

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2020/1140**2020 m. liepos 30 d.**

kuriuo, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą *Trace Sport SAS* byloje C-251/18, importuojamiems dviračiams, deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės, vėl nustatomas galutinis antidempingo muitas

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/1036 dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių (toliau – pagrindinis reglamentas) ⁽¹⁾, ypač į jo 13 straipsnį,

kadangi:

A. GALIOJANČIOS PRIEMONĖS IR EUROPOS SĄJUNGOS BENDROJO TEISMO IR TEISINGUMO TEISMO SPRENDIMAI**1. Galiojančios priemonės**

- (1) 2011 m., remdamasi priemonių galiojimo termino peržiūra pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalį, Taryba Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 990/2011 nustatė galutinį antidempingo muitą importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams (toliau – pradinės priemonės) ⁽²⁾.
- (2) 2013 m., remdamasi priemonių vengimo tyrimu pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnį (toliau – priemonių vengimo tyrimas), Taryba Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 501/2013 išplėtė pradinių priemonių taikymą importuojamiems dviračiams, siunčiamiems iš Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso kilmės (toliau – ginčijamas reglamentas) ⁽³⁾.

2. Teisingumo Teismo sprendimas byloje T-413/13 ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas sujungtose bylose C-248/15 P, C-254/15 P ir C-260/15 P

- (3) Bendrovė „City Cycles Industries“ (toliau – „City Cycle“) Bendrajam Teismui pateikė ieškinį dėl ginčijamo reglamento.

⁽¹⁾ OL L 176, 2016 6 30, p. 21.

⁽²⁾ 2011 m. spalio 3 d. Tarybos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 990/2011, kuriuo, remiantis priemonių galiojimo termino peržiūra pagal Reglamento (EB) Nr. 1225/2009 11 straipsnio 2 dalį, importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams nustatomas galutinis antidempingo muitas (OL L 261, 2011 10 6, p. 2).

⁽³⁾ 2013 m. gegužės 29 d. Tarybos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 501/2013, kuriuo Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 990/2011 Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams nustatyto galutinio antidempingo muito taikymas išplečiamas importuojamiems dviračiams, siunčiamiems iš Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso ir deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso kilmės (OL L 153, 2013 6 5, p. 1).

- (4) 2015 m. kovo 19 d. sprendimu byloje T-413/13 *City Cycle Industries / Taryba* Europos Sąjungos Bendrasis Teismas panaikino Tarybos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 501/2013 1 straipsnio 1 ir 3 dalis tiek, kiek tas reglamentas susijęs su „City Cycle Industries“ (toliau – „City Cycle“).
- (5) 2017 m. sausio 26 d. apeliaciniai skundai dėl 2015 m. kovo 19 d. Bendrojo Teismo sprendimo buvo atmesti Teisingumo Teismo sprendimu *City Cycle Industries / Taryba* sujungtose bylose C-248/15 P, C-254/15 P ir C-260/15 P ⁽⁴⁾.
- (6) Po Teisingumo Teismo sprendimo 2017 m. balandžio 11 d. Komisija pranešimu ⁽⁵⁾ iš dalies atnaujino vengimo tyrimą dėl importuojamų iš Šri Lankos siunčiamų dviračių, deklaruojamų arba nedeklaruojamų kaip Šri Lankos kilmės, po kurio buvo priimtas ginčijamas reglamentas, ir atnaujino tyrimą nuo to momento, kai buvo padarytas pažeidimas. Tyrimas buvo atnaujintas tiek, kiek jis susijęs su Teisingumo Teismo sprendimo dėl „City Cycle“ įgyvendinimu. Po šio atnaujinimo 2018 m. sausio 9 d. Komisija priėmė įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/28, kuriuo iš naujo nustatomas galutinis antidempingo muitas importuojamiems bendrovės „City Cycle Industries“ pagamintiems dviračiams, deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės ⁽⁶⁾ (toliau – „City Cycle“ reglamentas).

3. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-251/18

- (7) „Rechtbank Noord-Holland“ (Šiaurės Olandijos provincijos teismui) pateikęs prašymą priimti prejudicinį sprendimą, 2019 m. rugsėjo 19 d. Teisingumo Teismas byloje C-251/18 *Trace Sport SAS* nusprendė, kad ginčijamas reglamentas ⁽⁷⁾ negalioja tiek, kiek jis susijęs su iš Šri Lankos siunčiamų dviračių, deklaruojamų ar nedeklaruojamų kaip Šri Lankos kilmės, importu. Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad ginčijamame reglamente nebuvo atlikta jokia individuali vengimo veiksmų, kuriuos galėjo vykdyti „Kelani Cycles“ ir „Creative Cycles“, analizė. Teisingumo Teismas konstatavo, kad išvada dėl Šri Lankoje vykdytų perkrovimo operacijų teisiškai negalėjo būti pagrįsta tik dviem Tarybos nustatytais faktais, t. y. pirma, pasikeitusiu Sąjungos ir Šri Lankos prekybos pobūdžiu ir, antra, dalies eksportuojančių gamintojų nebendradarbiavimu. Šiuo pagrindu Teisingumo Teismas paskelbė, kad ginčijamas reglamentas negalioja tiek, kiek jis susijęs su iš Šri Lankos siunčiamų dviračių, deklaruojamų arba nedeklaruojamų kaip Šri Lankos kilmės, importu.

4. Sprendimo byloje C-251/18 pasekmės

- (8) Vadovaujantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 266 straipsniu, Sąjungos institucijos turi imtis reikiamų veiksmų, kad būtų įvykdytas 2019 m. rugsėjo 19 d. sprendimas.
- (9) Iš teismų praktikos matyti, kad tais atvejais, kai Teisingumo Teismo sprendimu panaikinamas reglamentas, kuriuo nustatomi antidempingo muitai, arba paskelbiama, kad toks reglamentas negalioja, institucija, kuriai nurodoma imtis tokių priemonių tam sprendimui įgyvendinti, turi galimybę atnaujinti tyrimą, po kurio priimtas minėtas reglamentas, net jei ši galimybė taikomuose teisės aktuose aiškiai nenumatyta ⁽⁸⁾.

⁽⁴⁾ Sujungtos bylos C-248/15 P (apeliacinį skundą pateikė Sąjungos pramonė), C-254/15 P (apeliacinį skundą pateikė Europos Komisija) ir C-260/15 P (apeliacinį skundą pateikė Europos Sąjungos Taryba).

⁽⁵⁾ Pranešimas dėl 2015 m. kovo 19 d. Bendrojo Teismo sprendimo byloje T-413/13 *City Cycle Industries / Europos Sąjungos Taryba* ir 2017 m. sausio 26 d. Teisingumo Teismo sprendimo bylose C-248/15 P, C-254/15 P ir C-260/15 P dėl Tarybos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 501/2013, kuriuo įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 990/2011 Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams nustatyto galutinio antidempingo muito taikymas išplečiamas importuojamiems dviračiams, siunčiamiems iš Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso ir deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso kilmės (2017/C 113/05) (OL C 113, 2017 4 11, p. 4).

⁽⁶⁾ 2018 m. sausio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/28, kuriuo iš naujo nustatomas galutinis antidempingo muitas importuojamiems bendrovės „City Cycle Industries“ pagamintiems dviračiams, deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės (OL L 5, 2018 1 10, p. 27).

⁽⁷⁾ 2013 m. gegužės 29 d. Tarybos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 501/2013.

⁽⁸⁾ 2018 m. kovo 15 d. Teismo sprendimo *Deichmann*, C-256/16, ECLI:EU:C:2018:187, 73 punktą; taip pat žr. 2019 m. birželio 19 d. Teismo sprendimo *P&J Clark International*, C-612/16, ECLI:EU:C:2019:508, 43 punktą.

