

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 171/2008

ze dne 25. února 2008,

kterým se zachovává nařízení Rady (ES) č. 71/97 o rozšíření antidumpingového cla uloženého na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na dovoz některých dílů jízdních kol z Čínské lidové republiky

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 384/96 ze dne 22. prosince 1995 o ochraně před dumpingovými dovozy ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství⁽¹⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na článek 9, čl. 11 odst. 3 a čl. 13 odst. 4 uvedeného nařízení,

po konzultaci s poradním výborem,

vzhledem k těmto důvodům:

A. POSTUP

1. Platná opatření

- (1) V září 1993 uložila Rada nařízením (EHS) č. 2474/93⁽²⁾ konečné antidumpingové clo ve výši 30,6 % z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“). Na základě posledního přezkumu bylo toto clo nařízením Rady č. 1095/2005⁽³⁾ (dále jen „hlavní opatření“) zvýšeno na 48,5 %.
- (2) V lednu 1997, v návaznosti na šetření údajného obcházení výše uvedeného antidumpingového cla prováděním montáže jízdních kol ve Společenství s použitím čínských dílů, Rada podle článku 13 základního nařízení nařízením (ES) č. 71/97⁽⁴⁾ rozšířila antidumpingové clo týkající se jízdních kol pocházejících z ČLR také na dovoz základních dílů jízdních kol pocházejících z ČLR (dále jen „opatření proti obcházení“). Opatření proti

obcházení rovněž stanovilo, že je třeba zavést systém osvobození s cílem umožnit společnostem provádějícím montáž, které opatření týkající se jízdních kol neobcházejí, dovážet čínské díly jízdních kol bez antidumpingového cla osvobozením od opatření s působností rozšířenou na díly jízdních kol.

- (3) Komise v červnu 1997 přijala nařízení (ES) č. 88/97⁽⁵⁾ o povolování osvobození dovozu některých součástí jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky od výše uvedeného antidumpingového cla s rozšířenou působností, čímž byl stanoven právní rámec pro fungování systému osvobození od cla (dále jen „systém osvobození od cla“).
- (4) V důsledku tří výše uvedených opatření se v současné době na jízdní kola pocházející z ČLR vztahuje antidumpingové clo ve výši 48,5 % a toto clo je rozšířeno i na dovoz některých dílů jízdních kol pocházejících z ČLR, avšak společnostmi provádějící montáž ve Společenství, které clo neobcházejí, mohou být od cla z dovozu dílů jízdních kol osvobozeny.
- (5) Od rozšíření opatření na dovoz některých dílů jízdních kol udělila Komise osvobození od opatření proti obcházení velkému počtu společností se sídlem ve Společenství. Komise nadále dostává žádosti o osvobození, počet žadatelů o osvobození se tedy výrazně zvýšil. Současně však neexistují zjevné náznaky toho, že by společnostmi, jimž bylo osvobození uděleno, opatření obcházel.
- (6) Kromě toho měla Komise k dispozici dostatečné přímé důkazy o tom, že pokud by bylo opatření proti obcházení zrušeno, k obcházení těchto opatření by dále nedocházelo.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 56, 6.3.1996, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 2117/2005 (Úř. věst. L 340, 23.12.2005, s. 17).

⁽²⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1993, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 183, 14.7.2005, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 16, 18.1.1997, s. 55.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 17, 21.1.1997, s. 17.

- (7) Opatření proti obcházení se navíc uplatňuje již deset let a od svého zavedení nebylo revidováno.
- (8) Po konzultaci s poradním výborem dospěla Komise k závěru, že pro zahájení přezkumu podle čl. 13 odst. 4 a čl. 11 odst. 3 základního nařízení existuje dostatek podkladů, a dne 28. listopadu 2006 zahájila tento přezkum opatření proti obcházení tím, že uveřejnila oznámení o zahájení šetření v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽¹⁾.

3. Šetření

- (9) Cílem šetření bylo posoudit, zda je třeba, aby bylo opatření proti obcházení zachováno.

3.1 Období šetření

- (10) Šetření zahrnovalo období od 1. října 2005 do 30. září 2006 (dále jen „období přezkumného šetření“ nebo „OPŠ“). Přezkoumání trendů, které jsou relevantní pro posouzení pravděpodobnosti pokračování nebo opětovného výskytu obcházení, zahrnovalo období od roku 2003 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).

