# PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/1140

## ze dne 30. července 2020

## o opětovném uložení konečného antidumpingového cla na dovoz jízdních kol, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, na základě rozsudku Soudního dvora ve věci C-251/18, Trace Sport SAS

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 (dále jen „základní nařízení“) ([1]), a zejména na článek 13 tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

### A. PLATNÁ OPATŘENÍ A ROZSUDKY TRIBUNÁLU A SOUDNÍHO DVORA EVROPSKÉ UNIE

#### 1. Platná opatření

(1) V roce 2011 uložila Rada prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011 konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „původní opatření“) ([2]) 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 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 „napadené nařízení“) ([3]) na základě šetření obcházení antidumpingových opatření podle článku 13 základního nařízení (dále jen „šetření obcházení“).

#### 2. Rozsudek Tribunálu ve věci T-413/13 a rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech C-248/15 P, C-254/15 P a C-260/15 P

(3) Společnost City Cycle Industries (dále také „společnost City Cycle“) napadla u Tribunálu napadené nařízení.

([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) Tribunál Evropské unie ve svém rozsudku ze dne 19. března 2015 ve věci T-413/13, City Cycle Industries v. Rada zrušil čl. 1 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení Rady (EU) č. 501/2013 v rozsahu, v němž se vztahuje na dotčenou společnost City Cycle Industries (dále také „společnost City Cycle“).

(5) Kasační opravné prostředky podané proti rozsudku Tribunálu ze dne 19. března 2015 byly zamítnuty dne 26. ledna 2017 rozsudkem Soudního dvora ve spojených věcech C-248/15 P, C-254/15 P a C-260/15 P ([4]), City Cycle Industries v. Rada.

(6) V návaznosti na uvedený rozsudek Soudního dvora Komise oznámením ([5]) ze dne 11. dubna 2017 částečně opětovně zahájila šetření obcházení antidumpingových opatření týkající se dovozu 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, a obnovila je k okamžiku vzniku nesrovnalosti. Toto opětovné zahájení šetření bylo ve svém rozsahu omezeno na provedení rozsudku Soudního dvora s ohledem na společnost City Cycle. V důsledku tohoto opětovného zahájení šetření Komise přijala prováděcí nařízení (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 ([6]) (dále také „nařízení o společnosti City Cycle“).

3. **Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci C-251/18.**

(7) V souvislosti se žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou předložil Rechtbank Noord-Holland (soud provincie Severní Holandsko), rozhodl Soudní dvůr dne 19. září 2019 ve věci C-251/18, Trace Sport SAS, že napadené nařízení ([7]) je neplatné v rozsahu, v němž se týká dovozu jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky. Soudní dvůr konstatoval, že napadené nařízení neobsahovalo individuální posouzení praktik obcházení, na nichž se mohly společnosti Kelani Cycles a Creative Cycles podílet. Soudní dvůr shledal, že závěr o provádění překládek na Šrí Lance nemůže být z právního hlediska založen pouze na dvou zjištěních výslovně uvedených Radou, totiž zjištění o změně obchodních toků mezi Unií a Šrí Lankou a zjištění o nedostatečné spolupráci některých vyvážejících výrobců. Na tomto základě Soudní dvůr prohlásil, že napadené nařízení je neplatné v rozsahu, v němž se vztahuje na dovoz jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z této země.

4. **Důsledky rozsudku ve věci C-251/18**

(8) V souladu s článkem 266 Smlouvy o fungování Evropské unie je třeba, aby orgány Unie přijaly opatření vyplývající z rozsudku ze dne 19. září 2019.

(9) Z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že jestliže rozsudek Soudního dvora zrušil nařízení o uložení antidumpingových cel nebo prohlásil, že je takové nařízení neplatné, orgán, který má přijmout opatření k vyhovění tomuto rozsudku, má možnost pokračovat v řízení, na jehož základě bylo vydáno uvedené nařízení, i když tato možnost není výslovně stanovena použitelnou právní úpravou ([8]).

---

([4]) Spojené věci C-248/15P (kasační opravný prostředek podaný výrobním odvětvím Unie), C-254/15P (kasační opravný prostředek podaný Evropskou komisí) a C-260/15 P (kasační opravný prostředek podaný Radou Evropské unie).

([5]) 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).

([6]) 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 (Úř. věst. L 5, 10.1.2018, s. 27).

([7]) Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 501/2013 ze dne 29. května 2013.

([8]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 2018, Deichmann SE v. Hauptzollamt Duisburg, C-256/16, ECLI:EU:C:2018:187, bod 73; viz rovněž rozsudek Soudního dvora ze dne 19. června 2019, P&J Clark International, C-612/16, ECLI:EU:C:2019:508, bod 43.

(10) Dále z ní vyplývá, že s výjimkou případů, kdy bylo konstatovanou protiprávností postiženo celé řízení, má dotčený orgán za účelem přijetí aktu, jehož účelem je nahrazení zrušeného nebo neplatného aktu, možnost pokračovat v řízení až od fáze, kdy k této protiprávnosti došlo ([9]). To konkrétně znamená, že za situace, kdy je akt, kterým je správní řízení ukončeno, zrušen, nemá toto zrušení nutně vliv na přípravné akty, jako je v tomto případě nařízení Komise (EU) č. 875/2012 o zahájení řízení s cílem zabránit obcházení ([10]).

(11) Komise má tedy možnost napravit ty aspekty napadeného nařízení, které vedly k prohlášení neplatnosti, přičemž ty části, které nebyly dotčeny rozsudkem Soudního dvora, zůstaly v platnosti ([11]).

## B. **POSTUP**

### 1. **Postup před rozsudkem**

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

### 2. **Opětovné zahájení šetření**

(13) V návaznosti na rozsudek Soudního dvora ve věci C-251/18, Trace Sport SAS Komise dne 2. prosince 2019 vyhlásila prováděcí nařízení ([12]), kterým opětovně zahájila šetření obcházení u dovozu jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, jež vedlo k přijetí napadeného nařízení, a obnovila je k okamžiku vzniku nesrovnalosti (dále také „nařízení o opětovném zahájení šetření“).

(14) Opětovné zahájení šetření je omezeno na provedení rozsudku Soudního dvora ve věci C-251/18, Trace Sport SAS. V uvedeném rozsudku se protiprávnost zjištěná Soudním dvorem týká povinnosti orgánů Unie nést důkazní břemeno, která vyplývá z ustanovení čl. 13 odst. 3 nařízení (EU) 2016/1036 (platného v dané době).

(15) Jelikož nařízení o společnosti City Cycle není dotčeno nesrovnalostí zjištěnou Soudním dvorem ve věci C-251/18, nevztahuje se toto řízení na konečná antidumpingová cla na dovoz jízdních kol od společnosti City Cycle Industries zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky.

(16) Komise informovala vyvážející výrobce na Šrí Lance, zástupce vlády Šrí Lanky, výrobní odvětví Unie a další zúčastněné strany, o nichž bylo z šetření obcházení známo, že se jich řízení týká, o opětovném zahájení šetření. Zúčastněné strany měly možnost písemně vyjádřit svá stanoviska a požádat ve lhůtě stanovené v nařízení o opětovném zahájení šetření o slyšení u Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních. Žádná ze zúčastněných stran o slyšení u Komise nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních nepožádala.

### 3. **Celní evidence dovozu**

(17) Podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení se zavádí celní evidence dovozu výrobků, které jsou předmětem šetření, aby se zajistilo, že pokud bude šetřením zjištěno obcházení, mohou být antidumpingová cla v příslušné výši vybrána ode dne zavedení celní evidence dovozu těchto výrobků.

---

([9]) Tamtéž, bod 74; viz rovněž rozsudek Soudního dvora ze dne 19. června 2019 ve věci C-612/16, P&J Clark International, ECLI:EU:C:2019:508, bod 43.

([10]) Nařízení Komise (EU) č. 875/2012 ze dne 25. září 2012 o zahájení šetření možného obcházení antidumpingových opatření uložených prováděcím nařízením Rady (EU) č. 990/2011 na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky dovozem jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, Srí Lanky a Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, Srí Lanky a Tuniska, a o zavedení celní evidence tohoto dovozu (Úř. věst. L 258, 26.9.2012, s. 21).

([11]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. října 2000, Industrie des Poudres Sphériques v. Rada, C-458/98 P, ECLI:EU:C:2000:531, body 80–85.

([12]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1997 ze dne 29. listopadu 2019 o opětovném zahájení šetření v návaznosti na rozsudek ze dne 19. září 2019 ve věci C-251/18, Trace Sport SAS, pokud jde o 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 310, 2.12.2019, s. 29).

(18) Dne 2. prosince 2019 Komise nařízením o opětovném zahájení šetření zavedla celní evidenci dovozu jízdních kol zasílaných ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky.

### 4. **Výrobek, který je předmětem šetření**

(19) 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 také „Čína"), v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (doplňkové kódy TARIC 8712 00 30 10 a 8712 00 70 91), zasílaná ze Šrí Lanky, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky.

## C. **POSOUZENÍ NA ZÁKLADĚ DANÉHO ROZSUDKU**

### 1. **Úvodní poznámky**

(20) Soudní dvůr zaprvé rozhodl, že napadené nařízení neobsahuje individuální posouzení praktik obcházení, na nichž se mohly společnosti Kelani Cycles a Creative Cycles podílet. Soudní dvůr shledal, že závěr o provádění překládek na Šrí Lance nemůže být z právního hlediska založen pouze na dvou zjištěních výslovně uvedených Radou, totiž zjištění o změně obchodních toků mezi Unií a Šrí Lankou a zjištění o nedostatečné spolupráci některých vyvážejících výrobců.

(21) Zadruhé, rozsudek nezpochybňuje, že Rada byla oprávněna považovat společnost Kelani Cycles za stranu, která při šetření nespolupracovala, a že na Šrí Lance se v celostátním měřítku značně nedostávalo spolupráce (společnosti, které nespolupracovaly nebo ukončily spolupráci, představovaly 75 % celkového vývozu ze Šrí Lanky během sledovaného období). Společnost Creative Cycles při šetření nespolupracovala. Proto se potvrzuje 35. až 42. bod odůvodnění napadeného nařízení.

### 2. **Maření vyrovnávacího účinku antidumpingového cla**

(22) Rada v 93. až 96. bodě odůvodnění napadeného nařízení konstatovala, že existují důkazy o maření vyrovnávacího účinku antidumpingového cla ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení. Tyto závěry se potvrzují.

### 3. **Důkazy o existenci dumpingu**

(23) Rada v 97. a 98. bodě odůvodnění a rovněž v 107. až 110. bodě odůvodnění napadeného nařízení konstatovala důkazy o existenci dumpingu ve vztahu k běžné hodnotě určené dříve pro obdobný výrobek v souladu s čl. 13 odst. 1 základního nařízení. Tyto závěry se potvrzují.

### 4. **Existence praktik obcházení**

(24) Napadené nařízení bylo prohlášeno neplatným, protože Rada u jednotlivých společností nedoložila dostatečně existenci praktik obcházení. Připomíná se, že existenci praktik obcházení lze konstatovat mimo jiné na základě překládky nebo na základě montážních operací.

(25) Během šetření obcházení podalo šest šrílanských společností žádost o osvobození v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení. Těchto šest společností představovalo 69 % celkového dovozu ze Šrí Lanky do Unie během posuzovaného období vymezeného v uvedeném šetření (od 1. září 2011 do 31. srpna 2012). Tři z těchto šesti společností byly osvobozeny od rozšířeného cla a jedna společnost ukončila spolupráci. Žádost o osvobození, kterou podaly obě zbývající společnosti (Kelani Cycles a City Cycle Industries), byla zamítnuta, protože tyto společnosti nemohly prokázat, že nebyly zapojeny do praktik obcházení. Jak je uvedeno v 37. až 42. bodě odůvodnění a 144. a 146. až 149. bodě odůvodnění napadeného nařízení, vycházejí tato zjištění z dostupných údajů v souladu s článkem 18 základního nařízení.

(26) Z opětovně zahájeného šetření vyplynulo, že na úrovni společností nebyly k dispozici žádné důkazy, které by mohly podpořit závěr o provádění překládek. Dospělo se proto k závěru, že provádění překládek nelze konstatovat.

(27) Z dostupných důkazů však vyplynulo, že se uskutečňovaly praktiky obcházení prostřednictvím montáže. Důkazy se zakládaly na stávajících údajích, které předložily společnosti City Cycle a Kelani Cycles během šetření obcházení. Rada dříve podrobně nezkoumala dané údaje, jelikož měla za to, že to nebylo k prokázání, právně dostačujícím způsobem, existence praktik obcházení nezbytné. Jelikož však Soudní dvůr objasnil použitelný právní standard, považovala Komise za vhodné znovu posoudit dostupné důkazy obsažené ve správním spisu s ohledem na závěry rozsudku Soudního dvora ve věci C-251/18, Trace Sport SAS.

(28) Jak je uvedeno v 3. až 5. bodě odůvodnění, Komise v roce 2017 opětovně zahájila šetření, pokud jde o společnost City Cycle. V 22. až 25. bodě odůvodnění nařízení o společnosti City Cycle jsou podrobně uvedeny důkazy týkající se společnosti City Cycle, z nichž vyplývá, že se na Šrí Lance uskutečňovaly praktiky obcházení prostřednictvím montáží. Kromě toho 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. Jak je uvedeno v 15. bodě odůvodnění, nařízení o společnosti City Cycle nadále není dotčeno rozsudkem Soudního dvory ve věci C-251/18.

(29) Jak je vysvětleno v 39., 40. a 146. až 149. bodě odůvodnění napadeného nařízení, společnost Kelani Cycles nebyla během šetření obcházení schopna prokázat, že je její žádost o osvobození opodstatněná. Spolupráce této společnosti byla považována za nedostatečnou a použil se čl. 18 odst. 1 základního nařízení.

(30) Kromě toho bylo během šetření obcházení zjištěno, že společnost Great Cycles, ve spojení se společností Creative Cycles, dodává součásti jízdních kol společnosti Kelani Cycles. Obě společnosti, Great Cycles a Creative Cycles, měly sídlo na Šrí Lance a spojení mezi společností Kelani Cycles a uvedenými dvěma společnostmi přesahovalo běžný vztah kupujícího a prodávajícího. Vztah mezi těmito třemi společnostmi nebylo možné nakonec během šetření obcházení vyjasnit, protože společnost Kelani Cycles spolupracovala nedostatečně. Společnost Kelani Cycles byla navíc založena v prosinci 2011, poté, co byly společnost Creative Cycles a její společnost ve spojení Great Cycles vyšetřovány útvary Komise v souvislosti s podvodem, který se týkal původu, a společnost Creative Cycles ukončila montáže jízdních kol. Společnost Creative Cycles při šetření obcházení nespolupracovala. Kromě toho bylo během šetření obcházení zjištěno, že společnost Kelani Cycles se orientuje na vývoz, který se zaměřuje na trh Unie. Společnost Kelani Cycles zahájila vývoz jízdních kol na trh Unie v srpnu 2012. Bylo také zjištěno, že součásti použité při výrobě pocházely především z Číny. Dospělo se proto k závěru, že podmínky stanovené v čl. 13 odst. 2 písm. a) základního nařízení byly splněny.

(31) Komise následně přezkoumala podmínky stanovené v čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení, aby určila, zda je možné operace prováděné společností Kelani Cycles považovat za montáže, kterými se obcházejí platná antidumpingová cla, tedy zda:

a) suroviny (součásti jízdních kol) z Číny činily více než 60 % celkové hodnoty částí montovaného výrobku (pravidlo 60/40), přičemž

b) hodnota přidaná součástem během montáže činila méně než 25 % výrobních nákladů (pravidlo 25 % přidané hodnoty).

(32) Společnost Kelani Cycles oznámila, že nakoupila součásti jízdních kol v Číně, ale také od společnosti Great Cycles, což je šrílanská společnost. Přestože společnost Kelani Cycles tvrdila, že součásti zakoupené od uvedené společnosti pocházely ze Šrí Lanky, šetřením bylo zjištěno, že společnost Great Cycles vyrobila tyto součásti jízdních kol za použití součástí (rámů a vidlic) zakoupených v Číně (více než 60 % celkové hodnoty součástí montovaného výrobku) a hodnota přidaná společností Great Cycles během výrobního procesu byla nižší než 25 % a jednalo se především o svařování a provádění nátěrů. Proto se analogicky použil ([13]) čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení, a dospělo se tak k závěru, že součásti zakoupené od společnosti Great Cycles pocházely z Číny.

(33) Pokud jde o všechny součásti použité při montáži jízdních kol společností Kelani Cycles, Komise dospěla k závěru, že nejspolehlivějším zdrojem jsou výkazy nákladů u různých typů jízdních kol poskytnuté na místě. Na tomto základě Komise dospěla k závěru, že součásti nakoupené v Číně (včetně součástí dodaných společností Great Cycle) a použité společností Kelani Cycles při montáži jízdních kol vyvážených do Unie činily 80–100 % všech součástí hotového jízdního kola, podle toho, o jaký typ jízdního kola se jednalo.

([13]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2019, Evropská komise v. Kolachi Raj Industrial (Private) Ltd, C-709/17 P.

(34) Pravidlo 25 % přidané hodnoty vycházelo z nákladů na montáž, o nichž poskytla informace společnost Kelani Cycles během šetření obcházení. Přidaná hodnota se vypočítala na základě součástí pocházejících z Číny, jak je uvedeno v 32. a 33. bodě odůvodnění. Hodnota součástí nakoupených na Šrí Lance (pláště) byla určena na základě výkazů nákladů podle typu výrobku, které byly poskytnuty při inspekcích na místě během šetření obcházení. V důsledku toho přidaná hodnota součástí pocházejících z Číny během montáže činila méně než 25 % výrobních nákladů.

(35) Pokud jde o kritéria stanovená v čl. 13 odst. 2 písm. c) základního nařízení, jak je uvedeno v 24. a 25. bodě odůvodnění, relevantní závěry z šetření obcházení nebyly dotčeny, a byly proto potvrzeny.

(36) Na základě výše uvedených důkazů dostupných na úrovni společností, které prokazují praktiky obcházení, se proto dospělo k závěru, že na vnitrostátní úrovni na Šrí Lance dochází k praktikám obcházení prostřednictvím montážních operací. Vzhledem k vysoké míře nedostatečné spolupráce na Šrí Lance, jak je uvedeno v 21. bodě odůvodnění, nelze tento závěr zpochybnit.

(37) Existence montážních operací ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení byla tedy na Šrí Lance prokázána.

### 5. **Žádost o osvobození**

(38) Pokud jde o žádost o osvobození podanou společností Kelani Cycles, z důvodu nedostatečné spolupráce ze strany uvedené společnosti a neschopnosti prokázat na základě vlastních údajů, že neobcházela opatření, nebylo možné považovat tuto žádost podle čl. 13 odst. 4 základního nařízení za odůvodněnou.

(39) Pokud jde o situaci uvedené společnosti, která svou žádost o osvobození stáhla během šetření obcházení, 36. bod odůvodnění napadeného nařízení není dotčen rozsudkem Soudního dvora a jako takový se potvrzuje, jak je uvedeno v 21. bodě odůvodnění. Proto se na tuto společnost nemohlo osvobození vztahovat.

## D. **POSKYTNUTÍ INFORMACÍ**

(40) 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. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta, během níž mohly k těmto poskytnutým informacím vznést námitky. Nebyly obdrženy žádné připomínky.

## E. **ULOŽENÍ OPATŘENÍ**

(41) Na základě výše uvedeného se považuje za vhodné 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).

(42) Jak je uvedeno v 9. až 11. bodě odůvodnění, šetření obcházení pokračovalo až od okamžiku, kdy došlo k protiprávnosti. Tím, že Komise opětovně zahájila šetření, napravila ty aspekty napadeného nařízení, které vedly k prohlášení neplatnosti. Části napadeného nařízení, které nebyly dotčeny rozsudkem Soudního dvora, zůstaly v platnosti. Podle judikatury Soudního dvora nelze ani obnovení správního řízení a opětovné uložení antidumpingových cel na dovoz, který se uskutečnil v době použitelnosti neplatného nařízení, považovat za odporující pravidlu zákazu retroaktivity ([14]).

(43) Proto, 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 uvedené společnosti vykázaly, považuje Komise za vhodné opětovně uložit opatření ode dne zahájení šetření obcházení (konkrétně ode dne 25. září 2012).

([14]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 2018, Deichmann SE v. Hauptzollamt Duisburg, C-256/16, ECLI:EU:C:2018:187, bod 79, a rozsudek Soudního dvora ze dne 19. června 2019, C & J Clark International Ltd v. Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs, C-612/16, bod 58.

(44) Toto nařízení je v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 základního nařízení,

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 ode dne 6. června 2013 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), s výjimkou dovozu těchto společností:

| Země | Společnost | Doplňkový kód TARIC |
|---|---|---|
| Šrí Lanka | Asiabike Industrial Limited, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Šrí Lanka | B768 |
| Šrí Lanka | BSH Ventures (Private) Limited, No 84, Campbell Place, Colombo-10, Šrí Lanka | B769 |
| Šrí Lanka | Samson Bikes (Pvt) Ltd, No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Šrí Lanka | B770 |

Na dovoz společnosti City Cycle Industries (doplňkový kód TARIC B131) se vztahuje 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.

2. Clo rozšířené 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 2 nařízení (EU) č. 875/2012 a čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 nařízení (ES) č. 1225/2009 nebo celně evidovaného v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/1997 ze dne 29. listopadu 2019, s výjimkou dovozu společností uvedených v odstavci 1.

*Článek 2*

Celní orgány se vyzývají, aby ukončily celní evidenci dovozu zavedenou v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/1997 ze dne 29. listopadu 2019.

*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 30. července 2020.

*Za Komisi*
*předsedkyně*
Ursula VON DER LEYEN