- (10) Be to, išskyrus atvejus, kai dėl nustatyto pažeidimo visas tyrimas yra neteisėtas, atitinkama institucija, siekdama pakeisti ankstesnį aktą, kuris buvo panaikintas arba paskelbtas negaliojančiu, gali atnaujinti tą tyrimą tik tuo etapu, kai buvo padarytas pažeidimas ⁽⁹⁾. Tiksliau tai reiškia, kad tokiu atveju, kai panaikinamas administracinę procedūrą užbaigiantis aktas, panaikinimas nebūtinai turi įtakos parengiamiesiems aktams, pvz., šiuo atveju vengimo tyrimo inicijavimui Komisijos reglamentu (ES) Nr. 875/2012 ⁽¹⁰⁾.
- (11) Taigi Komisija turi galimybę ištaisyti ginčijamo reglamento aspektus, dėl kurių jis buvo paskelbtas negaliojančiu, ir palikti tas dalis, kurioms Teismo sprendimas neturėjo poveikio ⁽¹¹⁾.

B. PROCEDŪRA

1. Procedūra iki teismo sprendimo

- (12) Komisija patvirtina ginčijamo reglamento 1–23 konstatuojamąsias dalis. Joms sprendimas nedaro poveikio.

2. Atnaujinimas

- (13) Po Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-251/18 *Trace Sport SAS*, 2019 m. gruodžio 2 d. Komisija paskelbė įgyvendinimo reglamentą ⁽¹²⁾, kuriuo atnaujinamas vengimo tyrimas dėl importuojamų iš Šri Lankos siunčiamų dviračių, deklaruojamų arba nedeklaruojamų kaip Šri Lankos kilmės, po kurio buvo priimtas ginčijamas reglamentas, ir atnaujino jį nuo to etapo, kai buvo padarytas pažeidimas (toliau – tyrimo atnaujinimo reglamentas).
- (14) Tyrimas atnaujinamas tiek, kiek tai susiję su Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-251/18 *Trace Sport SAS* vykdymu. Tame sprendime Teisingumo Teismo nustatytas pažeidimas yra susijęs su Sąjungos institucijų pareiga įrodyti, kylanti dėl tuo metu taikyto Reglamento (ES) 2016/1036 13 straipsnio 3 dalies.
- (15) Atsižvelgiant į tai, kad „City Cycle“ reglamentas nesusijęs su Teisingumo Teismo byloje C-251/18 nustatytu pažeidimu, galutiniai antidempingo muitai, nustatyti importuojamiems iš Šri Lankos siunčiamiems „City Cycle Industries“ pagamintiems dviračiams, deklaruojamiems ar nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės, šiame tyrime nenagrinėjami.
- (16) Komisija informavo Šri Lankos eksportuojančius gamintojus, Šri Lankos Vyriausybės atstovus, Sąjungos pramonę ir kitas suinteresuotąsias šalis, kurios žinoma yra susijusios su vengimo tyrimu, apie tai, kad iš dalies atnaujinamas tyrimas. Suinteresuotosios šalys turėjo galimybę per tyrimo atnaujinimo reglamente nustatytą terminą raštu pareikšti nuomonę Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui ir prašyti būti išklausytoms. Nė viena suinteresuotoji šalis neprašė, kad Komisija ir (arba) prekybos bylas nagrinėjantis pareigūnas ją išklaustytų.

3. Importo registracija

- (17) Remiantis pagrindinio reglamento 14 straipsnio 5 dalimi, importuojamam tiriamajam produktui taikomas registracijos reikalavimas siekiant užtikrinti, kad nuo tokio importuojamo produkto registracijos dienos galėtų būti taikomi reikiamo dydžio antidempingo muitai, jeigu atlikus tyrimą būtų nustatytas vengimas.

⁽⁹⁾ Ten pat, 74 punktą; taip pat žr. 2019 m. birželio 19 d. Teismo sprendimo *P&J Clark International*, C-612/16, ECLI:EU:C:2019:508, 43 punktą.

⁽¹⁰⁾ 2012 m. rugsėjo 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 875/2012, kuriuo inicijuojamas tyrimas dėl galimo antidempingo priemonių, nustatytų Tarybos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 990/2011 importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams, vengimo importuojant iš Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso siunčiamus dviračius, deklaruojamus kaip Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso kilmės arba ne, ir įpareigojama registruoti tokius importuojamus produktus (OL L 258, 2012 9 26, p. 21).

⁽¹¹⁾ 2000 m. spalio 3 d. Sprendimo *Industrie des Poudres Sphériques/Taryba*, C-458/98 P, ECLI:EU:C:2000:531, 80–85 punktai.

⁽¹²⁾ 2019 m. lapkričio 29 d. Komisijos Įgyvendinimo Reglamentas (ES) 2019/1997, kuriuo, atsižvelgiant į 2019 m. rugsėjo 19 d. Sprendimą byloje C-251/18 *Trace Sport SAS*, atnaujinamas tyrimas dėl 2013 m. gegužės 29 d. Tarybos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 501/2013, kuriuo įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 990/2011 Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams nustatyto galutinio antidempingo muto taikymas išplečiamas importuojamiems dviračiams, siunčiamiems iš Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso ir deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Indonezijos, Malaizijos, Šri Lankos ir Tuniso kilmės (OL L 310, 2019 12 2, p. 29).

- (18) 2019 m. gruodžio 2 d. tyrimo atnaujinimo reglamentu Komisija nustatė reikalavimą registruoti importuojamus dviračius, siunčiamus iš Šri Lankos, deklaruojamus arba nedeklaruojamus kaip Šri Lankos kilmės.

4. Tiriamasis produktas

- (19) Tiriamasis produktas yra toks pats kaip pagal ginčijamą reglamentą, t. y. Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – Kinija) kilmės dviračiai ir kitos pedalinės transporto priemonės (įskaitant transportinius triračius, tačiau išskyrus vienračius) be variklio, kurių KN kodai šiuo metu yra ex 8712 00 30 ir ex 8712 00 70 (TARIC kodai 8712 00 30 10 ir 8712 00 70 91), siunčiami iš Šri Lankos, deklaruojami arba nedeklaruojami kaip Šri Lankos kilmės.

C. VERTINIMAS PAGAL SPRENDIMĄ

1. Pirminės pastabos

- (20) Pirma, Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad ginčijamame reglamente nebuvo atlikta jokia individuali vengimo veiksmų, kuriuos galėjo vykdyti „Kelani Cycles“ ir „Creative Cycles“, analizė. Teisingumo Teismas konstatavo, kad išvada dėl Šri Lankoje vykdytų perkrovimo operacijų teisiškai negalėjo būti pagrįsta tik dviem Tarybos nustatytais faktais, t. y. pirma, pasikeitusiu Sąjungos ir Šri Lankos prekybos pobūdžiu ir, antra, dalies eksportuojančių gamintojų nebendradarbiavimu.
- (21) Antra, sprendime neginčijama, kad Taryba turėjo teisę „Kelani Cycles“ laikyti nebendradarbiaujančia šalimi atliekant tyrimą ir kad Šri Lanka beveik nebendradarbiavo nacionaliniu lygiu (nebendradarbiaujančios arba nutraukusios bendradarbiavimą bendrovės sudarė 75 % viso eksporto iš Šri Lankos ataskaitiniu laikotarpiu). „Creative Cycles“ atliekant tyrimą nebendradarbiavo. Todėl patvirtinamos ginčijamo reglamento 35–42 konstatuojamosios dalys.

2. Antidempingo muto taisomojo poveikio mažinimas

- (22) Ginčijamo reglamento 93–96 konstatuojamosiose dalyse Taryba nustatė, kad buvo įrodymų, jog mažinamas taisomasis antidempingo muto poveikis, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje. Ši išvada patvirtinama.

3. Dempingo įrodymai

- (23) Ginčijamo reglamento 97 ir 98 konstatuojamosiose dalyse, taip pat 107–110 konstatuojamosiose dalyse Taryba nustatė dempingo įrodymus, susijusius su pirmiau nustatytomis panašaus produkto normaliosiomis vertėmis pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnio 1 dalį. Ši išvada patvirtinama.

4. Priemonių vengimo praktika

- (24) Ginčijamas reglamentas buvo paskelbtas negaliojančiu, nes Taryba nepateikė pakankamai įrodymų, kad atskiros bendrovės vykdo priemonių vengimo praktiką. Primenama, kad priemonių vengimo praktika gali būti nustatyta, *inter alia*, remiantis perkrovimo operacijomis arba surinkimo operacijomis.
- (25) Atliekant vengimo tyrimą šešios Šri Lankos bendrovės pateikė prašymą netaikyti muto pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnio 4 dalį. Šios šešios bendrovės sudarė 69 % viso importo iš Šri Lankos į Sąjungą ataskaitiniu laikotarpiu, nustatytu tame tyrimą (2011 m. rugsėjo 1 d. – 2012 m. rugpjūčio 31 d.). Trys iš šių šešių bendrovių buvo atleistos nuo išplėstųjų muitų ir viena nutraukė bendradarbiavimą. Dviejų likusių bendrovių („Kelani Cycles“ ir „City Cycle Industries“) prašymai netaikyti muto buvo atmesti, nes šios bendrovės negalėjo įrodyti, kad nevykdo vengimo praktikos. Kaip nurodyta ginčijamo reglamento 37–42, 144 ir 146–149 konstatuojamosiose dalyse, šios išvados buvo grindžiamos turimais faktais pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį.
- (26) Atnaujinto tyrimo metu paaiškėjo, kad bendrovių lygiu nėra papildomų įrodymų, kuriais būtų galima pagrįsti nustatytą perkrovos faktą. Todėl padaryta išvada, kad nebuvo galima nustatyti perkrovos fakto.

- (27) Tačiau iš turimų įrodymų matyti, kad priemonių vengimo praktika buvo vykdoma surinkimo operacijų metu. Šis įrodymas grindžiamas „City Cycle“ ir „Kelani Cycles“ pateiktais duomenimis vengimo tyrimo metu. Taryba šių duomenų anksčiau detalai nenagrinėjo, kadangi manė, jog tai nėra būtina siekiant teisiniu požiūriu įrodyti, kad egzistuoja priemonių vengimo praktika. Tačiau kadangi dabar Teismas išaiškino, koks teisinis standartas yra taikytinas, Komisija manė, jog yra tikslinga iš naujo įvertinti visus administracinėje byloje turimus įrodymus atsižvelgiant į Teisingumo Teismo Sprendimą *Trace Sport SAS* byloje C-251/18.
- (28) Kaip nurodyta 3–5 konstatuojamosiose dalyse, 2017 m. Komisija atnaujino tyrimą dėl „City Cycle“. „City Cycle“ reglamento 22–25 konstatuojamosiose dalyse pateikti išsamūs įrodymai dėl „City Cycle“, iš kurių matyti, kad buvo vykdoma priemonių vengimo praktika Šri Lankoje vykdant surinkimo operacijas. Be to, dėl to, kad bendrovė bendradarbiavo nepakankamai ir remdamasi savo pačios duomenimis negalėjo įrodyti, jog nevengė priemonių, „City Cycle“ prašymas atleisti nuo priemonių pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnio 4 dalį negalėjo būti laikomas pagrįstu. Kaip nurodyta 15 konstatuojamojoje dalyje. „City Cycle“ reglamentui Teismo sprendimas byloje C-251/18 neturi įtakos.
- (29) Atliekant vengimo tyrimą „Kelani Cycles“ negalėjo įrodyti, kad nusipelnė atleidimo nuo priemonių, kaip paaiškinta ginčijamo reglamento 39, 40 ir 146–149 konstatuojamosiose dalyse. Bendrovės bendradarbiavimas buvo laikomas nepakankamu ir jai buvo taikoma pagrindinio reglamento 18 straipsnio 1 dalis.
- (30) Be to, atliekant vengimo tyrimą nustatyta, kad su „Creative Cycles“ susijusi bendrovė „Great Cycles“ buvo „Kelani Cycles“ dviračių dalių tiekėja. „Great Cycles“ ir „Creative Cycles“ įsteigtos Šri Lankoje, o „Kelani Cycles“ ryšiai su šiomis bendrovėmis viršijo įprastus pirkėjo ir pardavėjo santykius. Dėl nepakankamo „Kelani Cycles“ bendradarbiavimo vengimo tyrime nebuvo galima iki galo išsiaiškinti šių trijų bendrovių santykių. Be to, „Kelani Cycles“ įsteigta 2011 m. gruodžio mėn., po to, kai Komisijos tarnybos atliko „Creative Cycles“ ir su ja susijusios bendrovės „Great Cycles“ tyrimą dėl sukčiavimo kilmės atžvilgiu ir dėl kurio „Creative Cycles“ sustabdė dviračių surinkimo operacijas. „Creative Cycles“ atliekant vengimo tyrimą nebendradarbiavo. Be to, atliekant vengimo tyrimą nustatyta, kad „Kelani Cycles“ buvo orientuota į eksportą ir siekė eksportuoti į Sąjungos rinką. „Kelani Cycles“ pradėjo eksportuoti dviračius į Sąjungos rinką 2012 m. rugpjūčio mėn. Be to, nustatyta, kad gamybai naudojamos dalys daugiausia buvo įsigytos iš Kinijos. Todėl padaryta išvada, kad įvykdytos pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalies a punkte nustatytos sąlygos.
- (31) Vėliau Komisija išnagrinėjo pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalies b punkte nustatytas sąlygas, kad nustatytų, ar „Kelani Cycles“ vykdomos operacijos gali būti laikomos surinkimo operacijomis, kuriomis vengiama galiojančių galutinių antidempingo muitų, taigi, ar:
- a) Kinijos kilmės žaliavos (dviračių dalys) sudarė daugiau kaip 60 % visos surinkto gaminio dalių vertės (60/40 kriterijus), o
 - b) prie įvežtų dalių pridėta vertė surinkimo operacijos metu buvo mažesnė nei 25 % gamybos sąnaudų (25 % pridėtinės vertės kriterijus).
- (32) „Kelani Cycles“ pranešė apie dviračių dalių pirkimą ne tik iš Kinijos, bet ir iš „Great Cycles“, kuri yra Šri Lankos bendrovė. Nors „Kelani Cycles“ teigė, kad iš pastarosios bendrovės pirktos dalys buvo Šri Lankos kilmės, tyrimo metu nustatyta, kad „Great Cycles“ šias dviračių dalis gamino naudodama iš Kinijos įsigytas dalis (rėmų ir šakių žaliavas) (daugiau kaip 60 % visos surinkto produkto dalių vertės), o „Great Cycles“ pridėtinė vertė gamybos procese buvo mažesnei nei 25 % ir ją sudarė daugiausia suvirinimo ir dažymo operacijos. Todėl, pagal analogiją taikant ⁽¹³⁾ pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalies b punktą, manyta, kad iš „Great Cycles“ įgytos dalys buvo iš Kinijos.
- (33) Kalbant apie visas dalis, kurias „Kelani Cycles“ naudojo surinkdama dviračius, Komisija manė, kad patikimiausias šaltinis buvo vietoje pateiktos skirtingų dviračių tipų sąnaudų ataskaitos. Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad iš Kinijos įsigytos dalys (įskaitant tiekiamas bendrovės „Great Cycle“) ir kurias „Kelani Cycles“ naudojo surinkdama dviračius, eksportuojamus į Sąjungą, sudarė 80–100 % visų surinkto dviračio dalių, priklausomai nuo dviračio tipo.

⁽¹³⁾ 2019 m. rugsėjo 12 d. Teismo Sprendimas *Kolachi* byloje C-709/17 P.

- (34) 25 % pridėtinės vertės kriterijus buvo grindžiamas „Kelani Cycles“ per vengimo tyrimą nurodytomis surinkimo sąnaudomis. Pridėtinė vertė buvo apskaičiuota pagal iš Kinijos įsigytas dalis, kaip nustatyta 32 ir 33 konstatuojamosiose dalyse. Iš Šri Lankos įsigytų dalių (padangų) vertė apskaičiuota remiantis kiekvienos rūšies produkto sąnaudų ataskaitomis, pateiktomis per patikrinimą vietoje, atliktą per vengimo tyrimą. Taigi iš Kinijos įsigytų dalių pridėtinė vertė atliekant surinkimo operacijas buvo mažesnė nei 25 % gamybos sąnaudų.
- (35) Kalbant apie pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalies c punkte nustatytus kriterijus, kaip nurodyta 24 ir 25 konstatuojamosiose dalyse, atitinkamoms vengimo tyrimo išvadoms poveikio nepadarėta ir todėl jos patvirtintos.
- (36) Todėl nustatyta Šri Lankoje šalies lygmeniu vykdoma priemonių vengimo praktika, remiantis pirmiau pateiktais įrodymais, vykdoma bendrovių lygiu, rodo, kad vykdoma priemonių vengimo praktika. Atsižvelgiant į tai, kad Šri Lankos bendradarbiavimo lygis buvo labai mažas, kaip nurodyta 21 konstatuojamojoje dalyje, nerasta jokių teiginių, prieštaraujančių šiai išvadai.
- (37) Todėl buvo nustatyta, kad Šri Lankoje buvo vykdomos surinkimo operacijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalyje.

5. Prašymai atleisti nuo priemonių

- (38) Kalbant apie „Kelani Cycles“ prašymą netaikyti priemonių, dėl to, kad bendrovė bendradarbiavo nepakankamai ir remdamasi savo pačios duomenimis negalėjo įrodyti, jog nevengė priemonių, prašymas negalėjo būti laikomas pagrįstu pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnio 4 dalį.
- (39) Kalbant apie bendrovės, kuri per vengimo tyrimą atsiėmė prašymą netaikyti priemonių, padėtį, kaip nurodyta 21 konstatuojamojoje dalyje, ginčijamo reglamento 36 konstatuojamajai daliai Teismo sprendimas nedaro poveikio ir todėl ji patvirtinama. Todėl ši bendrovė negalėjo būti atleista nuo priemonių.

D. FAKTŲ ATSKLEIDIMAS

- (40) Šalims buvo pranešta apie pagrindinius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis ketinama iš naujo nustatyti galutinį antidempingo muitą importuojamiems dviračiams, deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės. Taip pat buvo nustatytas laikotarpis pastaboms dėl atskleistų faktų pareikšti. Pastabų negauta.

E. PRIEMONIŲ NUSTATYMAS

- (41) Remiantis tuo, kas išdėstyta, laikoma, jog yra tikslinga išplėsti pradines priemones importuojamiems dviračiams ir kitoms pedalinėms transporto priemonėms (įskaitant transportinius triračius, bet išskyrus vienračius) be variklio, kurių KN kodai šiuo metu yra ex 8712 00 30 ir ex 8712 00 70 (TARIC kodai 8712 00 30 10 ir 8712 00 70 91), siunčiamiems iš Šri Lankos ir deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės.
- (42) Kaip nurodyta 9–11 konstatuojamosiose dalyse, vengimo tyrimas atnaujintas nuo to momento, kai buvo padarytas pažeidimas. Komisija, atnaujindama tyrimą, ištaisė ginčijamo reglamento aspektus, dėl kurių jis paskelbtas negaliojančiu. Ginčijamo reglamento dalys, kurioms Teismo sprendimas neturėjo įtakos, liko galioti. Vadovaujantis Teisingumo Teismo praktika, administracinės procedūros atnaujinimas ir pakartotinis antidempingo muitų nustatymas prekėms, importuotoms negaliojančiu paskelbto reglamento taikymo laikotarpiu, taip pat negali būti laikomas prieštaraujančiu netaikymo atgaline data taisyklei ⁽¹⁴⁾.
- (43) Taigi atsižvelgiant į konkretų priemonių vengimo priemonės, kuri skirta apsaugoti antidempingo priemonės veiksmingumą, pobūdį ir į tai, kad tyrime nustatyta įrodymų, jog remiantis duomenimis, kuriuos pateikė pati bendrovė, egzistuoja priemonių vengimo praktika, Komisija mano, jog yra tikslinga nuo vengimo tyrimo inicijavimo datos iš naujo nustatyti priemones (nuo 2012 m. rugsėjo 25 d.).

⁽¹⁴⁾ Sprendimo *Deichmann SE / Hauptzollamt Duisburg* [2018], C-256/16, ECLI:EU:C:2018:187, 79 punktas ir 2019 m. birželio 19 d. Sprendimo *C & J Clark International Ltd / Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs*, C-612/16, 58 punktas.

(44) Šis reglamentas atitinka pagrindinio reglamento 15 straipsnio 1 dalimi įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams ir kitoms pedalinėms transporto priemonėms (įskaitant transportinius triračius, bet išskyrus vienračius) be variklio, nustatyto galutinio antidempingo muto taikymas išplečiamas nuo 2013 m. birželio 6 d. ir taikomas importuojamiems dviračiams ir kitoms pedalinėms priemonėms (įskaitant transportinius triračius, bet išskyrus vienračius), be variklio, siunčiamiems iš Šri Lankos, deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės, kurių KN kodai šiuo metu yra ex 8712 00 30 ir ex 8712 00 70 (TARIC kodai 8712 00 30 10 ir 8712 00 70 91), išskyrus tuos, kuriuo pagamino toliau išvardytos bendrovės:

Šalis	Bendrovė	Papildomas TARIC kodas
Šri Lanka	„Asiabike Industrial Limited“, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Sri Lanka	B768
Šri Lanka	„BSH Ventures (Private) Limited“, No 84, Campbell Place, Colombo-10, Sri Lanka	B769
Šri Lanka	„Samson Bikes (Pvt) Ltd“, No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Sri Lanka	B770

„City Cycle Industries“ (papildomas TARIC kodas B131) importuojamiems produktams taikomas 2018 m. sausio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/28, kuriuo iš naujo nustatomas galutinis antidempingo muitas importuojamiems dviračiams, deklaruojamiems arba nedeklaruojamiems kaip Šri Lankos kilmės.

2. Šio straipsnio 1 dalimi išplėstas muitas mokėtinas už pagal Reglamento (ES) Nr. 875/2012 2 straipsnį ir Reglamento (EB) Nr. 1225/2009 13 straipsnio 3 dalį ir 14 straipsnio 5 dalį registruojamus arba pagal 2019 m. lapkričio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/1997 2 straipsnį registruojamus importuojamus produktus, siunčiamus iš Šri Lankos ir deklaruojamus arba nedeklaruojamus kaip Šri Lankos kilmės, išskyrus tuos, kuriuos pagamino 1 dalyje išvardytos bendrovės.

2 straipsnis

Muitinėms pavedama nutraukti importuojamų produktų registraciją, nustatytą vadovaujantis 2019 m. lapkričio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/1997 2 straipsniu.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 30 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN