

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

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

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství⁽¹⁾ („základní nařízení“), a zejména na článek 13 uvedeného nařízení,

s ohledem na návrh předložený Evropskou komisí („Komise“) po konzultaci s poradním výborem,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1 Stávající opatření

- (1) Nařízením (EHS) č. 2474/93⁽²⁾ uložila Rada konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“) ve výši 30,6 %. Na základě šetření týkajícího se obcházení antidumpingových opatření podle článku 13 základního nařízení bylo toto clo nařízením Rady (ES) č. 71/97⁽³⁾ rozšířeno na dovoz některých dílů jízdních kol pocházejících z ČLR. Mimoto bylo rozhodnuto o vytvoření „režimu osvobození od cla“ na základě čl. 13 odst. 2 základního nařízení. Podrobné údaje o tomto režimu byly uvedeny v nařízení Komise (ES) č. 88/97⁽⁴⁾.

- (2) Na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení Rada nařízením (ES) č. 1524/2000⁽⁵⁾ rozhodla, že by výše uvedená opatření měla být zachována.

- (3) Na základě prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení Rada nařízením (ES) č. 1095/2005⁽⁶⁾ zvýšila platné antidumpingové clo na 48,5 %.

- (4) Na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení Rada v říjnu 2011 rozhodla prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011⁽⁷⁾, že by výše uvedená opatření („stávající opatření“) měla být zachována.

- (5) V březnu 2012 informovala Komise oznámením zveřejněným v Úředním věstníku Evropské unie⁽⁸⁾ o zahájení prozatímního přezkumu antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR do Unie podle čl. 11 odst. 3 a čl. 13 odst. 4 antidumpingového základního nařízení.

- (6) V květnu 2013 Rada nařízením (EU) č. 502/2013⁽⁹⁾ změnila prováděcí nařízení (EU) č. 990/2011 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 nařízení (ES) č. 1225/2009.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1993, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 16, 18.1.1997, s. 55.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 17, 21.1.1997, s. 17.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 175, 14.7.2000, s. 39.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 183, 14.7.2005, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 261, 6.10.2011, s. 2.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 71, 9.3.2012, s. 10.

⁽⁹⁾ Viz strana 17 v tomto čísle Úředního věstníku.

- (7) V dubnu 2012 informovala Komise oznámením zveřejněným v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽¹⁾ o zahájení antisubvenčního řízení týkajícího se dovozu jízdních kol pocházejících z ČLR do Unie podle článku 10 nařízení Rady (ES) č. 597/2009 ze dne 11. června 2009 ⁽²⁾.
- (8) V listopadu 2012 informovala Komise oznámením zveřejněným v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾ o tom, že zjištění plynoucí z předmětného šetření mohou být použita v antisubvenčním řízení uvedeném v 7. bodě odůvodnění.
- (9) V květnu 2013 Komise rozhodnutím 2013/227/EU ⁽⁴⁾ ukončila antisubvenční řízení uvedené v 7. bodě odůvodnění, aniž by uložila nějaká opatření.

1.2 Žádost

- (10) Dne 14. srpna 2012 obdržela Komise žádost podle čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 základního nařízení, aby prošetřila možné obcházení antidumpingových opatření uložených na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR a aby zavedla celní evidenci dovozu jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u něho deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska.
- (11) Žádost předložilo Evropské sdružení výrobců jízdních kol (EBMA) jménem tří výrobců jízdních kol v Unii: In Cycles – Montagem e Comercio de Bicicletas, Lda, SC. EUROSPORT DHS S.A. a MAXCOM Ltd.

1.3 Zahájení šetření

- (12) Poté, co bylo po konzultaci s poradním výborem shledáno, že existují dostatečné důkazy *prima facie* pro zahájení šetření podle čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 základního nařízení, rozhodla se Komise prošetřit možné obcházení antidumpingových opatření uložených na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR a zavést celní evidenci dovozu jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky nebo z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky nebo z Tuniska.
- (13) Šetření bylo zahájeno dne 25. září 2012 nařízením Komise (EU) č. 875/2012 ⁽⁵⁾ („zahajovací nařízení“).

- (14) Důkazy *prima facie*, které má Komise k dispozici, prokázaly, že po zvýšení antidumpingového cla na dotčený výrobek, které bylo uloženo nařízením (ES) č. 1095/2005, uvedeném v 3. bodě odůvodnění, došlo k podstatné změně obchodních toků týkajících se vývozu z ČLR, Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska do Unie. Zdá se, že tato změna obchodních toků nemá jiné dostatečné opodstatnění nebo důvod, než je zvýšení cla.
- (15) Zdá se, že tato změna je důsledkem překládky jízdních kol pocházejících z ČLR a směřujících do Unie přes Indonésii, Malajsi, Šrí Lanku nebo Tunisko a montáží v Indonésii, na Šrí Lance a v Tunisku.

- (16) Z důkazů dále vyplývá, že vyrovnávací účinky stávajících antidumpingových opatření uložených na dotčený výrobek jsou mařeny, pokud se jedná o množství i ceny. Zdá se, že dovoz výrobku, který je předmětem šetření, nahradil ve velkém množství dovoz tohoto výrobku pocházejícího z ČLR. Dále existují dostatečné důkazy o tom, že dovoz výrobku, který je předmětem šetření, probíhá za ceny, které jsou pod úrovní ceny nepůsobící újmu, která byla stanovena v šetření, jež vedlo k uložení stávajících opatření.

- (17) Existují také důkazy o tom, že ceny výrobku, který je předmětem šetření, jsou ve srovnání s běžnou hodnotou, která byla pro dotčený výrobek stanovena dříve, dumpingové.

1.4 Šetření

- (18) Komise oficiálně informovala o zahájení šetření orgány ČLR, Indonésie, Malajsie, Šrí Lanky a Tuniska, výrobce/vývozce v těchto zemích, známé dotčené dovozce v Unii a výrobní odvětví Unie.
- (19) Výrobcům/vývozcům v Indonésii, Malajsi, na Šrí Lance a v Tunisku, kteří jsou Komisi známi, nebo prostřednictvím zastoupení Indonésie, Malajsie, Šrí Lanky a Tuniska při Evropské unii byly zaslány formuláře pro osvobození. Výrobcům/vývozcům v ČLR, kteří jsou známi Komisi, nebo prostřednictvím zastoupení ČLR při Evropské unii byly zaslány dotazníky. Dotazníky byly rovněž zaslány známým dovozcům v Unii, kteří nejsou ve spojení.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 122, 27.4.2012, s. 9.

⁽²⁾ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 93.

⁽³⁾ Úř. věst. C 346, 14.11.2012, s. 7.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 136, 23.5.2013, s. 15.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 258, 26.9.2012, s. 21.

(20) Zúčastněné strany dostaly ve lhůtě stanovené v zahajovacím nařízení možnost písemně vyjádřit svá stanoviska a požádat o slyšení. Všechny strany byly informovány o tom, že odmítnutí spolupráce by mohlo vést k použití článku 18 základního nařízení a k tomu, že by zjištění vycházela pouze z dostupných údajů.

(21) Formulář pro osvobození vyplnili čtyři výrobci/vývozci v Indonésii, jeden v Malajsii, šest na Šrí Lance a dva v Tunisku. Z čínských výrobců/vývozců nespolupracoval žádný. Na dotazník odpověděli tři dovozci v Unii, kteří nejsou ve spojení.

(22) Komise provedla inspekce v prostorách těchto společností:

- P.T. Inera Sena, Buduran, Sidoarjo, Indonésie,
- Wijaya Indonesia Makmur Bicycles Industries, Driyorejo, Gresik, Jawa Timur, Indonésie,
- P.T. Terang Dunia Internusa, Slipi, Jakarta Barat, Indonésie,
- P.T. Chin Haur, Tangerang, Indonésie,
- Tan Lan Venture Corporation Sdn Bhd, Kampar, Perak, Malajsie,
- Asiabike Industrial Limited, Henamulla, Panadura, Šrí Lanka,
- BSH Ventures Limited, Colombo, Šrí Lanka,
- City Cycle Industries, Colombo, Šrí Lanka,
- Firefox Lanka (Pvt) Ltd, Weliketiya Pamunugama, Šrí Lanka,
- Kelani Cycles Pvt Ltd, Katunayake, Šrí Lanka,
- Samson Bikes (Pvt) Ltd, Colombo, Šrí Lanka,
- Mediterranean United Industries, Bouhajar Monastir, Tunisko,
- Euro Cycles, Sousse, Tunisko.

1.5 Posuzované období a období šetření

(23) Šetření se vztahovalo na období od 1. ledna 2004 do 31. srpna 2012 („období šetření“). Za období šetření byly shromážděny údaje za účelem prošetření mimo jiné údajné změny obchodních toků po zvýšení antidumpingového cla v roce 2005. Za období od 1. září 2011 do 31. srpna 2012 („posuzované období“ nebo „PO“) byly shromážděny podrobnější údaje s cílem přezkoumat možné maření vyrovnávacího účinku platných opatření a existenci dumpingu.

2. VÝSLEDKY ŠETŘENÍ

2.1 Obecné informace

(24) V souladu s čl. 13 odst. 1 základního nařízení byla existence obcházení posouzena prostřednictvím postupné analýzy, jejímž účelem bylo zjistit, zda došlo ke změně obchodních toků mezi ČLR, čtyřmi dotčenými zeměmi a Unií; zda je tato změna způsobena praktikami, zpracovatelskými postupy nebo pracemi, pro něž mimo uložení cla neexistuje dostatečné opodstatnění nebo hospodářský důvod; zda existují důkazy o újmě nebo o tom, že vyrovnávací účinky cla jsou mařeny, pokud se jedná o ceny anebo množství výrobku, který je předmětem šetření, a zda existují důkazy o dumpingu ve vztahu k dříve určené běžné hodnotě, v případě nutnosti v souladu s článkem 2 základního nařízení.

2.2 Dotčený výrobek a výrobek, který je předmětem šetření

(25) Dotčeným výrobkem jsou jízdní kola a jiná kola (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, pocházející z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN 8712 00 30 a ex 8712 00 70 („dotčený výrobek“).

(26) Výrobek, který je předmětem šetření, je tentýž jako výše vymezený výrobek, avšak zasílaný z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, v současnosti stejných kódů KN jako dotčený výrobek („výrobek, který je předmětem šetření“).

(27) Z šetření vyplynulo, že výše vymezená jízdní kola vyvážená z ČLR do Unie a jízdní kola zasílaná z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska do Unie mají stejné základní fyzické i technické vlastnosti a stejné využití, a je tedy třeba je považovat za obdobné výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

2.3 Míra spolupráce a stanovení objemu obchodu

2.3.1 Indonésie

(28) Čtyři indonéské společnosti, které předložily žádost o osvobození podle čl. 13 odst. 4 základního nařízení, představovaly 91 % celkového dovozu z Indonésie do Unie během posuzovaného období. Ke stanovení celkového objemu dovozu z Indonésie byly použity údaje z databáze Comext⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Comext je databáze Eurostatu obsahující statistiky zahraničního obchodu.

(29) Nebylo možno ověřit údaje předložené jednou z těchto společností, která uvedla, že nevede žádné pracovní výkazy, které se používají pro vyplnění formuláře pro osvobození. Tato společnost proto nedokázala vysvětlit ani prokázat, jak byly vykázané údaje získány. Údaje předložené touto společností se dále ukázaly jako nespolehlivé, neboť vykazované údaje, které byly otestovány a přepočteny podle účetních knih nalezených v prostorách společnosti, se ukázaly jako nesprávné (např. nákupy, objem výroby). Šetření dále odhalilo, že obchodní ředitel této společnosti byl zároveň zaměstnáván čínským výrobcem jízdních kol, který byl hlavním dodavatelem materiálu (dílů jízdních kol) pro tuto indonéskou společnost.

(30) V souladu s čl. 18 odst. 4 základního nařízení byla proto tato společnost zpravena o záměru Komise nepoužít údaje, které předložila, a byla jí poskytnuta lhůta k vyjádření.

(31) Společnost namítla, že ochotně spolupracovala, jelikož předložila všechny požadované dokumenty s výjimkou pracovních výkazů, o nichž tvrdí, že nebyly původně požadovány. O předložení pracovních výkazů se ale žádalo v oznámení o inspekci zaslaném společnosti před provedením inspekce na místě. Společnost dále tvrdila, že výpočet výrobních a nákupních hodnot byl zkreslen chybným vysvětlením jejího pracovníka a že kontrola vývozních obchodů potvrdila správnost údajů. V této souvislosti je třeba upozornit, že přes několik vysvětlení podaných pracovníky nebylo možno dospět k souladu mezi údaji získanými na místě a údaji uvedenými ve formuláři pro osvobození. Pokud jde o hodnotu prodeje na vývoz, údaje skutečně odpovídaly. Pracovníci společnosti účastníci se inspekce nedokázali Komisi vysvětlit původ údajů uvedených ve formuláři pro osvobození ani způsob jejich výpočtu. Společnost dále potvrdila, že obchodní ředitel zároveň pracuje pro čínského výrobce jízdních kol.

(32) K informacím poskytnutým touto společností nemohlo být z uvedených důvodů přihlédnuto.

(33) Zjištění o této společnosti proto vycházela v souladu s článkem 18 základního nařízení z dostupných údajů. Ostatní tři společnosti byly považovány za spolupracující.

2.3.2 Malajsie

(34) Jediná malajsijská společnost, která předložila žádost o osvobození podle čl. 13 odst. 4 základního nařízení, představovala 20 až 30 % celkového dovozu z Malajsie

do Unie během posuzovaného období. Celkový objem dovozu jízdních kol z Malajsie do Unie byl stanoven podle údajů z databáze Comext. Společnost byla považována za spolupracující.

2.3.3 Šrí Lanka

(35) Šest šrílanských společností, které předložily žádost o osvobození podle čl. 13 odst. 4 základního nařízení, představovalo 69 % celkového dovozu ze Šrí Lanky do Unie během posuzovaného období. Ke stanovení celkového objemu dovozu ze Šrí Lanky byly použity údaje z databáze Comext.

(36) Jedna ze společností během šetření stáhla žádost o osvobození s odůvodněním, že ukončila výrobu jízdních kol na Šrí Lance. K údajům týkajícím se této společnosti proto nebylo přihlédnuto.

(37) Druhá společnost spolupracovala nedostatečně. Předložené údaje se nepodařilo ověřit, protože nebylo možno spolehlivě určit hodnotu a množství dílů čínského původu nakoupených touto společností. Také nebylo možno ověřit hodnotu a množství dílů použitých ve výrobním procesu, neboť byly nakupovány třetí stranou a této společnosti byly zasílány pouze za účelem montáže.

(38) V souladu s čl. 18 odst. 4 základního nařízení byla proto tato společnost zpravena o záměru Komise nepoužít údaje, které předložila, a byla jí poskytnuta lhůta k vyjádření. Společnost se nevyjádřila.

(39) Spolupráce ze strany další společnosti byla také shledána jako nedostatečná. Poskytnuté informace se nepodařilo ověřit na místě, jelikož společnost zatajila důležité informace. Nepřipravila totiž informace výslovně vyžádané před provedením inspekce na místě, jako jsou pracovní výkazy nebo seznam společností, které jsou s ní ve spojení, a tím bránila postupu ověřování. Také se ukázalo, že nákupní hodnota dílů místního původu vykázaná touto společností není spolehlivá, jelikož šetření odhalilo přinejmenším několik vazeb mezi dotčenou společností a místním dodavatelem dílů jízdních kol, které přesahovaly obvyklý rozsah vztahů mezi kupujícím a prodávajícím a jež tato společnost nedokázala objasnit.

(40) V souladu s čl. 18 odst. 4 základního nařízení byla společnost zpravena o záměru Komise nepoužít údaje, které předložila, a byla jí poskytnuta lhůta k vyjádření. Společnost reagovala zpochybněním zjištění a doplněním důkazů a vysvětlení. Žádný z nově předložených důkazů nebylo možno přijmout. Zprvu je nebylo možno ověřit, neboť byly předloženy až po inspekci v prostorách

společnosti. Většina z nich byla v rozporu s vysvětlením a důkazy získanými na místě. Zadruhé, nově předložená vysvětlení byla shledána nedostatečnými, protože neobjasnila hlavní nezodpovězené otázky, zejména vztahy ke společností ve spojení.

- (41) K informacím poskytnutým touto společností nemohlo být z uvedených důvodů přihlédnuto.
- (42) Zjištění o této společnosti proto vycházela v souladu s článkem 18 základního nařízení z dostupných údajů.

2.3.4 Tunisko

- (43) Dvě tuniské společnosti, které předložily žádost o osvobození podle čl. 13 odst. 4 základního nařízení, představovaly v posuzovaném období veškerý dovoz z Tuniska do Unie podle databáze Comext. Tyto společnosti byly považovány za spolupracující.

2.3.5 Čínská lidová republika

- (44) Jak je uvedeno v 21. bodě odůvodnění, žádný z čínských výrobců/vývozců nespolutracoval. Zjištění o dovozu dotčeného výrobku do Unie na jedné straně a vývozu jízdních kol z ČLR do Indonésie, Malajsie, na Šrí Lanku a do Tuniska na straně druhé proto vycházejí v souladu s čl. 18 odst. 1 základního nařízení z dostupných údajů. Pokud jde o dovoz do Unie, byly použity údaje o dovozu zaznamenané v databázi Comext. Pro určení objemu vývozu z ČLR do Indonésie, Malajsie, na Šrí Lanku a do Tuniska byly použity národní statistiky ČLR.

2.4 Změna obchodních toků

2.4.1 Dovoz do Unie z ČLR, Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska

- (45) Dovoz dotčeného výrobku do Unie z ČLR se od roku 2005, tedy po zpřísnění antidumpingových opatření v červenci 2005, snížil o 38,2 %. V následujících letech tento pokles pokračoval. Celkově se dovoz z ČLR snížil v období šetření o více než 80 %.

- (46) Současně se od roku 2005 dovoz výrobku, který je předmětem šetření, do Unie z Indonésie zvyšoval a v roce 2006 se ve srovnání s rokem 2004 více než zdvojnásobil. Dovoz se nadále zvyšoval s výjimkou roku 2009, kdy ale rovněž převýšil úroveň roku 2004. Až do posuzovaného období se dovoz od roku 2009 opět setrvale zvyšoval. V posuzovaném období se dovoz z Indonésie ve srovnání s rokem 2004 zvýšil o 157 %.

- (47) Dovoz výrobku, který je předmětem šetření, do Unie z Malajsie dosáhl před zvýšením antidumpingového cla v červenci 2005 zanedbatelných hodnot. V roce 2005 došlo k jeho výraznému nárůstu (více než dvěstěkrát) následovaném v roce 2009 poklesem o 46 % a opětovným nárůstem o 38 % v roce 2010. Přestože se dovoz z Malajsie v roce 2011 a během posuzovaného období opět snížil, úroveň dovozu během posuzovaného období stále vysoce přesahovala úroveň dovozu z roku 2004 před zpřísněním antidumpingových opatření, konkrétně dosáhla počtu 185 158 jízdních kol oproti 10 749 jízdním kolům v roce 2004, dovoz se tedy zvýšil o 1 623 %.

- (48) Dovoz výrobku, který je předmětem šetření, do Unie ze Šrí Lanky výrazně vzrostl po zvýšení antidumpingového cla v roce 2005 a v následujících letech tento trend pokračoval, až vyvrcholil v roce 2010, kdy dosáhl téměř 500 % nárůstu. V roce 2011 a během posuzovaného období se dovoz výrobku, který je předmětem šetření, ze Šrí Lanky snížil, ačkoli stále vysoce přesahoval úroveň z roku 2004, tedy před zpřísněním antidumpingových opatření, a celkový dovoz ze Šrí Lanky se mezi rokem 2004 a posuzovaným obdobím tedy zvýšil o 282 %.

- (49) Dovoz dotčeného výrobku do Unie z Tuniska se po zvýšení antidumpingového cla v roce 2005 zvýšil o téměř 30 % a o dalších více než 20 % v roce 2006. V letech 2006 a 2007 se více než zdvojnásobil a vrcholu dosáhl v roce 2007. V období 2008–2010 se dovoz snižoval, aby se následně v roce 2011 zvýšil a potom během posuzovaného období mírně snížil. Během období šetření se dovoz z Tuniska zvýšil o 200,3 %.

- (50) Tabulka 1 ukazuje počet jízdních kol z ČLR, Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska dovezených do Unie v období od 1. ledna 2004 do 31. srpna 2012, tj. v období šetření.

Tabulka 1

(v kusech)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1.9.2011– 31.8.2012 (PO)
ČLR	2 550 775	1 575 452	995 715	986 514	941 522	597 339	627 066	584 303	411 642
Index (2004 = 100)	100	61,8	39,0	38,7	36,9	23,4	24,6	22,9	16,1
Indonésie	237 648	282 045	500 623	593 769	634 623	437 023	551 847	614 798	612 448

(v kusech)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1.9.2011– 31.8.2012 (PO)
Index (2004 = 100)	100	118,7	210,7	249,9	267,0	183,9	232,2	258,7	257,7
Malajsie	10 749	229 354	497 974	475 463	360 871	193 102	266 164	177 306	185 158
Index (2004 = 100)	100	2 133,7	4 632,7	4 423,3	3 357,3	1 796,5	2 476,2	1 649,5	1 722,6
Šrí Lanka	249 491	352 078	534 413	574 153	749 358	1 016 523	1 237 406	975 297	953 169
Index (2004 = 100)	100	141,1	214,2	230,1	300,4	407,4	496,0	390,9	382,0
Tunisko	167 137	212 257	251 054	549 848	527 209	529 734	414 488	519 217	501 853
Index (2004 = 100)	100	127,0	150,2	329,0	315,4	316,9	248,0	310,7	300,3

Zdroj: statistiky Comext

2.4.2 Vývoz z ČLR do Indonésie, Malajsie, na Šrí Lanku a do Tuniska

- (51) Vývoz jízdních kol z ČLR do Indonésie se poprvé zvýšil v roce 2008 (o 56,2 %). Mezi rokem 2008 a posuzovaným obdobím se dovoz s výjimkou roku 2009 stále zvyšoval. Během období šetření se vývoz z ČLR do Indonésie zvýšil celkem o 83,8 %.
- (52) Vývoz jízdních kol z ČLR do Malajsie vzrostl po zvýšení antidumpingového cla v roce 2005 téměř o 30 % a poté se dále zvyšoval, až dosáhl vrcholu v roce 2011, oproti roku 2004 došlo tedy k nárůstu o 110,8 %. Během posuzovaného období se vývoz z ČLR do Malajsie lehce snížil, přesto se však udržel na úrovni vysoce přesahující úroveň z roku 2004. Během období šetření se čínský vývoz do Malajsie celkově zvýšil o 99,6 %.
- (53) Vývoz jízdních kol z ČLR na Šrí Lanku se po zvýšení antidumpingového cla v červenci 2005 také zvýšil. Následně došlo k jeho mírnému poklesu v roce 2007,

ale v letech 2010 a 2011 se oproti roku 2004 více než zdvojnásobil. Během období šetření se čínský vývoz na Šrí Lanku celkově zvýšil o 132,5 %.

- (54) Vývoz z ČLR do Tuniska byl před zvýšením antidumpingového cla zanedbatelný. Od roku 2005 se vývoz do Tuniska výrazně zvyšoval a v roce 2008 dosáhl vrcholu (z 2 534 kusů v roce 2004 na 389 445 kusů v roce 2008). Přestože se po tomto roce vývoz z ČLR do Tuniska opět snížil a držel se na nižší úrovni, stále se pohyboval na mnohem vyšší úrovni než v roce 2004. Celkově se čínský vývoz jízdních kol do Tuniska zvýšil z 2 534 kusů v roce 2004 na 170 772 kusů v posuzovaném období.
- (55) Tabulka 2 ukazuje vývoz jízdních kol z ČLR do Indonésie, Malajsie, na Šrí Lanku a do Tuniska v období od 1. ledna 2004 do 31. srpna 2012, tj. během období šetření.

Tabulka 2

(v kusech)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1.9.2011– 31.8.2012 (PO)
Indonésie	2 128 804	1 731 224	2 121 019	1 906 364	3 325 531	2 287 374	3 644 836	3 773 852	3 912 882
Index (2004 = 100)	100	81,3	99,6	89,6	156,2	107,4	171,2	177,3	183,8
Malajsie	721 335	933 943	890 241	974 860	1 515 886	1 111 251	1 291 766	1 520 276	1 440 132
Index (2004 = 100)	100	129,5	123,4	135,1	210,2	154,1	179,1	210,8	199,6
Šrí Lanka	267 371	315 233	345 953	254 774	425 405	383 377	699 328	685 744	621 620
Index (2004 = 100)	100	117,9	129,4	95,3	159,1	143,4	261,6	256,5	232,5
Tunisko	2 534	7 188	37 042	175 761	389 445	171 332	225 369	204 465	170 772
Index (2004 = 100)	100	283,7	1 461,8	6 936,1	15 368,8	6 761,3	8 893,8	8 068,9	6 739,2

Zdroj: čínské statistiky

2.4.3 Objem výroby

- (56) Společnosti v Indonésii a Tunisku zvýšily výrobu mezi rokem 2009 a posuzovaným obdobím o 54 % a 24 %. Šrílanské společnosti však ve stejném období výrobu mírně snížily.
- (57) Pokud jde o Malajsii, jediná malajsijská spolupracující společnost zahájila výrobu a vývoz jízdních kol v roce 2010. Jelikož žádná další společnost nespolupracovala, nepodařilo se získat informace o skutečné výrobě jízdních kol v této zemi.

Tabulka 3

Výroba jízdních kol spolupracujícími společnostmi v Indonésii, na Šrí Lance a v Tunisku

Objemy výroby v jednotkách	2009	2010	2011	PO
Indonésie	1 217 664	1 631 459	1 877 067	1 877 381
Index	100	134	154	154
Šrí Lanka	737 632	886 191	688 059	692 454
Index	100	120	93	94
Tunisko	430 022	483 135	575 393	532 425
Index	100	112	134	124

2.5 Závěr ohledně změny obchodních toků

- (58) Celkové snížení objemu vývozu z ČLR do Unie a souběžné zvýšení vývozu z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska do Unie a zvýšení vývozu z ČLR do Indonésie, Malajsie, na Šrí Lanku a do Tuniska po zpřísnění antidumpingových opatření v červenci 2005 představuje změnu obchodních toků mezi výše uvedenými zeměmi na jedné straně a Unii na straně druhé ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení.

2.6 Povaha obcházení platných opatření

- (59) Ustanovení čl. 13 odst. 1 základního nařízení vyžaduje, aby byla změna obchodních toků způsobena praktikami, zpracovatelskými postupy nebo pracemi, pro něž mimo uložení vyrovnávacího cla neexistuje dostatečné opodstatnění nebo hospodářský důvod. Praktiky, zpracovatelské postupy nebo práce zahrnují mimo jiné zasílání výrobku, který je předmětem stávajících opatření, prostřednictvím třetích zemí a montáž dílů při montážní operaci v Unii nebo třetí zemi. Existence montážních operací je určena v souladu s čl. 13 odst. 2 základního nařízení.

2.6.1 Indonésie

Překládka

- (60) Vývoz čtyř původně spolupracujících indonéských společností činil v posuzovaném období 91 % celkového indonéského vývozu do Unie.
- (61) U tří ze čtyř původně spolupracujících společností neodhalilo šetření žádné praktiky překládky.
- (62) V případě čtvrté společnosti bylo zjištěno, jak je uvedeno v 29. až 33. bodě odůvodnění, že je třeba použít článek 18 základního nařízení. Šetření odhalilo, že tato společnost nevlastnila dostatečné zařízení zdůvodňující objem vývozu do Unie v posuzovaném období, a proto lze vzhledem k neexistenci jiných důvodů uzavřít, že se podílela na praktikách obcházení prostřednictvím překládky.
- (63) Vývozci, na něž připadá zbývající část vývozu do Unie, nespolupracovali, což popisuje 29. až 33. bod odůvodnění.
- (64) S ohledem na změnu obchodních toků ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení mezi Indonésií a Uníí potvrzenou závěrem v 58. bodě odůvodnění, na zjištění týkající se jedné indonéské společnosti uvedené v 62. bodě odůvodnění a na skutečnost, že někteří indonéští výrobci/vývozci se nepřihlásili a nespolupracovali, byla tudíž potvrzena existence překládky výrobků čínského původu v Indonésii.

Montáž

- (65) U každé spolupracující společnosti byly analyzovány zdroje materiálu (dílů jízdních kol) a výrobní náklady s cílem stanovit, zda některé montážní operace v Indonésii představují obcházení stávajících opatření podle kritérií čl. 13 odst. 2 základního nařízení. U tří ze čtyř společností, které původně spolupracovaly, nepředstavoval materiál čínského původu (díly jízdních kol) 60 % nebo více celkové hodnoty dílů montovaného výrobku. Nebylo proto nutno zkoumat, zda hodnota přidaná dílům během montáže přesáhla 25 % výrobních nákladů. U těchto tří společností tedy nebyly zjištěny montážní operace.
- (66) U čtvrté společnosti byl použit čl. 18 odst. 1 základního nařízení, jak je uvedeno v 29. až 33. bodě odůvodnění. Jelikož tato společnost neposkytla spolehlivé údaje, nemohlo být stanoveno, zda provádí montážní operace.

- (67) Existence montážních operací ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení nebyla proto zjištěna.

2.6.2 Malajsie

Překládka

- (68) Vývoz jediné spolupracující malajsijské společnosti činil v posuzovaném období 20 až 30 % celkového malajsijského vývozu do Unie. Tato společnost zahájila výrobu a vývoz dotčeného výrobku do Unie až na konci roku 2011. U této společnosti nebyly zjištěny žádné praktiky překládky. Ostatní vývozci vyvážející do Unie nespolupracovali, jak vyplývá z 34. bodu odůvodnění.
- (69) S ohledem na změnu obchodních toků ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení mezi Malajsií a Uníí potvrzenou závěrem v 58. bodě odůvodnění a na skutečnost, že někteří malajsijské výrobci/vývozci se nepřihlásili a nespolupracovali, lze proto učinit závěr, že zbývající objem vývozu, který nepochází od uvedené společnosti, je předmětem praktik překládky.
- (70) Existence překládky výrobků čínského původu v Malajsií je tudíž potvrzena.

Montáž

- (71) V případě Malajsie bylo šetření rozšířeno tak, aby se vztahovalo i na jiné praktiky obcházení odhalené při šetření, tj. na montáž, jak stanoví 12. bod odůvodnění zahajovacího nařízení.
- (72) V případě jediné spolupracující společnosti byla analyzována kritéria čl. 13 odst. 2 základního nařízení s cílem zjistit, zda některé montážní operace v Malajsií představují obcházení stávajících opatření. Z šetření vyplynula následující zjištění.
- (73) Společnost zahájila činnost v roce 2010, tedy po zpřísnění antidumpingových opatření proti ČLR. Společnost se soustředila na vývoz na trh Unie, protože na domácím trhu a v jiných třetích zemích uskutečňovala jen nepatrnou část prodeje. Bylo také zjištěno, že díly použité při výrobě pocházely především z ČLR. Kritéria čl. 13 odst. 2 písm. a) základního nařízení se tudíž považují za splněná.
- (74) Společnost kromě toho nakupovala z ČLR kompletní sady dílů pro montáž jízdních kol, s výjimkou tří druhů dílů. V tomto případě představoval materiál

čínského původu (díly jízdních kol) více než 60 % celkové hodnoty dílů konečného výrobku. Hodnota přidaná během montáže mimoto nepřesáhla 25 % výrobních nákladů této společnosti. Kritéria čl. 13 odst. 2 písm. b) byla tudíž splněna.

- (75) Srovnáním dříve stanovené běžné hodnoty (viz 98. bod odůvodnění) s cenami, za jaké společnost vyvážela během posuzovaného období do Unie, vyjádřeným jako procentní podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením a provedeným podle čl. 2 odst. 11 a 12, se kromě toho prokázal významný dumping ze strany dotčené společnosti, pokud jde o dovoz výrobku, který je předmětem šetření. Srovnání bylo provedeno u každého typu výrobku, který je předmětem šetření, vyvážенého během posuzovaného období do Unie. Dále bylo zjištěno, že vývozní ceny této společnosti se pohybovaly hluboko pod úrovní nutnou pro odstranění újmy stanovenou pro výrobní odvětví Unie v původním šetření. Výpočet byl proveden podle hlavních kategorií výrobku a vycházel z dostupných údajů. Vyrovnávací účinky platného cla jsou tedy cenami mařeny. Byl proto vyvozen závěr, že kritéria čl. 13 odst. 2 písm. c) základního nařízení byla splněna.

- (76) Na základě těchto skutečností bylo prokázáno, že uvedená společnost prováděla montážní operace. Existence montážních operací ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení je tudíž v Malajsií potvrzena.

2.6.3 Šrí Lanka

Překládka

- (77) Vývoz původně spolupracujících šrílanských společností činil v posuzovaném období 69 % celkového šrílanského vývozu do Unie. U tří z šesti původně spolupracujících společností neodhalilo šetření žádné praktiky překládky. Ostatní vývozci nespolupracovali, jak vyplývá z 35. až 42. bodu odůvodnění.
- (78) S ohledem na změnu obchodních toků ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení mezi Šrí Lankou a Uníí potvrzenou závěrem v 58. bodě odůvodnění a na skutečnost, že někteří šrílanští výrobci/vývozci se nepřihlásili anebo nespolupracovali, lze proto učinit závěr, že vývoz prováděný těmito výrobci/vývozci je předmětem praktik překládky.
- (79) Existence překládky výrobků čínského původu na Šrí Lance je tudíž potvrzena.

M o n t á ž

(80) U každé spolupracující společnosti byly analyzovány zdroje materiálu (dílů jízdních kol) a výrobní náklady s cílem stanovit, zda některé montážní operace na Šrí Lance představují obcházení stávajících opatření podle kritérií čl. 13 odst. 2 základního nařízení.

(81) U tří z šesti společností, které původně spolupracovaly, nepředstavoval materiál čínského původu (díly jízdních kol) 60 % nebo více celkové hodnoty dílů montovaného výrobku. Nebylo proto nutno zkoumat, zda hodnota přidaná dílům během montáže přesáhla 25 % výrobních nákladů. U těchto tří společností tedy nebyly zjištěny montážní operace.

(82) U dvou dalších společností byl použit čl. 18 odst. 1 základního nařízení, jak se vysvětluje v 37. až 42. bodě odůvodnění, a jedna společnost ukončila spolupráci během inspekce na místě (viz 36. bod odůvodnění). Existence montážních operací ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení proto nebyla zjištěna.

2.6.4 Tunisko

P ř e k l á d k a

(83) Vývoz spolupracujících tuniských společností představoval celkový dovoz z Tuniska do Unie v posuzovaném období.

(84) Kontrolou obou spolupracujících společností nebyla zjištěna žádná překládka výrobků čínského původu v Tunisku.

M o n t á ž

(85) U obou spolupracujících společností byly analyzovány zdroje materiálu (dílů jízdních kol) a výrobní náklady s cílem stanovit, zda některé montážní operace v Tunisku představují obcházení stávajících opatření podle kritérií čl. 13 odst. 2 základního nařízení. U první spolupracující společnosti představoval materiál čínského původu (díly jízdních kol) více než 60 % celkové hodnoty dílů montovaného výrobku. Z šetření však vyplynulo, že hodnota přidaná dílům během montáže přesahuje 25 % výrobních nákladů této společnosti. Na základě těchto skutečností bylo zjištěno, že tato společnost neprováděla montážní operace.

(86) V případě druhé tuniské společnosti byla analyzována kritéria čl. 13 odst. 2 základního nařízení. Z šetření vyplynula následující zjištění.

(87) Společnost zahájila činnost v roce 2006, tedy po zpřísnění antidumpingových opatření proti ČLR. Společnost se soustředila na vývoz na trh Unie, protože na domácím trhu a v jiných třetích zemích uskutečnila jen nepatrnou část prodeje. Bylo také zjištěno, že díly použité při výrobě pocházely především z ČLR. Kritéria čl. 13 odst. 2 písm. a) základního nařízení se tudíž považují za splněná.

(88) Bylo také zjištěno, že většinovým vlastníkem dotčené společnosti je čínský výrobce jízdních kol.

(89) Společnost kromě toho nakupovala všechny díly v ČLR, a proto materiál čínského původu (díly jízdních kol) představoval více než 60 % celkové hodnoty dílů konečného výrobku. Šetření dále odhalilo, že jediný dodavatel služeb a čínských dílů byl ve spojení s čínským většinovým vlastníkem dotčené společnosti. Hodnota přidaná přivezeným dílům během montáže v této společnosti navíc nepřesáhla 25 % jejich výrobních nákladů. Kritéria čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení se proto považují za splněná.

(90) Kontrolou byl dále odhalen značný počet chyb na seznamu vývozu do Unie v posuzovaném období, a proto byl vytvořen nový seznam na základě vzorku prodejních faktur pokrývajících přibližně 25 % celkového vývozu na trh Unie. Vzhledem k neexistenci podrobných informací o vývozních obchodech dané společnosti do Unie byla následně podle čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení porovnána běžná hodnota s vývozní cenou srovnáním dříve stanovené vážené průměrné běžné hodnoty (viz 98. bod odůvodnění) s váženými průměrnými vývozními cenami této společnosti do Unie. Dumpingové rozpětí vyjádřené jako procentuální podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie se ukázalo jako významné. Dále bylo zjištěno, že vývozní ceny této společnosti se v průměru pohybovaly hluboko pod úrovní nutnou pro odstranění újmy stanovenou pro výrobní odvětví Unie v původním šetření. Výpočet byl proveden na základě váženého průměru. Vyrovnávací účinky platného cla jsou tedy cenami mařeny. Byl proto vyvozen závěr, že byla splněna kritéria čl. 13 odst. 2 písm. c) základního nařízení. Na základě toho bylo stanoveno, že uvedená společnost prováděla montážní operace.

(91) Existence montážních operací v Tunisku ve smyslu čl. 13 odst. 2 základního nařízení je tudíž potvrzena.

2.7 Nedostatečné opodstatnění nebo hospodářský důvod mimo uložení antidumpingového cla

- (92) Během šetření nevyšlo najevo žádné jiné dostatečné opodstatnění nebo hospodářský důvod překládky či montážních operací kromě snahy vyhnout se stávajícím opatřením týkajícím se dotčeného výrobku. Kromě cla nebyly zjištěny žádné jiné skutečnosti, jež bylo možné považovat za vyrovnání nákladů na překládku a montáž, zejména pokud jde o náklady na dopravu a opětovné naložení jízdních kol pocházejících z ČLR v Indonésii, Malajsii, na Šrí Lance a v Tunisku.

2.8 Maření vyrovnávacího účinku antidumpingového cla

- (93) Aby bylo možné posoudit, zda dovážené výrobky z hlediska množství a cen mařily vyrovnávací účinky stávajících opatření uložených na dovoz dotčeného výrobku z ČLR, byly použity údaje z databáze Comext jakožto nejlepší dostupné údaje o množství a cenách vývozu uskutečňovaného původně spolupracujícími výrobci/vývozci, v jejichž případě byl použit článek 18 základního nařízení, a nespolečujícími společnostmi. U spolupracujících společností, které se podílely na praktikách obcházení, bylo použito jimi uváděné množství a ceny. Takto stanovené vývozní ceny byly porovnány s naposledy stanovenou úrovní nutnou pro odstranění újmy pro výrobce v Unii, tj. v prozatímním přezkumu ukončeném v roce 2005 a zmíněném v 3. bodě odůvodnění.
- (94) Ze srovnání úrovně pro odstranění újmy stanovené v prozatímním přezkumu v roce 2005 a vážené průměrné vývozní ceny v posuzovaném období stávajícího šetření je zřejmé, že u každé ze čtyř dotčených zemí docházelo k výraznému prodeji pod cenou.
- (95) Zvýšení dovozu z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska do Unie bylo z hlediska množství považováno za významné, jak se uvádí v oddíle 2.4.1 v 45. až 50. bodě odůvodnění.
- (96) Z tohoto důvodu byl vyvozen závěr, že platná opatření jsou mařena z hlediska množství i cen.

2.9 Důkazy o existenci dumpingu

- (97) V souladu s čl. 13 odst. 1 základního nařízení bylo nakonec zkoumáno, zda existují důkazy o dumpingu ve vztahu k běžné hodnotě stanovené dříve pro dotčený výrobek.
- (98) V prozatímním přezkumu ukončeném v roce 2005, zmíněném v 3. bodě odůvodnění, byla běžná hodnota stanovena na základě cen v Mexiku, jež bylo během uvedeného šetření určeno jako vhodná země srovnatelná

s tržním hospodářstvím ČLR („dříve stanovená běžná hodnota“).

2.9.1 Indonésie

- (99) U podstatné části indonéského vývozu bylo zjištěno, že se jedná o skutečnou indonéskou výrobu vyváženou třemi indonéskými společnostmi, u nichž bylo zjištěno, že se nepodílely na praktikách obcházení, jak je uvedeno v 61. a 65. bodě odůvodnění. Za účelem stanovení cen vývozu z Indonésie, které jsou dotčeny praktikami obcházení, bylo proto přihlédnuto pouze k vývozu nespolečujícími výrobci/vývozci. Použily se tedy nejlepší dostupné údaje a vývozní ceny byly stanoveny na základě průměrné ceny jízdních kol vyvezených v posuzovaném období z Indonésie do Unie uvedené v databázi Comext.
- (100) V zájmu spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité úpravy za účelem zohlednění rozdílů, které ovlivňují ceny a srovnatelnost cen. Byly tedy provedeny úpravy o rozdíly v nákladech na dopravu, pojištění a nákladech spojených s balením, a to na základě údajů předložených výrobním odvětvím Unie v žádosti o zahájení předmětného šetření.

- (101) V souladu s čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení byl dumping vypočten srovnáním dříve stanovené vážené průměrné běžné hodnoty a odpovídajících vážených průměrných cen vývozu z Indonésie v posuzovaném období a byl vyjádřen jako procentuální podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením.

- (102) Z tohoto srovnání vážené průměrné běžné hodnoty a vážené průměrné vývozní ceny je zřejmé, že docházelo k dumpingu.

2.9.2 Malajsie

- (103) Vzhledem k nízké míře spolupráce malajsijských výrobců výrobku, který je předmětem šetření, musela být vývozní cena z Malajsie stanovena na základě dostupných údajů, tj. podle průměrné vývozní ceny jízdních kol v posuzovaném období uvedené v databázi Comext.
- (104) V zájmu spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité úpravy za účelem zohlednění rozdílů, které ovlivňují ceny a srovnatelnost cen. Byly tedy provedeny úpravy o rozdíly v nákladech na dopravu, pojištění a nákladech spojených s balením. V důsledku nízké míry spolupráce vycházely úpravy z informací předložených výrobním odvětvím Unie v žádosti o zahájení předmětného šetření.

- (105) V souladu s čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení byl dumping vypočten srovnáním vážené průměrné běžné hodnoty, která byla stanovena dříve, a odpovídajících vážených průměrných cen vývozu z Malajsie v posuzovaném období a byl vyjádřen jako procentuální podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením.
- (106) Z tohoto srovnání vážené průměrné běžné hodnoty a vážené průměrné vývozní ceny je zřejmé, že docházelo k dumpingu.

2.9.3 Šrí Lanka

- (107) Vzhledem k nízké míře spolupráce ze strany šrilanských společností byla vývozní cena stanovena na základě dostupných údajů, tj. podle průměrné vývozní ceny jízdních kol v posuzovaném období uvedené v databázi Comext, která byla srovnána s dostupnými údaji o vývozu poskytnutými společnostmi, které se nedopouštěly obcházení uložených opatření.
- (108) V zájmu spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité úpravy za účelem zohlednění rozdílů, které ovlivňují ceny a srovnatelnost cen. V souladu s tím a vzhledem k nedostupnosti dalších údajů byly provedeny úpravy o rozdíly v nákladech na dopravu, pojištění a nákladech spojených s balením, a to na základě údajů předložených výrobním odvětvím Unie v žádosti o zahájení předběžného šetření.
- (109) V souladu s čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení byl dumping vypočten srovnáním vážené průměrné běžné hodnoty, která byla stanovena dříve, a odpovídajících vážených průměrných cen vývozu ze Šrí Lanky v posuzovaném období a byl vyjádřen jako procentuální podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením.
- (110) Ze srovnání vážené průměrné běžné hodnoty a takto stanovené vážené průměrné vývozní ceny je zřejmé, že docházelo k dumpingu.

2.9.4 Tunisko

- (111) Vývozní cena byla stanovena na základě průměrné ceny jízdních kol vyvezených v posuzovaném období uvedené v databázi Comext, která byla srovnána s údaji o vývozu poskytnutými společnostmi, která se nedopouštěla obcházení uložených opatření.
- (112) V zájmu spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité úpravy za účelem zohlednění rozdílů, které ovlivňují ceny a srovnatelnost cen. Byly tedy provedeny úpravy o rozdíly v nákladech na dopravu,

pojištění a nákladech spojených s balením, a to na základě údajů předložených výrobním odvětvím Unie v žádosti o zahájení předběžného šetření.

- (113) V souladu s čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení byl dumping vypočten srovnáním vážené průměrné běžné hodnoty, která byla stanovena dříve, a odpovídajících vážených průměrných cen vývozu z Tuniska v posuzovaném období a byl vyjádřen jako procentuální podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením.
- (114) Ze srovnání vážené průměrné běžné hodnoty a takto stanovené vážené průměrné vývozní ceny je zřejmé, že docházelo k dumpingu.

3. OPATŘENÍ

- (115) Vzhledem k výše uvedenému lze uzavřít, že docházelo k obcházení konečného antidumpingového cla na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR ve smyslu článku 13 základního nařízení prostřednictvím překládky v Indonésii, Malajsii a na Šrí Lance a montáže v Malajsii a v Tunisku.
- (116) V souladu s první větou čl. 13 odst. 1 základního nařízení by stávající opatření na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR měla být rozšířena na dovoz téhož výrobku zasílaného z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z těchto zemí.
- (117) Měla by být tedy rozšířena opatření nyní stanovená v čl. 1 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 990/2011, tedy konečné antidumpingové clo ve výši 48,5 %, které se použije na čistou cenu s dodáním na hranice Unie před proclením.
- (118) V souladu s čl. 13 odst. 3 a čl. 14 odst. 5 základního nařízení, které stanoví, že by se každé rozšířené opatření mělo vztahovat na dovoz výrobků, které vstoupily na území Unie a podléhají celní evidenci zavedené zahajovacím nařízením, by měla být z těchto evidovaných případů dovozu jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska vybrána cla.

4. ŽÁDOSTI O OSVOBOZENÍ

4.1 Indonésie

- (119) Čtyři společnosti v Indonésii, které požádaly v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možných rozšířených opatření, vyplnily formulář pro osvobození.

(120) Jak je uvedeno v 29. až 33. bodě odůvodnění, v případě jedné společnosti byl použit článek 18. Vzhledem ke zjištění, která se týkají změny obchodních toků a překládky, uvedeným v 58. bodě odůvodnění, proto nelze této společnosti osvobození udělit.

(121) V případě tří zbývajících spolupracujících společností v Indonésii, které požádaly v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možných rozšířených opatření, bylo zjištěno, že se nepodílely na praktických obcházení, jež jsou předmětem tohoto šetření (viz 65. bod odůvodnění). Tito výrobci dále prokázali, že nejsou ve spojení s žádným výrobcem/vývozcem dopouštějícím se obcházení uložených opatření ani s žádným čínským výrobcem/vývozcem jízdních kol. Tyto tři společnosti proto byly osvobozeny od rozšířených opatření.

4.2 Malajsie

(122) Jediná společnost v Malajsi, která požádala v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možných rozšířených opatření, vyplnila formulář pro osvobození.

(123) Jak je uvedeno v 72. až 76. bodě odůvodnění, společnost se dopouštěla obcházení uložených opatření. Vzhledem ke zjištění, která se týkají změny obchodních toků a překládky, uvedeným v 58. bodě odůvodnění, proto nelze této společnosti osvobození udělit.

4.3 Šrí Lanka

(124) Uvedených šest společností na Šrí Lance, které požádaly v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možných rozšířených opatření, vyplnilo formulář pro osvobození.

(125) Jak je uvedeno v 36. bodě odůvodnění, jedna ze společností stáhla během šetření žádost o osvobození, a proto vzhledem ke zjištění, která se týkají změny obchodních toků a překládky, uvedeným v 58. bodě odůvodnění, nelze této společnosti osvobození udělit.

(126) V případě dalších dvou společností byl použit článek 18 základního nařízení, jak je uvedeno v 36. až 42. bodě odůvodnění, a proto vzhledem ke zjištění, která se týkají změny obchodních toků a překládky, uvedeným v 58. bodě odůvodnění, nelze těmto společnostem osvobození udělit.

(127) V případě tří zbývajících spolupracujících společností na Šrí Lance, které požádaly v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možných rozšířených opatření, se prokázalo, že se neúčastnily obcházení

uložených opatření, jež jsou předmětem tohoto šetření (viz 80. a 81. bod odůvodnění). Tito výrobci dále prokázali, že nejsou ve spojení s žádnou společností dopouštějící se obcházení uložených opatření ani s žádným čínským výrobcem/vývozcem jízdních kol. Tyto společnosti proto mohly být osvobozeny od rozšířených opatření.

4.4 Tunisko

(128) Uvedené dvě společnosti v Tunisku, které požádaly v souladu s čl. 13 odst. 4 základního nařízení o osvobození od možných rozšířených opatření, vyplnily formulář pro osvobození.

(129) První společnost se nepodílela na praktických obcházení, jež jsou předmětem tohoto šetření. Tento výrobce dále prokázal, že není ve spojení s žádnou společností dopouštějící se obcházení uložených opatření ani s žádným čínským výrobcem/vývozcem jízdních kol. Tato společnost proto mohla být osvobozena od rozšířených opatření.

(130) Jak je uvedeno v 89. bodě odůvodnění, druhá společnost se podílela na praktických obcházení. Vzhledem ke zjištění, která se týkají změny obchodních toků a překládky, uvedeným v 58. bodě odůvodnění, proto nelze této společnosti osvobození udělit.

4.5 Zvláštní opatření

(131) Má se za to, že je v tomto případě zapotřebí zvláštních opatření, aby se zaručilo řádné uplatňování těchto osvobození. Tato zvláštní opatření spočívají v požadavku předložit celním orgánům členských států platnou obchodní fakturu, která vyhovuje požadavkům uvedeným v příloze tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž taková faktura přiložena není, se vztahuje rozšířené antidumpingové clo.

4.6 Noví výrobci/vývozci

(132) Aniž jsou dotčena ustanovení čl. 11 odst. 3 základního nařízení, budou ostatní výrobci/vývozci v Indonésii, Malajsi, na Šrí Lance a v Tunisku, kteří se v rámci tohoto řízení nepřihlásili, a během posuzovaného období nevyváželi do Unie výrobek, který je předmětem šetření, pokud zamýšlejí podat žádost o osvobození od rozšířeného antidumpingového cla podle čl. 11 odst. 4 a čl. 13 odst. 4 základního nařízení, muset vyplnit dotazník, aby Komise mohla tuto žádost o osvobození posoudit. Takové osvobození lze udělit po posouzení situace na trhu s výrobkem, který je předmětem šetření, výrobní

kapacity a jejího využití, nákupu a prodeje a pravděpodobnosti přetrvávání praktik, pro něž neexistuje dostatečné opodstatnění nebo hospodářský důvod, jakož i důkazů o dumpingu. Komise v takovém případě rovněž zpravidla provede inspekci na místě. Žádost je třeba odeslat Komisi co nejdříve spolu se všemi příslušnými informacemi, zejména pokud jde o změny činností společnosti spojených s výrobou a prodejem.

- (133) Bude-li osvobození uděleno, platná rozšířená opatření se odpovídajícím způsobem změní. Následně bude každé udělené osvobození sledováno, aby byl zaručen soulad s podmínkami stanovenými v příslušném osvobození.

5. POSKYTNUTÍ INFORMACÍ

- (134) Všem zúčastněným stranám byly sděleny podstatné skutečnosti a úvahy, které vedly k výše uvedeným závěrům, a bylo jim umožněno, aby se k nim vyjádřily.

- (135) Jedna indonéská společnost zopakovala svá tvrzení uvedená v 31. bodě odůvodnění, aniž by však předložila nové důkazy. Jak je uvedeno v 29. bodě odůvodnění, údaje předložené touto společností nebylo možno ověřit, neboť společnost nevedla žádné pracovní výkazy dokládající údaje uvedené ve formuláři pro osvobození. Vykázané údaje, které byly otestovány a přepočteny podle účetních knih nalezených v prostorách společnosti, tj. nákupy a objem výroby, se kromě toho ukázaly jako nesprávné. Tato tvrzení se proto odmítají.

- (136) Dle jedné malajsijské společnosti by skutečnost, že podíl dílů čínského původu ve výrobních nákladech na jízdní kola jen mírně překročil 60 % práh, neměla vést Komisi k zamítnutí žádosti této společnosti o osvobození. Společnost také předložila několik faktur za nákup dílů, u kterých byl údajně mylně uveden čínský původ, přestože ve skutečnosti pocházely z Indonésie.

- (137) V této souvislosti je třeba uvést, že prahové hodnoty stanovené v čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení jsou velmi jasné, a není proto důležité, v jaké míře překročil podíl dílů čínského původu ve výrobních nákladech na jízdní kola 60 % práh, nýbrž že díly čínského původu by měly představovat méně než 60 % výrobních nákladů na jízdní kola. Tyto faktury kromě toho nebyly uvedeny na soupisu nákupů předloženém společností a jejich hodnota navíc nebyla taková, aby ovlivnila původní závěr Komise. Tato tvrzení se proto odmítají.

- (138) Společnost také tvrdila, že k zamítnutí její žádosti o osvobození neexistuje dostatečný právní základ, neboť k závěrům se dospělo na základě výpočtu bez přihlédnutí k její konkrétní situaci. V reakci na to byly uvedené společnosti poskytnuty další informace k analýze uvedené v 72. až 75. bodě odůvodnění.

- (139) Společnost dále tvrdila, že nárůst dovozu výrobku, který je předmětem šetření, se v jejím případě shoduje s uvolněním všeobecného systému preferencí pro Malajsii, a proto zvýšení vývozu této společnosti do Unie v roce 2010 nemá hospodářský důvod ve zpřísnění antidumpingových opatření uložených ČLR. V odpovědi na toto tvrzení Komise uvedla, že uvolnění pravidel všeobecného systému preferencí sice mohlo zvýšit motivaci této společnosti vyvážet do Unie, avšak tato skutečnost nepopírá zjištění, že společnost zahájila činnost po zpřísnění antidumpingových opatření vůči ČLR a že díly nakupovala především z ČLR (viz 73. bod odůvodnění). Argument této strany byl proto odmítnut.

- (140) Tato společnost rovněž uvedla, že vykázané údaje týkající se hodnoty nakoupených a spotřebovaných dílů jízdních kol nebyly řádně zkontrolovány, jelikož se nijak nerozlišovalo mezi nakoupenými a spotřebovanými díly. K tomu je třeba uvést, že dle údajů předložených společností byly hodnoty nakoupených a spotřebovaných dílů stejné. Vykázaná hodnota dílů nakoupených v roce 2011 se také shodovala s hodnotou spotřebovaných dílů uvedenou ve výroční zprávě společnosti za rok 2011. Údaje o nakoupených a spotřebovaných dílech vykázané za posuzované období a za rok 2010 byly použity tak, jak je společnost uvedla. Tento argument byl tedy odmítnut.

- (141) Dotčená společnost předložila další vyúčtování nákladů podle modelu výrobku, které údajně prokazují splnění požadavku, aby z ČLR pocházelo maximálně 60 % dílů z celkové hodnoty montovaného výrobku. Tato informace se rozcházela s vyúčtováním nákladů (dle modelů) získaných a zkontrolovaných na místě u vybraných modelů, u nichž se potvrdilo, že společnost nespĺnila požadavek na 60 % práh. Nové informace předložené touto společností nebyly podloženy žádnými důkazy a v zásadě popíraly ověřené informace. K těmto informacím nebylo přihlédnuto.

- (142) Společnost dále tvrdila, že jednala v dobré víře, jelikož se domnívala, že jedná v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1063/2010⁽¹⁾, kterým se stanoví příslušná pravidla

⁽¹⁾ Úř. věst. L 307, 23.11.2010, s. 1.

týkající se původu. V této souvislosti je třeba uvést, že účelem šetření obcházení není ověřit dodržování příslušných pravidel původu. Takové ověření nebylo při tomto šetření obcházení provedeno, a proto nelze údajné dodržování pravidel původu v tomto případě potvrdit. Ačkoli společnost tvrdila, že pravidla původu dodržovala, vzhledem k uvedeným skutečnostem to v tomto případě nijak nevylučuje možnost obcházení, jak je definována v čl. 13 odst. 2 základního nařízení⁽¹⁾. Z uvedených důvodů se toto tvrzení odmítá.

(143) A nakonec, společnost tvrdila, že dumpingové rozpětí mělo být vypočteno podle údajů týkajících se konkrétně této společnosti. Toto tvrzení bylo uznáno, jak uvádí 75. bod odůvodnění, a společnost byla řádně informována.

(144) Jedna společnost ze Šrí Lanky vznesla námitky proti relevanci dokumentů požadovaných během inspekce na místě, na základě čehož tvrdila, že její žádost o osvobození neměla být zamítnuta. V této souvislosti je třeba uvést, že doklady o původu dílů použitých při montáži jízdních kol vyvážených do Unie mají pro posouzení, zda jsou dodrženy podmínky čl. 13 odst. 2 písm. b), velký význam. Kromě toho, jak je uvedeno v 37. bodě odůvodnění, údaje předložené touto společností nebylo možno ověřit. Společnost také při inspekci na místě připustila, že díly nakoupené v ČLR nezanesla do účetnictví, takže nebylo možno určit, zda jsou dodržena kritéria stanovená v čl. 13 odst. 2 základního nařízení. Tato tvrzení se proto odmítají.

(145) Další společnost ze Šrí Lanky uvedla, že pokud by jí bylo známo již od počátku šetření, že na vývoz do Unie ze Šrí Lanky se může vztahovat rozšířené antidumpingové clo, nebyla by stáhla žádost o osvobození. Předpokládá se ale, že si společnost v okamžiku stažení žádosti o osvobození byla vědoma, že je možné uložit antidumpingové cla, které bylo rozšířeno od dne zavedení evidence dovozu ze Šrí Lanky do Unie, tj. ode dne zahájení šetření obcházení. O takovém důsledku byla společnost informována třikrát: prostřednictvím 20. bodu odůvodnění zahajovacího nařízení, při slyšení na začátku šetření a během inspekce na místě. Toto tvrzení proto nelze přijmout.

(146) Jiná společnost ze Šrí Lanky předložila nové informace, které měla předložit před inspekci, ale vzhledem k pokročilé fázi šetření nebylo možno tyto informace již ověřit. Společnost mimoto tvrdila, že již předložila všechny požadované informace.

(147) Jak je uvedeno v 39. a 40. bodě odůvodnění, tato společnost nepředložila všechny informace vyžádané ke kontrole na místě. Prokázalo se zejména, že nákupní hodnotu dílů místního původu, kterou tato společnost vykazala, nelze považovat za spolehlivou. Nemohlo být tedy stanoveno, zda jsou dodržena kritéria stanovená v čl. 13 odst. 2 základního nařízení.

(148) Společnost také tvrdila, že inspekce na místě neproběhla vzhledem k délce a jazykovým problémům řádně. K tomu uvádíme, že společnost byla založena krátce před inspekci, a byla proto naplánována pouze jednodenní kontrolní návštěva. Kontrola trvala celý pracovní den. Na konci kontroly společnost nepožádala o možnost předložit další informace, které nemohla při kontrole dodat.

(149) Před kontrolou na místě byla společnost mimoto informována, že kontrola bude provedena v angličtině, proti čemuž nevznesla námitky. Během kontroly doprovázel zástupce Komise tlumočník, který měl řešit případné jazykové komunikační problémy. V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že většina dokumentů předložených společností během inspekce byla v anglickém jazyce, a to včetně účetních dokladů.

(150) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se všechna tvrzení této společnosti odmítají,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. S ohledem na účel tohoto nařízení se konečné antidumpingové clo použitelné na „všechny ostatní společnosti“ uložené čl. 1 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 990/2011 na dovoz jízdních kol a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, pocházejících z Čínské lidové republiky, rozšiřuje na dovoz jízdních kol a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kód TARIC 8712 00 30 10 a 8712 00 70 91), s výjimkou jízdních kol vyráběných těmito společnostmi:

⁽¹⁾ Viz také předchozí případy, např. 48. bod odůvodnění nařízení Rady (ES) č. 388/2008 (Úř. věst. L 117, 1.5.2008. s. 1).

Země	Společnost	Doplňkový kód TARIC
Indonésie	P.T. Insera Sena, 393 Jawa Street, Buduran, Sidoarjo 61252, Indonésie	B765
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries (Wim Cycle), Raya Bambe KM. 20, Driyorejo, Gresik 61177, Jawa Timur, Indonésie	B766
	P.T. Terang Dunia Internusa, (United Bike), Jl. Anggrek Neli Murni 114 Slipi, 11480, Jakarta Barat, Indonésie	B767
Šrí Lanka	Asiabike Industrial Limited, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Šrí Lanka	B768
	BSH Ventures (Private) Limited, No. 84, Campbell Place, Colombo-10, Šrí Lanka	B769
	Samson Bikes (Pvt) Ltd., No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Šrí Lanka	B770
Tunisko	Euro Cycles SA, Zone Industrielle Kelaa Kebira, 4060, Sousse, Tunisko	B771

2. Uplatnění osvobození udělených společností konkrétně uvedeným v odstavci 1 tohoto článku nebo schváleným Komisí v souladu s čl. 2 odst. 2 tohoto nařízení je podmíněno předložením platné obchodní faktury, která vyhovuje požadavkům stanoveným v příloze tohoto nařízení, celním orgánům členských států. Není-li taková faktura předložena, použije se antidumpingové clo uložené odstavcem 1 tohoto článku.

3. Clo rozšířené odstavcem 1 tohoto článku se vybere z dovozu zasílaného z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky nebo z Tuniska, 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, s výjimkou výrobků vyrobených společnostmi, které jsou uvedeny v odstavci 1.

4. Není-li uvedeno jinak, použijí se platné předpisy týkající se cel.

Článek 2

1. Žádosti o osvobození od cla rozšířeného podle článku 1 se podávají písemně v jednom z úředních jazyků Evropské unie a musí být podepsány osobou oprávněnou k zastupování subjektu žádajícího o osvobození. Žádost musí být zaslána na adresu Evropské komise, Generálního ředitelství pro obchod, ředitelství H:

European Commission
Directorate-General for Trade
Directorate H
Office: N-105 08/20
1049 Brussels
Belgie
Fax + 32 22956505

2. V souladu s čl. 13 odst. 4 nařízení (ES) č. 1225/2009 může Komise po konzultaci s poradním výborem prostřednictvím rozhodnutí povolit, aby byl dovoz uskutečňovaný společnostmi, jež neobcházejí antidumpingová opatření uložená prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011, osvobozen od cla rozšířeného podle článku 1 tohoto nařízení.

Článek 3

Celní orgány se vyzývají, aby ukončily evidenci dovozu zavedenou v souladu s článkem 2 nařízení (EU) č. 875/2012.

Článek 4

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 29. května 2013.

Za Radu
předseda
R. BRUTON

PŘÍLOHA

Platná obchodní faktura zmíněná v čl. 1 odst. 2 musí obsahovat prohlášení podepsané odpovědným pracovníkem subjektu, který fakturu vystavil, v tomto formátu:

- 1) jméno a funkce odpovědného pracovníka subjektu, který obchodní fakturu vystavil;
 - 2) toto prohlášení: „Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (objem) (dotčených výrobků) prodávaných na vývoz do Evropské unie, na něž se vztahuje tato faktura, byl vyroben společností (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v (dotčená země). Prohlašuji, že údaje uvedené na této faktuře jsou úplné a správné.“;
 - 3) datum a podpis.
-