3.2 Strany dotčené šetřením

- (11) O zahájení přezkumu Komise úředně vyrozuměla známé společnosti provádějící montáž ve Společenství a jejich sdružení. Zúčastněným stranám byla poskytnuta příležitost k podání písemných vyjádření a žádostí o slyšení ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení šetření.
- (12) Všechny zúčastněné strany, které o to požádaly a které prokázaly, že mají konkrétní důvody ke slyšení, byly vyslechnuty.
- (13) S ohledem na zjevně velký počet společností provádějících montáž ve Společenství, které byly do tohoto přezkumného šetření zapojeny, se považovalo za vhodné použít výběr vzorku v souladu s článkem 17 základního nařízení. Aby Komise mohla vybrat vzorek, byly výše uvedené strany v souladu s čl. 17 odst. 2 základního nařízení vyzvány, aby se přihlásily do 15 dnů od data zahájení šetření a poskytly Komisi informace stanovené v oznámení o zahájení.
- (14) Formulář pro výběr vzorku řádně vyplnil velký počet společností, které provádějí montáž ve Společenství a které rovněž souhlasily s další spoluprací při šetření, – celkem 158 společností. Z těchto 158 společností bylo jako vzorek vybráno osm, které byly shledány reprezentativními zástupci daného výrobního odvětví Společenství z hlediska objemu montáže a prodeje jízdních kol ve Společenství. Těchto osm společností provádějících montáž ve Společenství, které byly zařazeny do vzorku, odpovídalo téměř třetině celkové výroby tohoto výrob-

ního odvětví Společenství v průběhu období přezkumného šetření, přičemž výše uvedených 158 společností provádějících montáž ve Společenství představovalo téměř veškerou výrobu ve Společenství. Tento vzorek představoval největší reprezentativní objem výroby a prodeje jízdních kol ve Společenství, který mohl být ve stanovené lhůtě přiměřeně přezkoumán.

- (15) V souladu s čl. 17 odst. 2 základního nařízení byl vybraný vzorek projednán s dotčenými stranami a tyto proti němu nevznesly žádné námitky.
- (16) Osmi společnostem provádějícím montáž jízdních kol ve Společenství, které byly zařazeny do vzorku, byly tedy zaslány dotazníky, jež od nich byly zodpovězené doručeny zpět.
- (17) Komise si vyžádala a ověřila všechny informace, které považovala za nezbytné pro účely svého šetření, a provedla inspekce na místě v provozovnách těchto společností provádějících montáž ve Společenství, které byly zařazeny do vzorku

— Planet'Fun S.A., Périgny, Francie,

— Decathlon Italia SRL, Milán, Itálie,

— F.lli Masciaghi SPA, Basiano, Itálie,

— Denver SRL, Dronero-Cuneo, Itálie.

B. VÝROBEK, JENŽ JE PŘEDMĚTEM PŘEZKUMU

- (18) Předmětem přezkumu jsou základní díly jízdních kol:
- barvené nebo anodizované nebo leštěné a/nebo lakované rámy jízdních kol, v současnosti kódu KN ex 8714 91 10,
 - barvené nebo anodizované nebo leštěné a/nebo lakované přední vidlice jízdních kol, v současnosti kódu KN ex 8714 91 30,
 - přehazovačky, v současnosti kódu KN 8714 99 50,
 - pedálová ústrojí, v současnosti kódu KN 8714 96 30,
 - řetězová kola volnoběžek, v současnosti kódu KN 8714 93 90, v sadě či samostatná,
 - ostatní brzdy, v současnosti kódu KN 8714 94 30,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 289, 28.11.2006, s. 15.

- brzdové páky, v současnosti kódu KN ex 8714 94 90, v sadě či samostatně,
- kompletní kola s dušemi, pneumatikami a řetězovým (ozubeným) soukolím nebo bez nich, v současnosti kódu KN ex 8714 99 90 a
- říditka, v současnosti kódu KN 8714 99 10, s připevněným představcem, brzdou a/nebo převodovou pákou nebo bez nich,
- pocházející z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčený výrobek“). Kódy KN jsou uvedeny pouze pro informaci.

zahájením a použité díly mají svůj původ v zemi, pro níž se použijí opatření, a

- b) hodnota těchto dílů činí 60 nebo více % z celkové hodnoty dílů montovaného výrobku; za obcházení se však nepovažuje případ, kdy hodnota přidaná během montáže nebo kompletace činí více než 25 % celkových výrobních nákladů, a
- c) vyrovnávací účinek cla je narušen cenami a/nebo množstvím montovaného obdobného zboží a existují důkazy o dumpingu, pokud jde o běžné hodnoty, které byly dříve zjištěny pro obdobné nebo stejné výrobky.“

C. OBCHÁZENÍ OPATŘENÍ PROTI OBCHÁZENÍ A TRVALÁ POVAHA

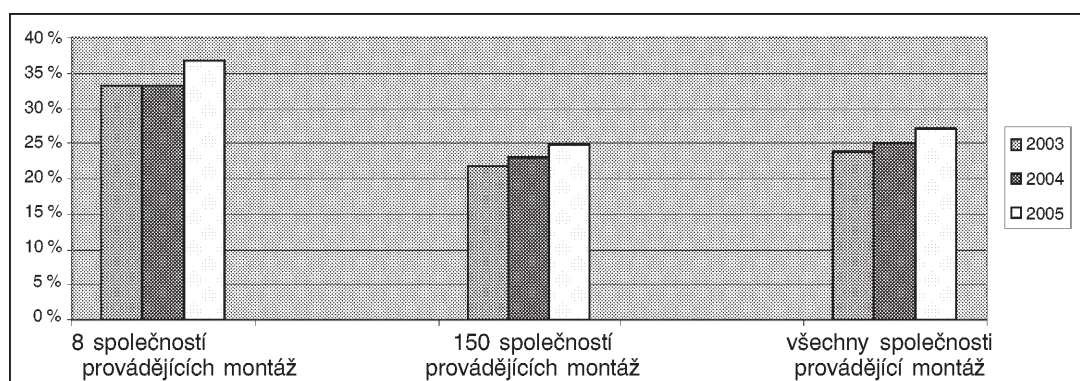
1. Právní rámec

- (19) Aby bylo možno posoudit, zda je třeba zachovat opatření proti obcházení v podobě stanovené v 9. bodě odůvodnění, zabýval se tento přezkum tím, zda v průběhu OPŠ docházelo k obcházení cla prováděním montážních operací a zda byly tyto okolnosti trvalé povahy.
- (20) Konkrétně bylo zkoumáno, zda byla v průběhu období přezkumného šetření splněna kritéria obcházení cla prováděním montážních operací podle čl. 13 odst. 2 základního nařízení a zda je pravděpodobné, že by byla tato kritéria splněna v případě zrušení opatření proti obcházení.
- (21) V zájmu snazšího odkazování jsou tato kritéria uvedena níže:
 - „a) montáž začala nebo byla značně rozšířena po zahájení antidumpingového šetření nebo těsně před jeho

2. Existence obcházení v průběhu OPŠ

- (22) Bylo zkoumáno, zda během období přezkumného šetření společnosti provádějící montáž ve Společenství obcházeły platná opatření proti obcházení.
- (23) Všechny společnosti spolupracující při šetření byly společnostmi provádějícími montáž ve Společenství osvobozené od opatření proti obcházení, tj. mohly pro účely montáže dovážet a používat čínské díly jízdních kol bez antidumpingového cla, pokud podíl čínských dílů nepřekročil 60 % celkové hodnoty dílů smontovaných jízdních kol. Šetřením se prokázalo, že vybrané společnosti provádějící montáž ve Společenství, které byly zařazeny do vzorku, toto pravidlo splňovaly, neboť u nich překročení 60 % podílu čínských dílů nemohlo být zjištěno.
- (24) Na základě hodnocení osmi společností provádějících montáž ve Společenství zařazených do vzorku a 158 vyplněných výběrových dotazníků bylo zjištěno, že u osmi společností provádějících montáž, které byly zařazeny do vzorku, činil průměrný podíl čínských dílů 37 %, tzn. byl hluboko pod 60 % prahem. Celkový podíl u všech spolupracujících společností provádějících montáž byl dokonce nižší a během OPŠ dosahoval 29 %.

(25) Uvedené podíly v letech 2003, 2004 a 2005 jsou zobrazeny v tabulce:



- (26) Jelikož jedno z kritérií obcházení nebylo splněno, nebylo u těchto společností provádějících montáž prokázáno obcházení stávajících opatření. Podmínky spojené s osvobozením, které bylo těmto společností uděleno, byly splněny.
- (27) Procentní podíl spolupracujících společností provádějících montáž jízdních kol ve Společenství byl velmi vysoký, respektive vyšší než 90 %, pokud jde o objem jízdních kol prodaných společnostmi provádějícími montáž v Evropském společenství, a nebyl nalezen žádný důkaz o tom, že by k obcházení hlavního opatření docházelo na straně jiných společností provádějících montáž jízdních kol. Vzhledem k těmto skutečnostem a k nepřítomnosti důkazu o opaku lze učinit závěr, že v průběhu OPŠ k obcházení hlavního opatření nedocházelo.

3. Trvalá povaha

- (28) Podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení bylo dále zkoumáno, zda je neexistence praktik obcházení trvalé povahy, tj. zda není pravděpodobné, že by v případě zrušení opatření proti obcházení opět k obcházení docházelo.

3.1 Zahájení nebo výrazné rozšíření montážní operace

- (29) Nejprve byla provedena analýza toho, zda by po zrušení opatření proti obcházení docházelo k zahájení nebo výraznému rozšíření montážních operací. V této souvislosti je třeba připomenout, že v průběhu původního šetření zaměřeného na obcházení bylo zjištěno, že po zavedení hlavních opatření týkajících se čínských jízdních kol v roce 1993 se montáže čínských dílů jízdních kol výrazně rozšiřovaly, a to až do roku 1997, kdy bylo zavedeno opatření proti obcházení. Došlo k výrazným změnám obchodních toků: dovoz čínských jízdních kol prudce poklesl a dovoz čínských dílů se začal rychle zvyšovat. Tato zkušenost z minulosti naznačuje existenci rizika, že v nepřítomnosti opatření proti obcházení by opět mohlo dojít ke zvýšení dovozu čínských dílů a k rozšíření montáže jízdních kol s použitím těchto dílů.
- (30) Kromě toho bylo šetřením prokázáno, že čínské díly jízdních kol jsou obecně levnější než díly pocházející odjinud. Pokud by tedy některé společnosti provádějící montáž ve Společenství rozšířily používání čínských dílů, další by v zájmu zachování své konkurenceschopnosti rovněž začaly čínské díly více používat.
- (31) Vzhledem ke skutečnostem uvedeným výše nelze vyloučit, že by v důsledku zrušení opatření proti obcházení došlo ke značnému zvýšení dovozu čínských dílů a k rozšíření montážních operací.

3.2 Kritérium týkající se 60 % prahu jako maximálního podílu čínských dílů

- (32) Bylo zkoumáno, zda je pravděpodobné, že by v případě zrušení opatření proti obcházení podíl čínských dílů

používaných společnostmi provádějícími montáž v ES překročil 60 % hodnoty všech dílů použitých při montáži jízdních kol.

- (33) Je třeba připomenout 24. bod odůvodnění, který uvádí, že v průběhu OPŠ dosahoval celkový průměrný podíl čínských dílů 29 %, tj. byl hluboko pod 60 % prahem. Průměrný podíl u osmi výrobců zařazených do vzorku byl poněkud vyšší a dosahoval 37 %.
- (34) Šetřením bylo zjištěno, že příčiny, proč byl podíl používaných čínských dílů u společností provádějících montáž v Evropském společenství výrazně nižší než 60 %, tedy práh povolený pravidly pro osvobození, které jim bylo uděleno, lze do určité míry vysvětlit takto:

— Nejdůležitější skutečností je, že každý model osvobozených výrobců v ES musí splňovat pravidlo maximálního 60 % podílu a vysoce kvalitní modely (u nichž se používá čínských dílů méně, pokud vůbec nějaké) průměrný poměr čínských dílů narušují.

— Neustálé změny cen dovážených dílů, přepravních nákladů a výměnných kurzů i další praktické důvody vyžadují, aby si společnosti provádějící montáž v Evropském společenství zachovávaly manévrovací prostor a nevystavovaly se riziku, že své právo na osvobození ztratí.

- (35) Je však velice obtížné určit, zda výše uvedené důvody odpovídajícím způsobem objasňují výrazný rozdíl mezi současným podílem čínských dílů jízdních kol používaných společnostmi provádějícími montáž v ES na jedné straně a 60 % limitem pro podíl čínských dílů povolený pravidly týkajícími se obcházení a systému osvobození na straně druhé.
- (36) Kromě toho některé společnosti provádějící montáž ve Společenství uvedly, že dovážejí méně než 60 % čínských dílů jízdních kol, aby splnily své povinnosti plynoucí z osvobození, které jim bylo uděleno.
- (37) Jak již bylo uvedeno v 30. bodě odůvodnění, čínské díly jízdních kol jsou obecně levnější než díly jízdních kol pocházející odjinud, a společnosti provádějící montáž ve Společenství mohou proto začít více používat čínské díly, aby udržely krok se svými konkurenty.
- (38) Situace je proto poněkud nejasná. Na jedné straně není vzhledem ke značnému rozdílu mezi skutečným a povoleným podílem používaných čínských dílů zjevné riziko, že by společnosti provádějící montáž jízdních kol 60 % práh v krátkodobém horizontu překročily.

- (39) Na straně druhé ve střednědobém horizontu by byly čínské společnosti provádějící montáž jízdních kol stále ještě silně motivovány k vývozu překračujícím 60 % povolený limit, a mohly by tudíž opět začít obcházet původní opatření tím, že by do ES vyvážely jízdní kola v podobě polorozložených (tzv. semi-knocked down, SKD) nebo zcela rozložených (tzv. completely knocked down) sad, tj. téměř úplná jízdní kola v oddělených schránkách. Obnovilo by se tak vlastně obcházení, k němuž docházelo v 90. letech minulého století, před zavedením opatření proti obcházení, a důsledkem by bylo jasné překročení 60 % prahu.
- (40) Jelikož je motivace dovážet více, než povoluje 60 % práh vskutku dost silná, zdá se, po zvážení všech aspektů, že existuje určité riziko překročení 60 % limitu v případě, že by byla opatření zrušena.
- (41) Pokud jde o pravidlo 25 % přidané hodnoty, které představuje výjimku ke kritériu týkajícímu se 60 % prahu, bylo na základě 158 zodpovězených formulářů pro výběr vzorku zjištěno, že průměrná hodnota přidaná společnostmi provádějícími montáž ve Společenství činila během OPŠ 20 %. U osmi společnostmi zařazených do vzorku dosahovala průměrná přidaná hodnota během OPŠ 22 %. Vzhledem k nízké úrovni výroby dílů ve Společenství je nanejvýš pravděpodobné, že by tato přidaná hodnota nepřesáhla 25 % práh v případě, že by podíl čínských dílů překročil 60 % práh. Je tedy nepravděpodobné, že by přidaná hodnota společností provádějících montáž ve Společenství činila více než 25 %.
- (42) Je však třeba připomenout, že v průběhu šetření, které vedlo k zavedení opatření proti obcházení v roce 1997, bylo prokázáno, že nápravný účinek cla z čínských jízdních kol byl vzhledem k prodejním cenám mařen a že dumping existoval. Vzhledem k tomu, že během OPŠ neexistovaly srovnatelné ceny, jsou zjištění tohoto dřívějšího šetření s ohledem na maření účinků a dumping, jak je uvedeno v 19. až 24. bodě odůvodnění opatření proti obcházení, nadále platná.
- (43) Je však třeba připomenout, že v průběhu šetření, které vedlo k zavedení opatření proti obcházení v roce 1997, bylo prokázáno, že nápravný účinek cla z čínských jízdních kol byl vzhledem k prodejním cenám mařen a že dumping existoval. Vzhledem k tomu, že během OPŠ neexistovaly srovnatelné ceny, jsou zjištění tohoto dřívějšího šetření s ohledem na maření účinků a dumping, jak je uvedeno v 19. až 24. bodě odůvodnění opatření proti obcházení, nadále platná.

D. ZÁVĚRY

- (44) Přezkumem bylo zjištěno, že v současné době k žádnému zjevnému obcházení nedochází. Zároveň však bylo prokázáno, že riziko opětovného výskytu obcházení nelze vyloučit. Na základě výše provedené analýzy existuje riziko, i když omezené, že v případě zrušení opatření proti obcházení současná neexistence obcházení ve střednědobém horizontu nepotrvá, neboť společnosti provádějící montáž ve Společenství by mohly výrazně rozšířit montážní operace s použitím čínských dílů jízdních kol v poměru překračujícím 60 % práh, což by mařilo nápravné účinky antidumpingového cla z čínských jízdních kol.
- (45) Opatření proti obcházení je proto zachováno s cílem zajistit, aby bylo hlavní opatření, tj. antidumpingové clo z jízdních kol, účinné a aby nemohlo být mařeno obcházením prostřednictvím montážních operací v jakékoli podobě,

3.3 Maření nápravných účinků cla vzhledem k prodejním cenám nebo množství a dumping

- (42) Bylo třeba prozkoumat, zda by byly v případě zrušení opatření proti obcházení mařeny nápravné účinky antidumpingového cla a zda by opět docházelo k dumpingu. V současných tržních podmínkách, kdy opatření proti obcházení a související systém osvobodování existují, však nebylo možné provést náležitou analýzu toho, zda by byly účinky cla mařeny vzhledem k prodejním cenám a zda by docházelo k dumpingu, neboť pro výpočet cen v ES je třeba vycházet ze situace, kdy by byla jízdní kola složena pouze z čínských dílů. Naproti tomu jízdní kola smontovaná v Evropském společenství během OPŠ byla vyrobena z dílů různého původu, pocházejících z Evropského společenství, ČLR i jiných třetích zemí.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Rozšíření antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na dovoz některých dílů jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě nařízení (ES) č. 71/97 zůstává zachováno a přezkum týkající se těchto dovozů se ukončuje.

Článek 2

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 25. února 2008.

Za Radu
předseda
A. VIZJAK