

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/28**ze dne 9. ledna 2018****o opětovném uložení konečného antidumpingového cla na dovoz jízdních kol, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, od společnosti City Cycle Industries**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ⁽¹⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na článek 13 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

A. PLATNÁ OPATŘENÍ A ROZSUDKY SOUDU**1. Platná opatření**

- (1) V roce 2011 uložila Rada prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011 ⁽²⁾ konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „původní opatření“) na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení.
- (2) V roce 2013 rozšířila Rada prováděcím nařízením (EU) č. 501/2013 ⁽³⁾ (dále jen „napadené nařízení“) původní opatření na dovoz jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska (dále jen „opatření proti obcházení“ nebo „rozšířená opatření“), na základě šetření obcházení podle článku 13 základního nařízení.

2. Rozsudky Tribunálu Evropské unie a Soudního dvora Evropské unie

- (3) Dne 9. srpna 2013 podal jeden šrílanský výrobce, společnost City Cycle Industries (dále též „společnost City Cycle“), u Tribunálu Evropské unie návrh, v němž se domáhá zrušení napadeného nařízení v rozsahu, v němž se týká tohoto výrobce ⁽⁴⁾. Tribunál rozsudkem ze dne 19. března 2015 ⁽⁵⁾ zrušil napadené nařízení v rozsahu, v němž se vztahuje na společnost City Cycle Industries.
- (4) V červenci 2015 podaly Rada Evropské unie ⁽⁶⁾, Evropská komise ⁽⁷⁾ a společnost Maxcom Ltd ⁽⁸⁾ (výrobce jízdních kol v Unii) proti rozsudku Tribunálu kasační opravný prostředek. Soudní dvůr rozsudkem ze dne 26. ledna 2017 (dále jen „daný rozsudek“) kasační opravné prostředky podané výrobním odvětvím Unie, Evropskou komisí a Radou Evropské unie zamítl.
- (5) Konkrétně Soudní dvůr v bodě 73 svého rozsudku konstatoval, že (78.) bod odůvodnění napadeného nařízení neobsahuje individuální analýzu případných praktik obcházení, které prováděla společnost City Cycle. Dále Soudní dvůr v bodech 75 a 76 konstatoval, že závěr o provádění překládek na Šrí Lance nemůže být z právního

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 990/2011 ze dne 3. října 2011 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009 (Úř. věst. L 261, 6.10.2011, s. 2).

⁽³⁾ Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 501/2013 ze dne 29. května 2013, kterým se konečné antidumpingové clo uložené prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011 na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky rozšiřuje na dovoz jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska (Úř. věst. L 153, 5.6.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Věc T-413/13, City Cycle Industries v. Rada.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 146, 4.5.2015, s. 38.

⁽⁶⁾ Věc C-260/15 P, Rada v. City Cycle Industries.

⁽⁷⁾ Věc C-254/15 P, Komise v. City Cycle Industries.

⁽⁸⁾ Věc C-248/15 P, Maxcom v. City Cycle Industries.

hlediska založen pouze na dvou zjištěních výslovně uvedených Radou, totiž za první zjištění o změně obchodních toků a za druhé zjištění o nedostatečné spolupráci části výrobců-vývozců⁽¹⁾.

3. Důsledky rozsudku

- (6) V souladu s článkem 266 Smlouvy o fungování Evropské unie je třeba, aby orgány Unie přijaly opatření vyplývající z rozsudku ze dne 26. ledna 2017.
- (7) V případech, kdy řízení sestává z několika správních kroků, se zrušením jednoho z těchto kroků neruší celé řízení⁽²⁾. Antidumpingové řízení je příkladem takového řízení o více krocích. Zrušení napadeného nařízení ve vztahu k jedné straně tedy neznamená zrušení celého postupu před přijetím uvedeného nařízení. Orgány EU mají možnost napravit ty aspekty napadeného nařízení, které vedly k jeho prohlášení za neplatné, přičemž nenapadnuté části, jež nejsou rozsudkem dotčeny, se ponechají beze změny⁽³⁾.

B. POSTUP

1. Postup před rozsudkem

- (8) Komise potvrzuje (1.) až (23.) bod odůvodnění napadeného nařízení. Nejsou daným rozsudkem dotčeny.

2. Opětovné zahájení

- (9) V návaznosti na daný rozsudek zveřejnila Komise dne 11. dubna 2017 oznámení⁽⁴⁾ o částečném opětovném zahájení šetření obcházení, pokud jde o dovoz jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, které vedlo k přijetí napadeného nařízení (dále jen „oznámení o opětovném zahájení šetření“), a obnovila ho k okamžiku vzniku nesrovnalosti. Toto opětovné zahájení bylo ve svém rozsahu omezeno na provedení rozsudku s ohledem na společnost City Cycle.
- (10) Komise informovala společnost City Cycle, zástupce vyvážející země, výrobní odvětví Unie a další zúčastněné strany, o nichž bylo z původního šetření známo, že se jich řízení týká, o částečném opětovném zahájení šetření. Zúčastněným stranám byla poskytnuta příležitost vyjádřit se písemně a požádat o slyšení v časové lhůtě stanovené v oznámení o zahájení šetření.
- (11) Všechny zúčastněné strany, které o to požádaly, dostaly příležitost slyšení před útvary Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních. Nikdo o slyšení před útvary Komise či u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních nepožádal.

3. Celní evidence dovozu

- (12) V návaznosti na daný rozsudek požádalo Evropské sdružení výrobců jízdních kol a společnost Maxcom Ltd o zavedení celní evidence dovozu dotčeného výrobku podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení v rozsahu, v němž se týká společnosti City Cycle, aby následně mohla být vůči uvedeným dováženým výrobkům zavedena opatření ode dne celní evidence.

⁽¹⁾ V rozsudku z téhož dne ve spojených věcech C-247/15 P, C-253/15 P a C-259/15 P Soudní dvůr zrušil rozsudek Tribunálu ze dne 19. března 2015 ve věci T-412/13 Chin Haur Indonesia PT v. Rada Evropské unie (3) a zamítl žalobu na neplatnost, kterou podala společnost Chin Haur proti nařízení (EU) č. 501/2013. V uvedené věci Soudní dvůr v bodě 98 svého rozsudku konstatoval, že Rada dostatečně vysvětlila své důkazy o existenci praktik obcházení v Indonésii.

⁽²⁾ Věc T-2/95, Industrie des poudres sphériques (IPS) v. Rada [1998] Sb. rozh. II-3939.

⁽³⁾ Věc C-458/98 P, Industrie des poudres sphériques (IPS) v. Rada [2000] Sb. rozh. I-08147.

⁽⁴⁾ Oznámení týkající se rozsudku Tribunálu ze dne 19. března 2015 ve věci T-413/13 City Cycle Industries v. Rada Evropské unie a rozsudku Soudního dvora ze dne 26. ledna 2017 ve věcech C-248/15 P, C-254/15 P a C-260/15 P v souvislosti s prováděcím nařízením Rady (EU) č. 501/2013, kterým se konečné antidumpingové clo uložené prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011 na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky rozšiřuje na dovoz jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska (2017/C 113/05) (Úř. věst. C 113, 11.4.2017, s. 4).

- (13) Dne 11. dubna 2017 zavedla Komise celní evidenci dovozu jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, v rozsahu, v němž se týká šrílanské společnosti City Cycle Industries (dále jen „nařízení o celní evidenci“) ⁽¹⁾.

4. Výrobek, který je předmětem šetření

- (14) Výrobkem, který je předmětem šetření, je tentýž výrobek jako v napadeném nařízení, tj. jízdní a jiná kola (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru pocházející z Čínské lidové republiky (dále jen „Čína“ nebo „ČLR“), v současnosti kódů KN 8712 00 30 a ex 8712 00 70. Komise potvrzuje (25.) až (27.) bod odůvodnění napadeného nařízení.

C. POSOUZENÍ NA ZÁKLADĚ DANÉHO ROZSUDKU

1. Předběžné poznámky

- (15) Za prvé, Soudní dvůr konstatoval, že napadené nařízení neobsahuje individuální analýzu případných praktik obcházení, které prováděla společnost City Cycle. Dvě zjištění výslovně uvedená Radou, totiž zjištění o změně obchodních toků a zjištění o nedostatečné spolupráci části výrobců-vývozců, neshledal Soudní dvůr dostatečnými k tomu, aby Rada mohla důvodně dospět k závěru, že se společnost City Cycle zapojovala do překládek nebo že se na Šrí Lance prováděla překládka na úrovni země.
- (16) Za druhé, v bodech 29 a 31 daného rozsudku se uvádí, že informace předložené společností City Cycle v průběhu šetření neumožňují prokázat, že je skutečným výrobcem, ani že montážní operace, které provádí, nepředstavují praktiku obcházení podle kritérií stanovených v čl. 13 odst. 2 základního nařízení. Potvrzují se proto (124.) až (127.) bod odůvodnění napadeného nařízení.
- (17) Za třetí, z daného rozsudku, ve spojení s rozsudkem Tribunálu, vyplývá, že Rada byla oprávněna považovat společnost City Cycle za stranu nespolupracující při šetření a že na Šrí Lance existovala určitá úroveň nedostatečné spolupráce. Potvrzují se proto (35.) až (42.) bod odůvodnění napadeného nařízení.

2. Maření nápravného účinku antidumpingového cla

- (18) Komise konstatovala v (93.) až (96.) bodě odůvodnění napadeného nařízení maření nápravného účinku antidumpingového cla. Tyto závěry se potvrzují.

3. Důkazy o existenci dumpingu

- (19) Komise konstatovala v (97.) a (98.) a také ve (107.) až (110.) bodě odůvodnění napadeného nařízení důkazy o existenci dumpingu. Tyto závěry se potvrzují.

4. Existence praktik obcházení

- (20) Napadené nařízení bylo zrušeno, protože Rada v napadeném nařízení nedoložila dostatečně existenci praktik obcházení prováděných společností City Cycle Industries. Připomíná se, že existenci praktik obcházení lze konstatovat mimo jiné na základě překládky nebo na základě montážních operací.
- (21) Ze znovu zahájeného šetření vyplynulo, že na úrovni společnosti nebyly k dispozici žádné další důkazy, které by mohly podpořit závěr o provádění překládek. Nebylo proto možné předložit žádné další odůvodnění týkající se překládek v (78.) bodě odůvodnění napadeného nařízení.

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/678 ze dne 10. dubna 2017, kterým se zavádí celní evidence dovozu jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, v rozsahu, v němž se týká šrílanské společnosti City Cycle Industries (Úř. věst. L 98, 11.4.2017, s. 7).

- (22) Z dostupných důkazů však vyplývá, že se uskutečňovaly praktiky obcházení prostřednictvím montážních operací. Důkazy se zakládaly na údajích, které předložila sama společnost City Cycle během původního šetření. Rada nezkoumala podrobně dané údaje, jelikož měla za to, že to nebylo k prokázání, právně dostačujícím způsobem, existence praktik obcházení nezbytné. Nyní, kdy Soudní dvůr objasnil použitelný právní standard, považuje Komise za vhodné znovu posoudit dostupné důkazy obsažené ve správním spisu s ohledem na použitelný právní standard.
- (23) Během šetření obcházení se společnost City Cycle přihlásila a požádala o osvobození od možných opatření proti obcházení. Jak je popsáno v (37.), (38.) a (144.) bodě odůvodnění napadeného nařízení, nebyla společnost City Cycle schopna prokázat, že je její žádost o osvobození opodstatněná. Společnost nespolečně dostatečně a použil se čl. 18 odst. 1 základního nařízení. Vzhledem k nedostatku spolehlivých informací, pokud jde o hodnotu a objem součástí čínského původu nakoupených uvedenou společností, nebylo možné jasně stanovit, zda je společnost City Cycle skutečným výrobcem nezapojeným do obcházení, ani zda její montážní operace nebyly formou obcházení. Jak je vysvětleno ve výše uvedeném (16.) a (17.) bodě odůvodnění, tato zjištění nebyla dotčena daným rozsudkem.
- (24) V každém případě však údaje předložené samotnou společností prokazují že:
- 1) suroviny (součásti jízdních kol) z Číny představovaly více než 60 % celkové hodnoty součástí montovaného výrobku (pravidlo 60/40), přičemž
 - 2) hodnota přidaná během montáže činila méně než 25 % celkových výrobních nákladů (pravidlo 25 % přidané hodnoty).
- (25) Podle kritérií stanovených v čl. 13 odst. 2 písm. a) a b) základního nařízení to znamená, že takové montážní operace by měly být považovány za praktiky obcházení vzhledem ke splnění jiných kritérií, jak je popsáno výše v (18.) a (19.) bodě odůvodnění.
- (26) Na základě výše uvedených důkazů dostupných na úrovni společnosti, které nasvědčují o praktikách obcházení, a vzhledem k vysoké míře nedostatečné spolupráce na Šrí Lance, by proto měla být konstatována existence obcházení prostřednictvím montážních operací.
- (27) Existence montážních operací ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení byla tedy na Šrí Lance prokázána.
- (28) Po poskytnutí informací zpochybnila společnost City Cycle pravomoc Komise přijmout závěry týkající se existence montážních operací ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení. Namítala, že Komise nemohla přehodnotit závěr o montáži, jelikož nebyl v soudním řízení zpochybněn, a Komise byla proto povinna upustit od provádění opatření proti společnosti City Cycle.
- (29) Tento argument by měl být zamítnut. Za prvé, z rozsudků Soudního dvora citovaných ve (4.) a (5.) bodě odůvodnění vyplývá, že podmínka pro uložení opatření proti obcházení se týká existence praktik obcházení vymezených v čl. 13 odst. 1 základního nařízení, a ne specifické podmnožiny těchto praktik. Za druhé, společnost City Cycle nesprávně vykládá povinnost, kterou Komisi ukládá článek 266 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), ve stávající věci. Jak bylo ujasněno v (6.) bodě odůvodnění oznámení o opětovném zahájení šetření, je v současném postupu třeba napravit nedostatečné zdůvodnění v napadeném nařízení, pokud jde o dostupné důkazy o existenci praktik obcházení na Šrí Lance. Komise je proto oprávněna opětovně přijmout opatření na základě správnějšího odůvodnění, ze kterého jasně vyplývá, že společnost City Cycle provádí na Šrí Lance praktiky obcházení, což je plně v souladu s judikaturou Soudního dvora. V každém případě bylo napadené nařízení zrušeno jako celek. Žádný z jeho bodů odůvodnění se tudíž nestal konečným. Naopak je třeba, aby Komise posoudila znovu všechny aspekty daného spisu. Pokud v soudním řízení nedošlo k žádnému novému vývoji, může se Komise omezit na potvrzení závěrů původního šetření. Pokud jde o napadenou část, v daném případě praktiky obcházení, je třeba provést nové posouzení.
- (30) Po poskytnutí informací napadla společnost City Cycle také pravomoc Komise opírat se o důkazy, jež předložila v průběhu šetření, které vedlo k zavedení opatření proti obcházení uvedených ve (2.) bodě odůvodnění, a dospět k odlišnému závěru.

- (31) Tento argument by také měl být zamítnut. Komise má zajisté právo posoudit rozdílně důkazy, které již byly poskytnuty, do té míry, že je takové nové posouzení v souladu s článkem 13 základního nařízení, jak je vykládán unijním soudem, a že společnost City Cycle měla dostatek příležitostí vyjádřit své připomínky k tomuto novému posouzení. Jak je vysvětleno v následujících bodech odůvodnění, společnosti City Cycle bylo v plném rozsahu přiznáno právo předložit připomínky k posouzení provedenému Komisí. Připomínky poskytnuté společností City Cycle však nezměnily závěr Komise, že se společnost podílela na praktikách obcházení.
- (32) Po poskytnutí dodatečných informací nesouhlasila společnost City Cycle i nadále s přistoupením Komise k přehodnocení dostupných důkazů obsažených ve správním spisu. Tvrdila, že na základě rozsudku soudu mohla Komise opravit pouze závěry týkající se překládky, a ne závěry o montážních operacích.
- (33) Toto tvrzení je třeba zamítnout. Komise ve stávajícím nařízení opravuje závěry o existenci praktik obcházení, které, jak je uvedeno ve (20.) bodě odůvodnění, lze konstatovat mimo jiné na základě překládky nebo na základě montážních operací. Komise v napadeném nařízení neposuzovala, zda společnost City Cycle prováděla montážní operace, jelikož dospěla k závěru, že prováděla operace překládky. Komise po upřesněních poskytnutých soudem, jak je vysvětleno ve (22.) bodě odůvodnění, znovu posuzovala, zda se společnost City Cycle podílela na praktikách obcházení. Komise dospěla k těmto závěrům: za prvé, jak je uvedeno v (21.) bodě odůvodnění, na úrovni společnosti nebyly k dispozici žádné další důkazy, které by mohly podpořit závěr o provádění překládek, za druhé, jak je vysvětleno ve (23.) a (24.) bodě odůvodnění, bylo nezvratně konstatováno, že se společnost City Cycle podílela na obcházení prostřednictvím montážních operací na základě posouzení vlastních údajů společnosti, které poskytla v průběhu šetření.
- (34) Po poskytnutí informací vyjádřila společnost City Cycle další připomínky ohledně metodiky výpočtu, kterou Komise použila při ověření pravidla 60/40 a pravidla 25 % přidané hodnoty podle čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení. Za prvé, společnost City Cycle namítala, že Komise vycházela při svém výpočtu z nedostatečných údajů, tj. pouze z údajů o polotovarech nakoupených během sledovaného období šetření obcházení. Za druhé, namítala, že Komise nezohlednila určité údaje a že tudíž nesprávně zamítla alokační poměr na základě prodeje, jak navrhovala společnost City Cycle. Společnost City Cycle dále tvrdila, že některé faktury s datem mimo sledované období a/nebo faktury, které byly vykazány bez uvedení data nebo v nesprávném formátu, by se neměly při výpočtu zohledňovat. Tato tvrzení byla zopakována po poskytnutí dodatečných informací, aniž by byly poskytnuty jakékoli doplňující prvky v tomto ohledu.
- (35) Pokud jde o metodiku, objasňuje se, že ověření pravidla 60/40 bylo provedeno nejen na základě poskytnutých údajů o polotovarech v tabulce F.2 formuláře žádosti o osvobození, ale také na základě vykázaných nákladů na výrobu součástí jízdních kol údajně vyrobených společností City Cycle. Ověření pravidla 25 % přidané hodnoty bylo navíc provedeno u nákladů na zpracování polotovarů, to znamená nákladů na montáž jízdních kol v tabulce F.4.2 formuláře žádosti o osvobození. Kromě toho, jelikož společnost City Cycle neuvedla v tabulce F.4.2 rozdělení součástí jízdních kol na součásti pocházející z ČLR a součásti nepocházející z ČLR, jak bylo požadováno, Komise tyto údaje převzala z tabulky F.2.
- (36) Pokud jde o připomínku týkající se použití alokační metody, poznamenává Komise, že údaje získané na základě této metodiky nebylo možné sesouhlasit s auditovanými účetními závěrkami. Na tuto nesrovnalost byla společnost City Cycle upozorněna během inspekce na místě. Společnost City Cycle nepoužívala žádný účetní software a účetnictví bylo vedeno na papíře a v excelových tabulkách. Společnost neměla zavedený žádný systém pro monitorování původu dovezených součástí a bylo možné pouze stanovit, které konkrétní součásti pocházejí z místních zdrojů a které byly dovezeny. Společnost navíc přiznala, že v jejím účetnictví není možné vysledovat původ nakoupených součástí. Společnost City Cycle proto k vykazování údajů podle původu, jak je požadováno ve formuláři žádosti o osvobození, použila alokační klíč na základě prodeje jízdních kol. Alokační metoda použitá společností City Cycle však nemohla být sesouhlasena s auditovanými účetními závěrkami a společnost sama připustila, že číselné údaje poskytnuté v tomto ohledu byly nesprávné. Argumenty týkající se použití alokační metody byly proto zamítnuty, a stejně tak údaje poskytnuté na základě této metodiky, jelikož byly v rozporu s auditovanými účetními závěrkami, a Komise místo toho použila potřebné údaje z jiných tabulek formuláře žádosti o osvobození.
- (37) A pokud jde o faktury uvedené ve (34.) bodě odůvodnění, Komise shledala žádost za důvodnou a nezohlednila je při ověřování pravidla 60/40 a pravidla 25 % přidané hodnoty. Bylo zjištěno, že to nemělo žádný dopad na výsledek, tj. že suroviny (součásti jízdních kol) z Číny stále představovaly více než 60 % celkové hodnoty součástí montovaného výrobku, přičemž hodnota přidaná během montáže stále činila méně než 25 % výrobních nákladů.

- (38) Po poskytnutí dodatečných informací tvrdila společnost City Cycle, že Komise nevezala v úvahu skutečnost, že společnost City Cycle je již odedávna výrobcem jízdních kol ze šrilanského domácího trhu a že vykonává svou činnost pod dohledem šrilanské celní správy. Toto tvrzení se zamítá, jelikož není relevantní pro účely tohoto posouzení, neboť se analýza provádí v souladu s článkem 13 základního nařízení.
- (39) V důsledku toho byla všechna tvrzení týkající se metodiky výpočtu, kterou Komise použila při ověřování pravidla 60/40 a 25 % přidané hodnoty podle čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení, zamítnuta.

5. Žádost o osvobození

- (40) Z důvodu nedostatečné spolupráce ze strany uvedené společnosti a neschopnosti prokázat na základě vlastních údajů, že neobcházela opatření, nebylo možné považovat žádost společnosti City Cycle o osvobození podle čl. 13 odst. 4 základního nařízení za odůvodněnou.

6. Přípomínky zúčastněných stran

- (41) Komise obdržela podání od společnosti City Cycle a výrobního odvětví Unie.
- (42) Společnost City Cycle tvrdila, že Komise nemůže změnit své závěry o montážních operacích, jelikož se v napadeném nařízení konstatovalo, že existence montážních operací na Šrí Lance nebyla zjištěna, a tento bod nebyl před soudy zpochybněn. Toto tvrzení bylo zopakováno po poskytnutí informací. Z výše uvedených důvodů by mělo být toto tvrzení zamítnuto.
- (43) Je třeba poznamenat, že vlastní údaje společnosti, které uvedená společnost sama předložila, a zejména jejich nedostatky, neumožnily jasně stanovit, že je společnost City Cycle skutečným výrobcem, ani že její montážní operace nepředstavují praktiky obcházení. V důsledku toho nemohla být tato společnost osvobozena od cel uložených proti obcházení. Vlastní údaje společnosti však prokázaly, že suroviny (součásti jízdních kol) z Číny představovaly více než 60 % celkové hodnoty součástí montovaného výrobku, přičemž hodnota přidaná během montáže činila méně než 25 % výrobních nákladů. V souvislosti s vysokou mírou nedostatečné spolupráce by bylo možné použít tyto důkazy k prokázání existence praktik obcházení v dané zemi.
- (44) Společnost City Cycle také tvrdila, že Komise nemohla opětovně zahájit šetření za účelem opětovného přijetí konečného nařízení, nebo pozměnění napadeného nařízení prostřednictvím oznámení, jelikož čl. 13 odst. 3 základního nařízení stanoví, že Komise může zahájit šetření obcházení pouze nařízením Komise. Dále tvrdila, že skutečnost, že Komise má za to, že soudy nebylo zrušeno celé řízení, ji nezbavuje povinnosti přijmout formální nařízení.
- (45) Toto tvrzení bylo po poskytnutí informací zopakováno. Společnost City Cycle konkrétně tvrdila, že opětovné zahájení šetření obcházení prostřednictvím oznámení by omezilo její práva na účinnou soudní ochranu. Tento argument byl zamítnut, jelikož oznámení je pouze přípravným aktem a společnost City Cycle může uplatňovat svá práva na účinnou soudní ochranu proti tomuto nařízení.
- (46) V tomto ohledu je také třeba poznamenat, že Komise nezahájila nové šetření, ale pouze opětovně zahájila šetření, které vedlo k přijetí opatření proti obcházení, aby napравила nesrovnalosti zjištěné Soudním dvorem v jeho rozsudku v souvislosti s daným šetřením.
- (47) Společnost City Cycle dále tvrdila, že celní evidence dovozu jejích jízdních kol je založena na nesprávném skutkovém zjištění a chybné úvaze, jelikož praktiky montáže společnosti City Cycle nebyly v napadeném nařízení potvrzeny. Tvrdila proto, že nebyly splněny podmínky pro přijetí nařízení o celní evidenci.
- (48) Jak je však vysvětleno ve (24.) bodě odůvodnění výše, opětovné zahájení šetření potvrdilo, že důkazy na úrovni společnosti vztahující se k období šetření, které vedlo k rozšíření působnosti opatření v roce 2013, existenci praktik obcházení již prokázaly. Vzhledem ke specifické povaze nástroje proti obcházení, který je určený k zajištění účinnosti antidumpingového nástroje, je kromě toho celní evidence dovozu standardním prostředkem k posílení této účinnosti. Tvrzení společnosti City Cycle, že nebyly splněny podmínky pro přijetí nařízení o celní evidenci, bylo proto zamítnuto.

- (49) Společnost City Cycle dále požádala Komisi, aby zrušila cla proti obcházení uložená na dovoz šrilanských jízdních kol, včetně jízdních kol společnosti City Cycle.
- (50) V tomto ohledu je třeba poznamenat, že společnost City Cycle neuvedla, na jakém právním základě by Komise měla zrušit opatření proti obcházení uložená na šrilanský dovoz jízdních kol. Jak je uvedeno ve (3.) a (4.) bodě odůvodnění, daný rozsudek nezrušil napadené nařízení jako celek, ale pouze v rozsahu, v němž se týká společnosti City Cycle. Tato žádost byla proto zamítnuta.
- (51) Po poskytnutí informací tvrdila společnost City Cycle, že opětovné rozšíření původních opatření na společnost City Cycle ode dne zavedení celní evidence bylo neodůvodněné a že Komise nemůže ukládat cla po uplynutí doby trvání původních opatření, která pozbudou platnosti pět let od přijetí napadeného nařízení, tj. 28. května 2018. Toto tvrzení bylo po poskytnutí dodatečných informací zopakováno.
- (52) Podle ustálené judikatury Soudního dvora je jediným cílem nařízení o rozšíření antidumpingového cla zajistit, aby bylo toto clo účinné, a zabránit tomu, aby bylo obcházeno. Opatření, kterým se rozšiřuje konečné antidumpingové clo, je tudíž pouze doplněním původního aktu, kterým se ukládá toto clo, které chrání účinné uplatňování konečných opatření.
- (53) Antidumpingová opatření byla rozšířena mimo jiné na vývoz realizovaný společnostmi City Cycle ze Šrí Lanky na trh Unie na základě šetření zaměřeného na obcházení opatření uložených na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR podle článku 13 základního nařízení, jak je uvedeno ve (2.) bodě odůvodnění tohoto nařízení. Opatření proti obcházení uložená napadnutým nařízením tudíž zůstávají v platnosti po dobu platnosti původních opatření uložených na dovoz jízdních kol z ČLR. Tvrzení, že Komise nemůže ukládat opatření na vývoz společnosti City Cycle ze Šrí Lanky do Unie po 28. květnu 2018, se proto zamítá, jelikož vychází z nesprávného výkladu článku 13 základního nařízení.
- (54) Kromě toho společnost City Cycle po poskytnutí dodatečných informací tvrdila, že Komise nemůže donekonečna prodlužovat cla proti obcházení, aniž by provedla nové přezkoumání praktik obcházení prováděných vývozcem, když dumpingové praktiky čínských vývozců se přehodnocují každých pět let.
- (55) Toto tvrzení je třeba zamítnout, jelikož vychází z nesprávného pochopení článků 11 a 13 základního nařízení. Komise přehodnocuje platná antidumpingová opatření na základě žádosti podané výrobním odvětvím Unie. Pokud nedojde k podání takové žádosti, pak platná antidumpingová opatření pozbývají platnosti na konci pětiletého období. Kromě toho, jak je vysvětleno v (53.) bodě odůvodnění, opatření proti obcházení zůstávají v platnosti po dobu platnosti původních opatření. Opatření proti obcházení však mohou být rovněž přehodnocena na základě žádosti od společností, na které se opatření proti obcházení vztahují.

D. POSKYTNUTÍ INFORMACÍ

- (56) Všechny strany byly informovány o podstatných skutečnostech a úvahách, na jejichž základě se zamýšlelo opětovně uložit konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních kol, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, od společnosti City Cycle. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta, během níž mohly k těmto poskytnutým informacím vznést námitky.
- (57) Písemné argumenty předložené stranami byly uváženy a v příslušných případech k nim bylo přihlédnuto.

E. ULOŽENÍ OPATŘENÍ

- (58) Na základě výše uvedeného se považuje za vhodné opětovně rozšířit původní opatření na dovoz jízdních kol a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kódy TARIC 8712 00 30 10 a 8712 00 70 91), od společnosti City Cycle Industries.
- (59) Vzhledem ke specifické povaze nástroje proti obcházení, který je určený k zajištění účinnosti antidumpingového nástroje, a vzhledem ke skutečnosti, že při šetření vyšly najevo důkazy, které poukazují na existenci praktik obcházení na základě vlastních údajů, které uvedená společnost vykazala, považuje Komise za vhodné opětovně uložit opatření ode dne celní evidence.
- (60) Toto nařízení je v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Konečné antidumpingové clo uložené na dovoz jízdních a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, pocházejících z Čínské lidové republiky se rozšiřuje na dovoz jízdních a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kódy TARIC 8712 00 30 10 a 8712 00 70 91), od společnosti City Cycle Industries (doplňkový kód TARIC B131).
2. Clo uložené odstavcem 1 tohoto článku se vybere z dovozu zasílaného ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ ze Šrí Lanky, celně evidovaného v souladu s článkem 1 prováděcího nařízení (EU) 2017/678.

Článek 2

Celní orgány se vyzývají, aby ukončily celní evidenci dovozu zavedenou v souladu s článkem 1 prováděcího nařízení (EU) 2017/678.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 9. ledna 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER
