hanno sostenuto che le misure antidumping non devono mettere l'industria comunitaria al riparo della concorrenza internazionale e che l'industria avrebbe dovuto riprendersi in pieno dopo cinque anni di misure antidumping.

(136) Va notato che i produttori comunitari, nella maggior parte dei casi piccole e medie imprese, hanno fatto fronte alla notevole concorrenza delle importazioni a basso costo oggetto di dumping originarie della Cina dal 1988 alla fine del 1996. Tra il 1993 e il 1996 il pregiudizio è stato particolarmente grave, data l'elusione dei produttori esportatori cinesi e il dumping pregiudizievole subito da altre fonti.

(137) L'industria ha compiuto degli sforzi notevoli per migliorare la sua efficienza e la produttività nel corso degli ultimi anni nel tentativo di abbassare i costi di produzione e migliorare la qualità e la competitività su questo mercato sensibile ai prezzi. Come dimostrato dal calo delle capacità di produzione, alcuni produttori comunitari hanno chiuso le loro aziende o hanno ridimensionato gli impianti di produzione. Ciò ha fatto emergere alcuni gruppi che hanno acquistato piccoli marchi molto noti e impianti di produzione o si sono fusi con altre società per ristrutturare e riorganizzare le loro attività. Tutto questo dimostra la capacità di adattamento, la competitività, la vitalità e la volontà di sopravvivenza dell'industria.

(138) L'istituzione di misure antidumping su tutte le fonti identificate di dumping potrebbe permettere ora all'industria comunitaria di beneficiare di effettive condizioni commerciali sul mercato e quindi di riprendersi finanziariamente.

(139) Tuttavia, in assenza di misure sulle importazioni cinesi, la precaria situazione finanziaria dell'industria comunitaria peggiorerebbe ulteriormente. Ciò comporterebbe inevitabilmente nuove chiusure d'impianti e metterebbe in pericolo migliaia di altri posti di lavoro nella Comunità. Le conseguenze negative sull'industria saranno amplificate dalle ripercussioni sull'industria comunitaria delle parti di bicicletta e su altre attività, sia a monte che a valle.

3. **Interesse degli altri produttori della Comunità**

(140) Nel periodo considerato le vendite e il volume di produzione dei produttori non denunzianti della Comunità sono scesi del 10 % (le vendite da 4,6 a 4,1 milioni di unità, la produzione da 5,1 a 4,6 milioni di unità). Le informazioni disponibili indicano che le biciclette vendute dai produttori non denunzianti sono in concorrenza soprattutto con le biciclette originarie della Cina (stessa gamma e stesso tipo di clienti). Di conseguenza, anche questi produttori risentirebbero della perdita di quote di mercato. L'abrogazione dei dazi antidumping sulle biciclette originarie della Cina non sarebbe quindi nel loro interesse.

4. **Impatto sui consumatori**

(141) La Commissione non ha ricevuto osservazioni riguardo al presente riesame dalle associazioni dei consumatori della Comunità. Ciò dimostra che non c'è grande preoccupazione riguardo all'impatto del mantenimento delle misure antidumping.

(142) Ciononostante, sono state valutate le possibili conseguenze dell'abrogazione e del mantenimento delle misure.

(143) Alcune parti hanno sostenuto che i consumatori dispongono di una scelta sufficiente tra un'ampia gamma di biciclette in tutti i segmenti grazie alla concorrenza dei produttori non comunitari e che tale concorrenza dovrebbe essere favorita con l'abrogazione delle misure.

(144) Dall'inchiesta è emerso che gli altri produttori della Comunità hanno reagito al calo delle vendite e dei volumi di produzione e all'aumento dei costi unitari di produzione aumentando i prezzi sul segmento medio e alto del mercato. Ciò si ripeterebbe in caso di abrogazione delle misure antidumping. Va notato che questi segmenti di mercato rappresentano approssimativamente il 60 % del mercato comunitario in termini di volume.

(145) I consumatori hanno ampie possibilità di scelta in tutti i segmenti, anche senza l'importazione di biciclette originarie della Cina. L'industria comunitaria contribuisce in misura significativa a offrire una gamma completa di prodotti e l'inchiesta non ha evidenziato alcun problema di approvvigionamento.

(146) In assenza di misure antidumping, i prezzi potrebbero quindi aumentare per il segmento medio e alto del mercato e diminuire per il segmento più basso. La scelta del consumatore non ne risentirebbe in maniera considerevole. Tenuto conto di ciò, il mantenimento delle misure antidumping contro la Cina non è contrario agli interessi del consumatore.

5. **Conclusione**

(147) Sulla base dei fatti e delle considerazioni di cui sopra, e dopo aver esaminato tutte le ipotesi avanzate dalle parti interessate, non sono emerse ragioni convincenti contrarie al mantenimento delle misure in vigore sulle importazioni originarie della Cina. Visto che il dazio antidumping in vigore per le biciclette complete è stato esteso dal regolamento (CE) n. 71/97 alle importazioni di talune parti di bicicletta originarie della Cina, viene mantenuto il dazio esteso dal regolamento suddetto.

H. **MISURE DEFINITIVE**

(148) Da quanto precede risulta che, conformemente all'articolo 11, paragrafo 2 e all'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento di base, è opportuno mantenere il dazio antidumping sulle importazioni di biciclette originarie della Cina istituito con il regolamento (CEE) n. 2474/93, esteso dal regolamento (CE) n. 71/97,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette ed altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo), senza motore, attualmente classificabili ai codici NC 8712 00 10, 8712 00 30 e 8712 00 80, originari della Repubblica popolare cinese.

2. L'aliquota del dazio definitivo, applicabile al prezzo netto franco frontiera comunitaria, dazio doganale non corrisposto, è pari al 30,6 %.

3. Salvo disposizione contraria, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

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 luglio 2000.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. VÉDRINE