PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/73

ze dne 17. ledna 2019,

o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]), a zejména na čl. 9 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Zahájení řízení

(1) Dne 20. října 2017 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise“) na základě článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (dále jen „základní nařízení“) antidumpingové šetření týkající se dovozu jízdních kol, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem (dále jen „elektrická jízdní kola“) pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“) do Evropské unie (dále jen „Unie“).

(2) Komise zveřejnila oznámení o zahájení řízení v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]) (dále jen „oznámení o zahájení řízení“).

(3) Komise zahájila šetření na základě podnětu, který podalo dne 8. září 2017 Evropské sdružení výrobců jízdních kol (dále jen „žadatel“ či „EBMA“). Žadatel představuje více než 25 % celkové výroby elektrických jízdních kol v Unii. Podnět obsahoval důkazy o dumpingu a výsledné podstatné újmě, které byly dostatečné k zahájení šetření.

(4) Dne 21. prosince 2017 iniciovala Komise antisubvenční šetření týkající se dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR do Unie a zahájila samostatné šetření. Oznámení o zahájení řízení zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]).

1.2. Celní evidence dovozu

(5) Dne 31. ledna 2018 podal žadatel žádost o celní evidenci dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení. Dne 3. května 2018 vyhlásila Komise prováděcí nařízení (EU) 2018/671 (dále jen „nařízení o celní evidenci“) ([4]), kterým se od 4. května 2018 zavádí celní evidence dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR.

1.3. Prozatímní antidumpingová opatření

(6) Dne 18. července 2018 uložila Komise prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/1012 ([5]) (dále jen „prozatímní nařízení“) na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR do Unie prozatímní antidumpingové clo.

([1]) Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.
([2]) Oznámení o zahájení antidumpingového řízení týkajícího se dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky, Úř. věst. C 353, 20.10.2017, s. 19.
([3]) Oznámení o zahájení antisubvenčního řízení týkajícího se dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky, Úř. věst. C 440, 21.12.2017, s. 22.
([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/671 ze dne 2. května 2018, kterým se zavádí celní evidence dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky, Úř. věst. L 113, 3.5.2018, s. 4.
([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1012 ze dne 17. července 2018, kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/671, Úř. věst. L 181, 18.7.2018, s. 7.

(7) Jak je uvedeno v 7. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, šetření dumpingu a újmy se týkalo období od 1. října 2016 do 30. září 2017 (dále jen „období šetření“ nebo „OŠ“) a zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2014 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

1.4. **Následný postup**

(8) Po poskytnutí informací o nejdůležitějších skutečnostech a úvahách, na jejichž základě bylo uloženo prozatímní antidumpingové clo (dále jen „poskytnutí prozatímních informací“), žadatelé, Čínská obchodní komora pro dovoz a vývoz strojírenských a elektronických výrobků (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products, dále jen „CCCME“), Sdružení evropských dovozců elektrických jízdních kol (Collective of European Importers of Electric Bicycles, dále jen „CEIEB“), jednotliví dovozci, kteří nejsou ve spojení, a jednotliví čínští vyvážející výrobci předložili písemná podání, v nichž vyjádřili svá stanoviska k prozatímním zjištěním.

(9) Stranám, které o to požádaly, byla poskytnuta možnost slyšení. Slyšení se uskutečnila se žadateli, CEIEB, dovozci, kteří nejsou ve spojení, a jedním individuálním čínským vyvážejícím výrobcem. S tímto čínským vyvážejícím výrobcem se uskutečnilo jedno slyšení s úředníkem pro slyšení v obchodních řízeních.

(10) Komise uvážila připomínky předložené zúčastněnými stranami a zabývala se jimi, jak je podrobně uvedeno v tomto nařízení.

(11) Komise pokračovala ve vyhledávání a ověřování všech informací, které považovala za nezbytné pro vyvození konečných zjištění. Za účelem ověření odpovědí dovozců, kteří nejsou ve spojení, na dotazník se uskutečnily inspekce na místě v prostorách těchto stran:

— BH BIKES EUROPE S.L. (Vitoria, Španělsko),

— BIZBIKE BVBA (Wielsbeke, Belgie),

— NEOMOUV SAS (La Flèche, Francie).

(12) Komise všechny zúčastněné strany informovala o nejdůležitějších skutečnostech a úvahách, na jejichž základě se rozhodla uložit konečné antidumpingové clo na dovoz elektrických jízdní kol pocházejících z ČLR do Unie (dále jen „poskytnutí konečných informací“).

(13) Připomínky předložené zúčastněnými stranami byly zváženy a ve vhodných případech zohledněny.

1.5. **Výběr vzorku**

(14) Seznam čínských vyvážejících výrobců uvedený v příloze 1 tohoto rozhodnutí byl pozměněn, aby se zohlednila změna názvu jednoho čínského vyvážejícího výrobce na Easy Electricity Technology Co., Ltd., a v příloze 1 byl doplněn další vyvážející výrobce, společnost Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd.

1.6. **Individuální zjišťování**

(15) Šest vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku formálně požádalo o individuální zjišťování podle čl. 17 odst. 3 základního nařízení. Tři z těchto společností tvořily skupiny společností s celkem šesti obchodníky ve spojení. Dvě společnosti, které formálně požádaly o individuální zjišťování, požádaly rovněž o zacházení jako v tržním hospodářství. Po poskytnutí prozatímních informací zopakovaly čtyři z těchto společností své žádosti o individuální zjišťování.

(16) Jak je vysvětleno ve 47. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, přezkoumání tak vysokého počtu žádostí by znamenalo příliš velké zatížení a neumožnilo by dokončit zjišťování ve lhůtě stanovené v základním nařízení. Dodatečná lhůta mezi prozatímní a konečnou fází nebyla dostatečná, aby mohla Komise posoudit tento vysoký počet žádostí. Komise proto potvrdila své rozhodnutí žádostem o individuální zjišťování nevyhovět.

1.7. **Zacházení jako v tržním hospodářství**

(17) CCCME a společnosti Bodo Vehicle, Suzhou Rununion a Jinhua Vision zopakovaly své tvrzení, že vzhledem ke skutečnosti, že dne 11. prosince 2016 skončila platnost oddílu 15 písm. a) bodu ii) Protokolu o přistoupení ČLR ke Světové obchodní organizaci (dále jen „WTO"), měla by být existence dumpingu zjištěna na základě cen na domácím trhu a nákladů čínských vyvážejících výrobců. Komise se tímto tvrzením zabývala, jak je objasněno v oddíle 3.1.1 prozatímního nařízení.

(18) Komise použila platné právní předpisy vztahující se na toto šetření, tj. ustanovení čl. 2 odst. 7 písm. a) a b) základního nařízení.

(19) Společnost Giant Electric Vehicle (dále jen „Giant") reagovala na poskytnuté prozatímní informace a zopakovala svá tvrzení, že by Komise měla přiznat společnosti Giant zacházení jako v tržním hospodářství, jelikož podle názoru této společnosti splnila kritéria pro zacházení jako v tržním hospodářství stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, zejména kritéria č. 1 a 3. Společnost Giant zpochybnila konkrétně výklad zásahu státu ze strany Komise a uvedla, že možnost zásahu státu pro zamítnutí žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství nepostačuje. Společnost zopakovala rovněž svá tvrzení, že dopad narušení na cenu hliníku nebyl významný.

(20) Co se týká kritéria č. 1, Komise zjistila významný zásah státu na trhu s hliníkem, jak je podrobně popsáno v dokumentu ze dne 3. května 2018 poskytujícím informace o zacházení jako v tržním hospodářství, v dopise ze dne 29. května v reakci na připomínky společnosti Giant k poskytnutým informacím o zacházení jako v tržním hospodářství a v prozatímním nařízení, zejména 88. a 89. bodě odůvodnění. Komise zjistila, že čínská vláda může vykonávat na trhu s hliníkem úplnou kontrolu a tento trh reguluje s cílem zabránit arbitráži v ekonomickém smyslu. Komise zjistila, že tato situace má za následek narušený trh s hliníkem v ČLR a představuje významný státní zásah uskutečněný čínskou vládou. Narušení na trhu s hliníkem je natolik výrazné, že na něm nedochází k arbitráži, což samo o sobě představuje významné narušení.

(21) Společnost Giant zjištění Komise ohledně významného zásahu státu na trhu s hliníkem v ČLR a ohledně úplné kontroly čínské vlády nad tímto trhem nikdy nezpochybnila. Pouze uvedla, že účinek tohoto zásahu státu nebyl v období šetření z hlediska hodnoty významný. Komise nemůže souhlasit s navrhovaným výkladem, který nepodporuje judikatura citovaná společností Giant ([6]). Podle judikatury kritérium č. 1 přiznání zacházení jako v tržním hospodářství ve skutečnosti vylučuje, pokud stát významně zasahuje do působení tržních sil. Významný zásah státu v tomto ohledu nepodporuje závěr, že u výrobce působícího na takovémto trhu převažují podmínky tržního hospodářství ([7]).

(22) Zjištění Komise týkající se kritéria č. 1 uvedené v prozatímním nařízení bylo tudíž potvrzeno.

(23) Co se týká kritéria č. 3, společnost Giant tvrdila, že se Komise nezabývala jejími tvrzeními, že finanční pobídky nebyly významné a že nejsou přeneseny z bývalého systému netržního hospodářství, nýbrž jsou projevem legitimní průmyslové politiky. Skupina Giant mimoto znovu uvedla, že by Komise měla uvážit význam práv k užívání pozemků, jež jsou v zásadě udělována bezplatně na dobu 50 let.

(24) Komise podotýká, že se tvrzením týkajícím se finančních pobídek a metodiky použité v souvislosti s právy k užívání pozemků rozsáhle zabývala nejen v dokumentu poskytujícím informace o zacházení jako v tržním hospodářství, nýbrž také v dopise ze dne 29. května 2018 v reakci na připomínky společnosti Giant. Argumentace Komise je mimoto popsána také v prozatímním nařízení, zejména v 91. a 92. bodě odůvodnění.

(25) Na základě argumentace popsané v těchto dokumentech došla Komise k závěru, že zvýhodněná daňová sazba představovala finanční pobídku, kterou lze takřka kdykoli upravit a která může přilákat rovněž kapitál prostřednictvím snížených sazeb a tak dlouhou dobu významně narušovat hospodářskou soutěž. Komise dospěla také k závěru, že daňový odpočet u výdajů na výzkum a vývoj nebyl časově omezený a opakoval se, a měl proto podobný účinek. Komise rovněž připomíná, že společnost Giant ve skutečnosti za svá práva k užívání pozemků neplatila (viz 21. bod odůvodnění). Společnost Giant nepředložila žádné nové argumenty.

([6]) Rozsudek ve věci Rada v. Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group, C-337/09 P, EU:C:2012:471, body 66 a 73. Viz rovněž rozsudek ve věci Rotexchemie v. Hauptzollamt Hamburg-Waltershof, C-26/96, EU:C:1997:261, bod 9 a rozsudek ve věci GLS v. Hauptzollamt Hamburg-Stadt, C-338/10, EU:C:2012:158, bod 20.

([7]) Rozsudek ve věci Rada v. Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd, C-337/09 P, EU:C:2012:471, bod 90: „*V tomto ohledu je třeba připomenout, že STH může být udělen hospodářskému subjektu pouze tehdy, pokud náklady, které má, a ceny, které stanoví, jsou výsledkem volné souhry nabídky a poptávky. Tak tomu není, pokud například stát přímo zasahuje do ceny určitých surovin nebo ceny pracovní síly.*"

(26) Kritérium č. 3, tj. požadavek, aby neexistovala podstatná zkreslení způsobená bývalým systémem netržního hospodářství, není proto splněno.

(27) CEIEB uvedlo, že nepřiznání zacházení jako v tržním hospodářství čínskému vyvážejícímu výrobci bylo diskriminační, jelikož výrobní odvětví Unie nakupuje hliníkové rámy z ČLR, a má tudíž rovněž prospěch z narušení na trhu s hliníkem v ČLR. CEIEB nadneslo také otázku dovozu hliníkových rámů z ČLR ze strany výrobního odvětví Unie v rámci režimu pozastavení cel. Tato tvrzení byla zamítnuta. Nákupy výrobního odvětví Unie nejsou pro analýzu podle čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, která má přezkoumat, zda má vyvážející výrobce nárok na zacházení jako v tržním hospodářství za účelem stanovení běžné hodnoty, podstatné. Komise je proto nepokládala za důležité pro vyvození závěru ohledně zacházení jako v tržním hospodářství.

1.8. **Období šetření a posuzované období**

(28) Jelikož ohledně období šetření a posuzovaného období nebyly podány žádné připomínky, potvrzuje se 7. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

2. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

2.1. **Tvrzení týkající se definice výrobku**

(29) Po vyhlášení prozatímního nařízení zopakovali tři čínští vyvážející výrobci, jeden dovozce a CCCME své tvrzení uvedené v 57. až 63. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, které se týkalo vyloučení elektrických jízdních kol s pomocným elektrickým motorem pro podporu šlapání dosahujících maximální rychlosti 45 km/h (dále jen „vysokorychlostní elektrická jízdní kola“) z definice výrobku.

(30) Tyto strany tvrdily, že vysokorychlostní elektrická jízdní kola mají podstatně jiné vlastnosti a jsou určena k jinému použití, nevztahují se na ně stejné regulační požadavky, mají výrazně odlišné ceny a náklady a z pohledu spotřebitele nejsou zaměnitelná s ostatními elektrickými jízdními koly s pomocným motorem pro podporu šlapání o maximální rychlosti 25 km/h, jež jsou předmětem tohoto šetření.

(31) CCCME tvrdila, že Komise nevzala na vědomí skutečnost, že úprava softwaru s ohledem na maximální rychlost provedená spotřebitelem, kterou zmínil žadatel, je protiprávní, a dodala, že tuto možnost nelze považovat za pravděpodobnou.

(32) Žadatel souhlasil s tím, že by zvýšení maximální rychlosti pomocného motoru pro podporu šlapání úpravou softwaru ze strany spotřebitelů bylo protiprávní. Připomenul však, že jeho tvrzení nesouviselo s takovouto možností, nýbrž se změnami, které provedou hospodářské subjekty (dovozci, obchodníci) před prodejem elektrických jízdních kol na trhu Unie. Pokud tyto změny programování softwaru zahrnují snížení maximální rychlosti pomocného motoru pro podporu šlapání, byly by z hlediska schválení typu výrobku legální. Žadatel dodal, že takovéto změny programování softwaru vytvářejí zjevné riziko obcházení antidumpingových a vyrovnávacích opatření.

(33) Komise podotýká, že v 65. bodě odůvodnění prozatímního nařízení neodkazuje pouze na úpravu softwaru ze strany spotřebitele, nýbrž na programování softwaru obecně. V témže bodě odůvodnění se mimoto jednoznačně odkazuje na možnost změny maximální rychlosti směrem nahoru i dolů. Ačkoliv CCCME uvádí, že by zvýšení maximální rychlosti pomocného motoru pro podporu šlapání ze strany spotřebitele bylo protiprávní, ostatní změny programování softwaru, jako je snížení maximální rychlosti pomocného motoru pro podporu šlapání ze strany hospodářských subjektů uvedené ve 32. bodě odůvodnění tohoto nařízení, nezpochybňuje. Tento argument byl proto zamítnut.

(34) Po poskytnutí konečných informací CCCME tvrdila, že Komise předložila argument týkající se hospodářských subjektů, a nikoli spotřebitelů měnících programování softwaru za účelem zvýšení či snížení rychlosti pomocného motoru pro podporu šlapání poprvé až v rámci poskytnutí konečných informací. Toto tvrzení není správné. Jak je uvedeno v předchozím bodě odůvodnění, v 65. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se odkazovalo na všechny typy programování softwaru bez ohledu na to, kdo programování softwaru provede. Nic nenasvědčuje tomu, že 65. bod odůvodnění prozatímního nařízení odkazoval pouze na programování softwaru provedené spotřebiteli a nezahrnoval programování softwaru ze strany hospodářských subjektů. Komise každopádně podotýká, že zahrnutí do poskytnutých konečných informací postačuje k tomu, aby mohly všechny zúčastněné strany vyjádřit svá stanoviska.

(35) CCCME uvedla, že tvrzení žadatele, že všechna elektrická jízdní kola podléhají stejným zkouškám podle normy EN 15194, není přesné. CCCME tvrdila, že podle normy EN 15194 podléhají všechna elektrická jízdní kola stejným zkušebním postupům. Tato norma však nemá vliv na rozdíl v rychlosti, který znamená jiné požadavky a má za následek, že vysokorychlostní elektrická jízdní kola nejsou zaměnitelná s ostatními elektrickými jízdními koly. CCCME dále tvrdila, že vysokorychlostní elektrická jízdní kola na rozdíl od běžných elektrických jízdních kol do oblasti působnosti normy EN 15194 nespadají.

(36) CCCME uvedla, že se na vysokorychlostní elektrická jízdní kola vztahuje jako na mopedy pro použití na veřejných komunikacích nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ([8]). Zmíněné nařízení vylučuje ze své oblasti působnosti elektrická jízdní kola s pomocným motorem pro podporu šlapání o maximální rychlosti 25 km/h. Další pravidla vztahující se na vysokorychlostní elektrická jízdní kola zahrnují daně, vydávání řidičských oprávnění a pojištění, státní poznávací značky a používání přileb pro mopedy a kontroly dodržování bezpečnosti.

(37) CCCME uvedla, že argument uvedený v 70. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že všechna elektrická jízdní kola mají tytéž fyzické vlastnosti, nevyvrací tvrzení, že s vysokorychlostními elektrickými jízdními koly je spojeno odlišné vybavení a vztahují se na ně jiné regulační požadavky. CCCME uvedla, že kvůli těmto odlišným požadavkům nejsou vysokorychlostní elektrická jízdní kola zaměnitelná s ostatními elektrickými jízdními koly a že spotřebitelé tento názor podporují. K doložení tohoto tvrzení zmínila CCCME námitku Evropské cyklistické federace proti návrhu Komise vyžadovat pojištění odpovědnosti za škodu u všech elektrických jízdních kol, nikoli pouze u vysokorychlostních elektrických jízdních kol.

(38) Žadatel zopakoval své tvrzení, že všechna elektrická jízdní kola mají stejné fyzické vlastnosti. Žadatel konkrétně uvedl, že všechna elektrická jízdní kola jsou vyrobena ze stejných součástí a komponentů a že neexistují žádné součástí jízdních kol, které by se používaly výhradně pro vysokorychlostní elektrická jízdní kola. To zahrnuje motory vyráběné hlavními výrobci motorů, které lze s odpovídajícím naprogramováním softwaru použít k pohonu všech typů elektrických jízdních kol. Rozdíl mezi vysokorychlostními elektrickými jízdními koly a ostatními elektrickými jízdními koly nelze proto spolehlivě zjistit na základě jejich fyzického vzhledu.

(39) Žadatel uvedl, že náhled spotřebitele není při vymezení výrobku v řízeních na ochranu obchodu rozhodujícím faktorem, a tvrdil, že elektrická jízdní kola se všemi úrovněmi podpory šlapání prostřednictvím pomocného motoru jsou k dispozici v různých kategoriích použití (například použití k dojíždění do zaměstnání, trekkingu, při závodech nebo na horách) a že jsou prodávána všem skupinám zákazníků bez ohledu na jejich věk a pohlaví. Náhled spotřebitele a použití proto neodůvodňuje vyloučení vysokorychlostních elektrických jízdních kol z definice výrobku.

(40) Žadatel uvedl, že kritérium týkající se schválení typu a obecněji klasifikace podle nařízení (EU) č. 168/2013 nejsou v tomto případě pro definici výrobku vhodné. Žadatel tvrdil, že schválení typu nepodléhají všechna vysokorychlostní elektrická jízdní kola, nýbrž pouze jízdní kola určená pro použití na veřejných komunikacích. To by vylučovalo například elektrická horská jízdní kola používaná výhradně při soutěžích nebo terénní horská jízdní kola, jež rovněž nepodléhají dalším požadavkům v souvislosti se schválením typu (státní poznávací značka, přilba a pojištění).

(41) Žadatel dále tvrdil, že se na elektrická jízdní kola, která nepodléhají schválení typu podle nařízení (EU) č. 168/2013, vztahují naprosto stejné požadavky na bezpečnost výrobku podle směrnice Unie o strojních zařízeních. Žadatel rovněž dodal, že platná norma, která stanoví zvláštní požadavky, je pro všechna elektrická jízdní kola stejná, a to harmonizovaná norma EN 15194, a proto zopakoval tvrzení uvedené v 64. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(42) Komise usoudila, že výše uvedená tvrzení CCCME týkající se zaměnitelnosti, regulačních požadavků a náhledu spotřebitele představují pouze zopakování argumentů, jimiž se již zabýval 67. až 73. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

([8]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly. Text s významem pro EHP, Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52.

(43) Komise podotkla, že její návrh na rozšíření požadavku na pojištění odpovědnosti za škodu na všechna elektrická jízdní kola, který CCCME použila k doložení údajného rozdílu v náhledu spotřebitele, stejně tak prokazuje, že se rozdíly v regulačních požadavcích mění a neposkytují vhodný a stálý základ pro vyloučení vysokorychlostních jízdních kol z definice výrobku.

(44) Komise vyvodila závěr, že dodatečně předložené informace nemohly změnit její zjištění týkající se definice výrobku, konkrétně zjištění, že elektrická jízdní kola mají tytéž základní fyzické vlastnosti a rysy a že se náhled spotřebitele a použití značně překrývají. Tvrzení CCCME byla proto zamítnuta.

(45) Jedna zúčastněná strana uvedla, že by definice výrobku, který je předmětem šetření, měla být omezena na levná elektrická jízdní kola. Elektrická jízdní kola střední a vyšší třídy by měla být z definice výrobku vyloučena, jelikož v segmentu elektrických jízdních kol střední a vyšší třídy k dumpingu údajně nedochází. Tato zúčastněná strana tvrdila, že by k rozlišení těchto segmentů trhu bylo možno použít kvalitu a výkon, cenu, náklady a ziskové rozpětí u elektrických jízdních kol.

(46) Komise připomenula, že dotčený výrobek a obdobný výrobek byl vymezen na základě fyzických vlastností. Kritéria jako cena, náklady a ziskové rozpětí nelze k vymezení dotčeného výrobku použít ([9]). Co se týká kvality a výkonu, kromě skutečnosti, že zúčastněná strana nevysvětlila způsob systematického měření a výpočtu těchto prvků, Komise připomíná, že kvalitu a výkon lze zohlednit prostřednictvím úprav o rozdíly ve fyzických vlastnostech. I kdyby byly podstatné pro definici výrobku (což nejsou), Komise každopádně podotýká, že podobná tvrzení během šetření předložilo několik zúčastněných stran, žádná z nich však neposkytla příslušné informace, které by odůvodňovaly či umožnily případnou segmentaci trhu. Jelikož nebyly k dispozici žádné důkazy, musela Komise toto tvrzení každopádně zamítnout a potvrdila zjištění uvedená ve 122. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(47) Jelikož ohledně definice výrobku nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené v 67. až 74. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

3. **DUMPING**

3.1. **Srovnatelná země**

(48) Ohledně volby výrobního odvětví Unie jako srovnatelné země nebyly obdrženy žádné připomínky a nebyly navrženy žádné alternativní srovnatelné země. Potvrzuje se proto 103. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

3.2. **Běžná hodnota**

(49) Jak je uvedeno ve 103. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, běžná hodnota vycházela ze skutečně zaplacených cen nebo cen, které je třeba zaplatit za obdobný výrobek v Unii. K tomuto bodu nebyly obdrženy žádné připomínky.

(50) Dva čínští vyvážející výrobci zpochybnili hodnoty použité pro stanovení běžné hodnoty a uvedli příklady dvojic typů výrobku (PCN), kdy by podle obecného mínění v odvětví elektrických jízdních kol měl být jeden dražší než druhý, ve skutečnosti však byl levnější. Tito dva vyvážející výrobci tvrdili, že by Komise měla běžnou hodnotu pro PCN upravit tak, aby byla více „v souladu“ s předpokládanými náklady na použitý materiál a součásti.

(51) Toto tvrzení bylo zamítnuto, jelikož běžná hodnota je založena na skutečně zaplacených cenách za obdobný výrobek v Unii. Každé elektrické jízdní kolo se skládá z více komponentů, jež spolu s ostatními faktory určují prodejní cenu. Společný účinek těchto komponentů a faktorů může převážit dopad cenových rozdílů u jedné konkrétní součásti, jak tvrdili oba vyvážející výrobci. Tito dva vyvážející výrobci nepožadovali úpravu o rozdíly ve fyzických vlastnostech podle čl. 2 odst. 10 písm. a) nařízení.

(52) Potvrzují se proto závěry uvedené ve 104. až 106. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

([9]) Viz věc Photo USA Electronic Graphic v. Rada, T-394/13, ECLI:EU:T:2014:964.

(53) Po poskytnutí konečných informací dva vyvážející výrobci uvedli, že vysvětlení v 51. bodě odůvodnění nepostačuje. Tito vyvážející výrobci uvedli příklad dvou čísel PCN, jež se liší pouze v úrovni výkonu motoru pro podporu šlapání. V tomto příkladu spadalo PCN s motorem pro podporu šlapání o nižším výkonu do vyššího rozmezí běžné hodnoty než PCN s motorem pro podporu šlapání o vyšším výkonu.

(54) Komise uvedla, že tato situace není pro běžnou hodnotu použitou v tomto šetření typická, jelikož ve většině případů spadá dražší PCN do vyššího rozmezí běžné hodnoty. Průměrná běžná hodnota PCN s vyšší úrovní podpory šlapání je ve skutečnosti o 60,8 % vyšší než u PCN s nižší úrovní podpory šlapání. Situace uvedená v 53. bodě odůvodnění může nastat, aniž by byla zpochybněna spolehlivost této běžné hodnoty pro účely spravedlivého srovnání, jelikož běžná hodnota je založena na prodejích v Unii uskutečněných více výrobci v Unii. Tyto prodeje samozřejmě zahrnují cenové rozdíly v závislosti na konkrétních modelech, což ovlivňuje cenu PCN v mixu těchto prodejů. Běžná hodnota dotčeného výrobku uvedená jako rozmezí tedy v některých případech cenový rozdíl zdánlivě zesiluje. Důvodem je skutečnost, že dvě PCN s velmi malým cenovým rozdílem mohou být uvedena ve dvou různých rozmezích, pokud se jejich ceny blíží hranicím rozmezí.

(55) Jelikož ohledně běžné hodnoty nebyly podány žádné další připomínky, potvrzuje se 104. až 106. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

3.3. **Vývozní cena**

(56) Jelikož ohledně vývozní ceny nebyly podány žádné připomínky, potvrzuje se 107. až 109. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

3.4. **Srovnání**

(57) Jeden vyvážející výrobce uvedl, že by Komise neměla odečíst úvěrové náklady vzniklé mezi výrobcem a prodejními společnostmi v Evropě, které jsou s ním ve spojení. Toto tvrzení bylo uznáno. To vedlo k úpravě vývozní ceny o méně než 1 %.

(58) Týž vyvážející výrobce se dotázal, zda běžná hodnota zahrnovala náklady na balení, a pokud ano, zda bylo srovnání s vývozní cenou provedeno pro „zabalené výrobky“. Toto tvrzení bylo uznáno u všech vyvážejících výrobců, jelikož běžná hodnota byla stanovena pro zabalené obdobné výrobky. To vedlo k úpravě vývozní ceny o méně než 1 %.

(59) Ve 116. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise zúčastněné strany vyzvala, aby jí poskytly spolehlivý a ověřitelný výpočet nákladů pro úpravu podle čl. 2 odst. 10 písm. k) základního nařízení k zohlednění nákladů na design, marketing a výzkum a vývoj, které vynaložili dovozci značkových výrobků.

(60) Dva čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku požádali o úpravu podle čl. 2 odst. 10 písm. k) základního nařízení a předložili v tomto ohledu důkazy pocházející od jejich dovozců značkových výrobků v Unii. Poskytnuté důkazy sestávaly z údajů dotčených dovozců týkajících se nákladů na výzkum a vývoj a na design. Tito dovozci byli prověřeni v rámci tohoto šetření.

(61) Komise se domnívala, že předložené údaje odůvodňují podané žádosti, a souhlasila s tím, že v rámci činnosti dovozců značkových výrobků jsou skutečně zapotřebí určité náklady na výzkum a vývoj a na design. Komise však nemohla uznat údaje dovozců vybraných vyvážejícími výrobci, jelikož se tyto údaje týkaly širších záležitostí než nákladů na výzkum a vývoj a na design vynaložených dovozci značkových výrobků. Významné rozdíly v nahlášených kategoriích nákladů vyjádřené jako procento obratu dotčených dvou dovozců značkových výrobků nepředstavovaly reprezentativní základ pro stanovení nákladů, které jsou zapotřebí pro požadovanou úpravu.

(62) Komise však byla s to tyto náklady zjistit v záznamech výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku a ověřeni a kteří v rámci tohoto šetření poskytli zdroj údajů pro běžnou hodnotu. Ověření výrobci v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku, se proto pokládali za spolehlivý zdroj údajů pro úpravu běžné hodnoty o náklady na výzkum a vývoj a na design podle čl. 2 odst. 10 písm. k).

(63) Na tomto základě provedla Komise u tří čínských vyvážejících výrobců, kteří prodávali pouze neznačková elektrická jízdní kola, tj. vyráběli v ČLR elektrická jízdní kola pro vlastníky značky v Unii, úpravu běžné hodnoty o 2,3 %.

(64) Výrobní odvětví Unie vzalo původní žádosti dvou čínských vyvážejících výrobců o úpravu o náklady na výzkum a vývoj a na design a o jiné úpravy na vědomí a tvrdilo, že by těmto žádostem nemělo být vyhověno. Výrobní odvětví Unie rovněž tvrdilo, že by se úprava o 2,3 %, kterou Komise provedla, neměla vztahovat na dalšího čínského vyvážejícího výrobce, který o úpravu nepožádal.

(65) Co se však týká úpravy o 2,3 %, Komise vycházela z finančních údajů výrobního odvětví Unie. Aby bylo zajištěno spravedlivé a přiměřené srovnání mezi vývozní cenou a běžnou hodnotou, bylo nutno provést úpravu u tří dotčených čínských vyvážejících výrobců. Tvrzení výrobního odvětví Unie bylo proto zamítnuto.

(66) Ve svých připomínkách po poskytnutí konečných informací tři čínští vyvážející výrobci tvrdili, že by úprava o náklady na výzkum a vývoj a na design neměla vycházet z ověřených údajů výrobního odvětví Unie, nýbrž z údajů dvou dovozců, kteří nejsou ve spojení, předložených vyvážejícími výrobci po poskytnutí prozatímních informací. Tito dovozci rovněž tvrdili, že Komise nezohlednila všechny příslušné rozdíly v nákladech, jež jsou zapotřebí pro srovnání cen. Jeden vyvážející výrobce uvedl, že úprava běžné hodnoty o 2,3 % je v porovnání s jeho vlastními náklady na činnosti související se značkovými výrobky příliš nízká.

(67) Komise vysvětlila dostatečně zdroj této úpravy v 61. bodě odůvodnění a podotýká, že při dotyčné úpravě bylo možno vzít v úvahu pouze náklady související s činnostmi dovozce, který je vlastníkem značky, prováděnými navíc k činnostem běžného dovozce.

(68) Co se týká tvrzení, že Komise měla místo toho použít údaje dvou dovozců, kteří nejsou ve spojení, Komise poukazuje na níže uvedené body. Komise podotýká, že údaje výrobního odvětví Unie jakožto zdroje pro takovouto úpravu byly použity již dříve v řízení týkajícím se určitých výrobků z litiny pocházejících z ČLR ([10]), Komise však použila také údaje dovozců, kteří nejsou ve spojení, a to v řízení týkajícím se obuvi se svrškem z usně pocházející z ČLR a Vietnamu ([11]). V tomto případě považovala Komise za vhodné použít údaje výrobců v Unii, kteří vynaložili náklady v souvislosti se značkovými výrobky.

(69) Za prvé, při použití údajů výrobců v Unii byla Komise s to získat úplný soubor údajů od všech výrobců. Použité údaje jsou proto reprezentativnější než údaje dvou dovozců, kteří nejsou ve spojení.

(70) Za druhé, Komise neověřila soubory údajů poskytnuté dvěma dovozci, kteří nejsou ve spojení, a to z toho důvodu, že údaje byly poskytnuty po uskutečnění inspekce na místě. Naopak údaje od výrobců v Unii byly konkrétně ověřeny.

(71) Komise dále podotýká, že vzhledem ke skutečnosti, že údaje výrobního odvětví Unie byly použity jak k výpočtu běžné hodnoty, tak i k výpočtu ceny nepůsobící újmu, bylo použití údajů od týchž společností soudržnější.

(72) Po poskytnutí konečných informací požádala společnost Giant o použití úpravy o náklady na výzkum a vývoj a na design ve výši 2,3 % na část jejího prodeje, pokud byly tyto činnosti zajištěny jejím odběratelem, konkrétně dovozcem, který je vlastníkem značky. Tato úprava byla povolena, což vedlo k snížení dumpingového rozpětí u této společnosti o 1,2 procentního bodu. Výsledek byl zveřejněn a nebyl předmětem dalších připomínek.

(73) Tři čínští vyvážející výrobci zopakovali tvrzení předložené před poskytnutím prozatímních informací, jak je uvedeno ve 118. až 122. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že by se PCN, které Komise použila v rámci šetření, mělo rozšířit tak, aby zahrnovalo další prvky.

(74) Tito tři čínští vyvážející výrobci neposkytli žádné nové informace, které by umožnily dotyčné tvrzení znovu přezkoumat. Zjištění uvedená ve 121. až 122. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byla proto potvrzena.

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/140 ze dne 29. ledna 2018 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz určitých výrobků z litiny pocházejících z Čínské lidové republiky a o ukončení šetření dovozu určitých výrobků z litiny pocházejících z Indie, Úř. věst. L 25, 30.1.2018, s. 6.

([11]) Nařízení Rady (ES) č. 1472/2006 ze dne 5. října 2006 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu některé obuvi se svrškem z usně pocházející z Čínské lidové republiky a Vietnamu a o konečném výběru uloženého prozatímního cla, Úř. věst. L 275, 6.10.2006, s. 1.

(75) Tito tři činští vyvážející výrobci zopakovali stejné tvrzení po poskytnutí konečných informací, aniž by předložili nové informace. V rozporu s argumenty uvedenými v posledních připomínkách posoudila Komise pečlivě důkazy předložené čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku a veškeré ostatní dostupné informace a objasnila své závěry ve 118. až 122. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(76) Jeden čínský vyvážející výrobce požádal o důkazy ohledně obchodní úrovně prodeje výrobního odvětví Unie na domácím trhu, která byla použita pro účely výpočtu běžné hodnoty, aby bylo možno posoudit, zda byla žádost o úpravu rozdíly v obchodní úrovni podle čl. 2 odst. 10 písm. d) bodu i) základního nařízení opodstatněná. Tyto informace, které všechny zúčastněné strany včetně samotného čínského vyvážejícího výrobce pokládaly za důvěrné, byly zúčastněným stranám poskytnuty ve veřejně přístupné složce ve formě rozmezí. Tyto údaje prokazovaly, že se obvykle více než 85 % prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku uskutečnilo pro maloobchodníky.

(77) Na základě těchto nových důkazů obsažených ve veřejně přístupné složce požádal čínský vyvážející výrobce o úpravu o rozdíly v obchodní úrovni. Jelikož zmíněný čínský vyvážející výrobce měl prodejní společnosti v Unii, které jsou s ním ve spojení, usuzoval, že úpravy jeho vývozní ceny podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení změnily obchodní úroveň jeho prodeje z maloobchodníků na distributory. Stejné tvrzení bylo předloženo po poskytnutí konečných informací. Komise uvedla, že úpravy podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení mají odstranit účinek dovozců v Unii, kteří jsou ve spojení, nikoli změnit obchodní úroveň prodeje, jenž se v zásadě (obvykle více než 85 %) uskutečnil pro maloobchodníky. Po přezkumu předložených argumentů Komise tuto žádost zamítla.

3.5. **Dumpingová rozpětí**

(78) Jak je podrobně uvedeno v oddíle 3, Komise vzala připomínky zúčastněných stran v úvahu a přepočítala dumpingové rozpětí všech čínských vyvážejících výrobců.

(79) Konečná dumpingová rozpětí vyjádřená jako procentní podíl ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením činí:

Tabulka 1

Konečná dumpingová rozpětí

Společnost	Konečné dumpingové rozpětí
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	32,8 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd a Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %
Ostatní spolupracující společnosti	48,6 %
Všechny ostatní společnosti	100,3 %

4. **ÚJMA**

4.1. **Definice výrobního odvětví Unie a výroba v Unii**

(80) Po vyhlášení prozatímního nařízení a obdržení připomínek Komise blíže přezkoumala situaci některých výrobců obdobného výrobku v Unii, kteří nahlásili dovoz dotčeného výrobku, jak je uvedeno ve 130. až 132. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(81) V souladu s čl. 4 odst. 1 písm. a) základního nařízení Komise zjistila, že by šest společností, jež se původně pokládaly za součást výrobního odvětví Unie, mělo být z definice výrobního odvětví Unie vyloučeno. Na základě připomínek Komise situaci těchto šesti společností znovu posoudila a dospěla k závěru, že zájem představovaný jejich dovozní činností převyšuje zájem, který představuje jejich výrobní činnost. Těchto šest společností proto z definice výrobního odvětví Unie vyloučila.

(82) Jelikož bylo šest výrobců v Unii z definice výrobního odvětví Unie vyloučeno, představuje „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení zbývajících 31 výrobců.

(83) Ukazatele újmy týkající se podílu na trhu, výroby, výrobní kapacity, využití kapacity, objemu prodeje, zaměstnanosti a produktivity byly odpovídajícím způsobem revidovány, jak je popsáno ve 106., 113. a 121. bodě odůvodnění.

4.2. **Spotřeba v Unii**

(84) Jelikož ohledně spotřeby v Unii nebyly podány žádné připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 133. až 135. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.3. **Dovoz z ČLR**

(85) Po vyhlášení prozatímního nařízení požádala CCCME znovu o zveřejnění zdroje a podrobných statistik o vývozu poskytnutých žadatelem a zopakovala své tvrzení, že popis metodiky, kterou žadatel použil k určení dotčeného výrobku, nebyl dostatečně podrobný. CCCME nepředložila na podporu těchto tvrzení, jimiž se zabýval již 143. až 148. bod odůvodnění prozatímního nařízení, žádné nové ani doplňující argumenty. Uvedená tvrzení byla proto zamítnuta.

(86) Po poskytnutí konečných informací se CCCME dotázala, proč se navzdory vynětí šesti výrobců z definice výrobního odvětví Unie, jak je uvedeno v 82. bodě odůvodnění, podíl čínského dovozu a dovozu z ostatních třetích zemí na trhu nezměnil. V této souvislosti se podotýká, že se podíl na trhu vypočítává jako procento celkové spotřeby v Unii. Jak je uvedeno v 84. bodě odůvodnění, od vyhlášení prozatímního nařízení nebyla spotřeba revidována. Podíly čínského dovozu a dovozu z ostatních třetích zemí se proto rovněž nezměnily.

(87) Jeden dovozce, který není ve spojení, tvrdil, že pokles cen dovozu z ČLR nebyl způsoben nekalými obchodními praktikami, nýbrž snížením nákladů na lithium a intenzivní hospodářskou soutěží k získání podílu na trhu v Unii. Nevysvětlil však, jak může tento vývoj vyvrátit některé ze zjištění uvedených v prozatímním nařízení, zejména zjištění týkající se dumpingu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto a byla potvrzena argumentace uvedená ve 151. až 158. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(88) CCCME a někteří vyvážející výrobci tvrdili, že Komise posoudila vývoj průměrné ceny čínského dovozu nesprávně s konstatováním, že byla výrazně nižší než průměrná cena výrobců v Unii a třetích zemí. Tyto strany tvrdily, že průměrná cena čínského dovozu nevypovídá nic o možném cenovém podbízení, není-li provedena „analýza podobných výrobků“, tj. analýza na základě typu výrobku. Dotyčné strany uvedly, že by Komise měla uznat, že klesající průměrná cena čínského dovozu může odrážet pouze změnu v sortimentu výrobků.

(89) Jak je uvedeno ve 154. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise souhlasí s tím, že změna sortimentu výrobků může ovlivnit vývoj průměrné ceny dovozu z ČLR. Trvá však na tom, že průměrné ceny dovozu z ČLR byly trvale podstatně nižší než průměrné ceny jakéhokoli jiného zdroje dodávek, a to navzdory situaci, kdy samotná CCCME tvrdí, že se u dotčeného výrobku zvýšila kvalita a došlo k přechodu do segmentů s vyššími cenami. Tuto klesající tendenci je mimoto nutno posoudit ve vztahu k analýzám podobných výrobků, které vedly k zjištěním týkajícím se značného cenového podbízení a dumpingu.

(90) Co se týče výpočtů cenového podbízení, jeden čínský vyvážející výrobce s dovozci v Unii, kteří jsou s ním ve spojení, tvrdil, že by Komise měla místo početně zjištěné hodnoty CIF použít nahlášené hodnoty CIF jeho dovozu. Tento výrobce tvrdil, že by měla být zveřejněna metodika uplatněná k určení hodnoty CIF použité ve výpočtech cenového podbízení. Rovněž tvrdil, že použitím této metodiky Komise převedla uměle jeho ceny na úroveň na hranici Unie, což není místo, kde soutěží s výrobci z Unie. Dále uvedl, že tato metodika vedla k rozdílu v obchodní úrovni, což mělo za následek nespravedlivé srovnání cen.

(91) Komise za prvé podotýká, že všem dotčeným stranám, včetně dotyčného čínského vyvážejícího výrobce, poskytla náležité informace o metodice použité při výpočtu cenového podbízení (jednotková cena výrobního odvětví Unie

byla srovnána s jednotkovou cenou každého vyvážejícího výrobce za daný typ výrobku a rozdíl byl vynásoben množstvím, které vyvážející výrobce vyvezl). Za druhé, stejné tvrzení týkající se početního zjištění vývozní ceny dotyčného čínského vyvážejícího výrobce pro výpočet dumpingu bylo zamítnuto, jak je objasněno v 75. bodě odůvodnění. Z týchž důvodů, a sice že početní zjištění ceny CIF nemění obchodní úroveň prodeje, jenž se uskutečňuje převážně (obvykle více než 85 %) pro maloobchodníky, musí Komise zamítnout i tvrzení týkající se výpočtu cenového podbízení. Komise nemůže při výpočtu cenového podbízení použít nahlášené ceny CIF, jelikož se příslušný prodej uskutečnil mezi stranami ve spojení. Dotyčný čínský vyvážející výrobce mimoto neobjasnil, jak by tyto ceny mohly být navzdory tomuto vztahu spolehlivé.

(92) Po poskytnutí konečných informací stejná zúčastněná strana zopakovala tvrzení popsané v 90. bodě odůvodnění.

(93) Komise připomíná, že co se týká stanovení rozpětí cenového podbízení, základní nařízení nestanoví konkrétní metodiku. Komise má proto při posuzování tohoto faktoru široký prostor pro uvážení. Zmíněná posuzovací pravomoc je omezena potřebou založit závěry na skutečných důkazech a provést objektivní posouzení, jak požaduje čl. 3 odst. 2 základního nařízení. Je třeba také připomenout, že v čl. 3 odst. 3 základního nařízení je výslovně stanoveno, že existenci značného cenového podbízení je nutno posoudit na úrovni dumpingového dovozu, a nikoli na úrovni ceny při následném dalším prodeji na trhu Unie.

(94) Co se týče prvků, které mají být při výpočtu cenového podbízení zohledněny (zejména vývozní ceny), Komise musí na tomto základě určit první bod, v němž na trhu Unie dochází (nebo může docházet) mezi výrobci v Unii k hospodářské soutěži. Tímto bodem je v podstatě nákupní cena prvního dovozce, který není ve spojení, jelikož tato společnost má v zásadě možnost najít si dodavatele ve výrobním odvětví Unie, nebo mezi zahraničními dodavateli. Toto posouzení by mělo vycházet z vývozní ceny s dodáním na hranice Unie, což je úroveň, která je považována za srovnatelnou s cenou ze závodu výrobního odvětví Unie. V případě prodeje na vývoz prostřednictvím dovozců ve spojení by bodem pro srovnání mělo být místo bezprostředně poté, co zboží překročí hraníce Unie, a nikoli v pozdější fázi v distribučním řetězci, například při prodeji konečnému uživateli zboží. Analogicky s přístupem, který se používá při výpočtech dumpingového rozpětí, je proto vývozní cena zjištěna početně na základě ceny dalšího prodeje prvnímu nezávislému odběrateli, která je řádně upravena podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení. Jelikož zmíněný článek je jediným článkem v základním nařízení, který poskytuje vodítko k početnímu zjištění vývozní ceny, je jeho analogické použití odůvodněné.

(95) Uvedený přístup zajišťuje rovněž soudržnost v případech, kdy vyvážející výrobce prodává zboží přímo odběrateli, který není ve spojení (ať se jedná dovozce, nebo konečného uživatele), neboť podle tohoto scénáře by ceny dalšího prodeje nebyly z podstaty věci použity. Jiný přístup by vedl k diskriminaci mezi vyvážejícími výrobci pouze na základě prodejního kanálu, který používají. Komise se domnívá, že by určení příslušné dovozní ceny pro výpočet cenového podbízení nemělo být ovlivněno tím, zda se vývoz uskutečňuje pro hospodářské subjekty ve spojení nebo nezávislé hospodářské subjekty v Unii. Metodika, kterou Komise používá, zajišťuje, že se v obou případech použije stejné zacházení.

(96) Za účelem spravedlivého srovnání je proto opodstatněné odečíst od ceny dalšího prodeje odběratelům, kteří nejsou ve spojení, prodejní, režijní a správní náklady a zisk dovozce, který je ve spojení, a dospět tak ke spolehlivé ceně CIF. Komise proto toto tvrzení zamítla.

(97) CCCME a čtyři čínští vyvážející výrobci tvrdili, že se zamítnutí jejich žádosti o úpravu o rozdíly v obchodní úrovni, jak je uvedeno ve 157. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nezabývá rozdílem v cenách, který se vyskytuje na úrovni odběratelů původního zařízení. Tyto zúčastněné strany uvedly, že spravedlivé srovnání cen vyžaduje úpravu směrem nahoru, aby se zohlednila přirážka odběratelů původního zařízení a vlastníků značky po dovozu. Stejné tvrzení bylo předloženo znovu po poskytnutí informací.

(98) Jak již bylo objasněno ve 157. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise žádost o úpravu o rozdíly v obchodní úrovni posoudila a dospěla k závěru, že při prodeji původního zařízení a prodeji vlastníka značky neexistuje v Unii trvalý a zřejmý rozdíl v ceně. Úprava ceny čínského dovozu směrem nahoru o přirážku dovozců značkových výrobků, jež údajně zohledňuje rozdíl v obchodní úrovni, by narušila zjištění v rámci šetření, že při prodeji původního zařízení a prodeji vlastníka značky neexistuje v Unii trvalý a zřejmý rozdíl v ceně. Toto tvrzení bylo tedy zamítnuto.

(99) Po poskytnutí prozatímních informací předložila společnost Giant tvrzení týkající se výpočtu smluvního cla v případě dovozu společnostmi ve spojení, které jednají jako dovozce. Tato společnost tvrdila, že by výše smluvního cla měla vycházet ze skutečné hodnoty CIF, a nikoli z početně zjištěné hodnoty CIF. Toto tvrzení bylo uznáno. Revidovaná rozpětí cenového podbízení byla v rozmezí od 16,2 % do 43,2 %, jak je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2

Rozpětí cenového podbízení

Společnost	Rozpětí cenového podbízení
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	41,4 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	19,4 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd a Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	16,2 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	43,2 %

(100) Jelikož s ohledem na dovoz z ČLR nebyly podány žádné další připomínky, Komise po revizi výpočtů cenového podbízení v 99. bodě odůvodnění potvrdila všechny ostatní závěry uvedené ve 136. až 157. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4. **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**

4.4.1. *Obecné poznámky*

(101) Po vyhlášení prozatímního nařízení jeden dovozce uvedl, že by Komise měla vysvětlit, jak získala a odhadla ukazatele výkonnosti, jelikož ukazatele uvedené v prozatímním nařízení neodpovídají údajům, které poskytli výrobci v Unii zařazení do vzorku. Tento dovozce zejména podotkl, že žádný z výrobců v Unii zařazených do vzorku neoznámil snížení výroby a prodeje.

(102) Komise odkazuje na 162. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v němž objasnila, že makroekonomické ukazatele byly založeny nejen na informacích získaných od výrobců v Unii zařazených do vzorku, nýbrž také na tržních informacích, které poskytl Svaz evropských výrobců jízdních kol (dále jen „CONEBI“), a na statistikách o dovozu.

(103) Jak je objasněno ve 163. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise použila pro spotřebu číselný údaj, který poskytl CONEBI a který Komise ověřila. Objem prodeje výrobního odvětví Unie byl získán odečtením dovozu od údaje o celkové spotřebě. Výroba byla odhadnuta na základě příslušných ověřených poměrů prodeje a výroby výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(104) Jak je uvedeno ve 164. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise dodržela metodiku popsanou v podnětu, k níž nebyly během tohoto šetření předloženy žádné připomínky.

(105) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise 159. až 166. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.2. *Makroekonomické ukazatele*

4.4.2.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

(106) Po vyloučení určitých společností z definice výrobního odvětví Unie, jak bylo vysvětleno v 80. až 83. bodě odůvodnění, byly číselné údaje o výrobě, výrobní kapacitě a využití kapacity v Unii revidovány, jak je uvedeno v tabulce 3.

Tabulka 3

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2014	2015	2016	OŠ
Objem výroby (v kusech)	831 142	976 859	1 095 632	1 066 470
Index	*100*	*118*	*132*	*128*
Výrobní kapacita (v kusech)	1 110 641	1 366 618	1 661 587	1 490 395
Index	*100*	*123*	*150*	*134*
Využití kapacity	75 %	71 %	66 %	72 %
Index	*100*	*95*	*88*	*96*

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku, podání zúčastněných stran.

(107) Objem výroby výrobního odvětví Unie se tudíž v posuzovaném období zvýšil o 28 %, navzdory poklesu o 3 % mezi rokem 2016 a obdobím šetření. Výrobní kapacita mezi rokem 2014 a obdobím šetření vzrostla o 34 %. Výrobní kapacita se mezi roky 2014 a 2016 zvýšila o 50 %, poté však mezi rokem 2016 a obdobím šetření klesla o 9 %. Využití kapacity se snížilo ze 75 % v roce 2014 na 72 % během období šetření, s poklesem ze 75 % na 66 % mezi roky 2014 a 2016 a zvýšením z 66 % na 72 % mezi rokem 2016 a obdobím šetření. Trendy popsané v prozatímním nařízení se proto u výroby, výrobní kapacity a využití kapacity po revizi společností, které představovaly výrobní odvětví Unie, nezměnily.

(108) CCCME a čtyři vyvážející výrobci tvrdili, že růst výroby nenaznačuje újmu. Dále uvedli, že výrobci v Unii mezi roky 2014 a 2016 svou kapacitu zvýšili. Tyto zúčastněné strany uvedly, že to bylo možné pouze kvůli tomu, že výrobní odvětví Unie do roku 2016 nečelilo hospodářské soutěži, jak bylo uznáno i v jeho podnětu. Tyto strany uvedly, že mezi roky 2014 a 2016 budovalo výrobní odvětví Unie velkou nadměrnou kapacitu, dokud nezjistilo, že tato nadbytečná kapacita ovlivňuje nepříznivě jeho ziskovost, a kapacitu snížilo za účelem zvýšení ziskovosti v době silného prodeje. Dotyčné zúčastněné strany však poznamenaly, že využití kapacity bylo vysoké a že pokles zaznamenaný v letech 2015–2016 odpovídal značnému zvýšení kapacity.

(109) Komise podotkla, že v podnětu nebylo uvedeno, že výrobní odvětví Unie nečelilo mezi roky 2014 a 2016 hospodářské soutěži. Jak je uvedeno ve 169. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nárůst ve výrobě byl způsoben nárůstem spotřeby. Po roce 2015 se však vývoj výroby a spotřeby v rostoucí míře výrazně lišil, což se projevilo v tlaku na prodej a v trvalé ztrátě podílu na trhu. Obdobně se i kapacita až do roku 2016 zvyšovala stejným tempem jako spotřeba, a horší využití kapacity proto souviselo se stejným vzorcem. Jak je objasněno ve 172. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ukazatele kapacity a využití kapacity mají omezený význam, pokud jde o ziskovost.

(110) Po poskytnutí informací CEIEB tvrdilo, že mezi zhoršením ukazatelů týkajících se kapacity a využití kapacity a dumpingovým dovozem z ČLR neexistuje souvislost, jelikož je obtížné určit, která část kapacity se využívá pro konvenční jízdní kola a která část pro elektrická jízdní kola, a jelikož se podle údajů zveřejněných CONEBI výroba konvenčních jízdních kol v roce 2016 snížila o 3,7 %.

(111) Komise připomenula, že kapacita a využití kapacity byly ověřeny ve vztahu k výrobku, který je předmětem šetření, a konvenční jízdní kola byla vyloučena. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

(112) Jelikož s ohledem na výrobu, výrobní kapacitu a využití kapacity nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise s přihlédnutím k opravě provedené ve 106. bodě odůvodnění závěry uvedené ve 167. až 172. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

(113) Po vyloučení určitých společností z definice výrobního odvětví Unie, jak je uvedeno v 80. až 83. bodě odůvodnění, byly číselné údaje o objemu prodeje a podílu výrobního odvětví Unie na trhu revidovány.

Tabulka 4

Objem prodeje a podíl na trhu

	2014	2015	2016	OŠ
Celkový objem prodeje na trhu Unie (v kusech)	850 971	932 846	1 061 975	1 019 001
Index	*100*	*110*	*125*	*120*
Tržní podíl	75 %	68 %	64 %	51 %
Index	*100*	*92*	*85*	*69*

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku, podání zúčastněných stran.

(114) Objem prodeje výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období tudíž zvýšil o 20 %. Objem prodeje výrobního odvětví Unie v letech 2014 až 2016 vzrostl o 25 %, načež mezi rokem 2016 a obdobím šetření klesl o 4 %. Podíl výrobního odvětví Unie na trhu výrazně poklesl, a to ze 75 % v roce 2014 na 51 % v období šetření. Trendy popsané v prozatímním nařízení s ohledem na objem prodeje a podíl na trhu se po revizi společností, které představují výrobní odvětví Unie, nezměnily.

(115) Po poskytnutí konečných informací CCCME uvedla, že celkové zvýšení prodeje v posuzovaném období o 20 % je třeba považovat za dobrý výsledek, a nemůže naznačovat podstatnou újmu.

(116) Zvýšení prodeje výrobního odvětví Unie o 20 % je však třeba posoudit s přihlédnutím k zvýšení spotřeby v Unii v témže období o 74 %, jak je uvedeno v tabulce 2 prozatímního nařízení. Komise nezjistila žádné náznaky toho, že zvýšení prodeje, které bylo mnohem nižší než nárůst spotřeby, lze považovat za dobrý výsledek, a skutečně nenaznačuje podstatnou újmu.

(117) CCCME rovněž tvrdila, že podle informací uvedených v podnětu zaznamenali výrobci v Unii, kteří podnět podpořili, během posuzovaného období pouze menší pokles podílu na trhu o 2 procentní body. Tento malý pokles údajně potvrzuje, že dovoz dotčeného výrobku nezpůsobil žadatelům podstatnou újmu.

(118) Podle čl. 3 odst. 1 základního nařízení je pojem „újma“ vymezen jako „podstatná újma výrobnímu odvětví Unie“. Komise tudíž musí posoudit újmu způsobenou celému výrobnímu odvětví Unie, a nikoli pouze žadatelům. Komise zjistila, že výrobní odvětví Unie zaznamenalo významnou ztrátu podílu na trhu ve výši 24 procentních bodů. Skutečnost, že někteří výrobci v Unii přišli o menší (nebo větší) podíl na trhu než ostatní, toto zjištění nezpochybňuje.

(119) Jelikož s ohledem na objem prodeje a podíl na trhu nebyly podány žádné další připomínky, Komise po opravě provedené ve 113. bodě odůvodnění potvrzuje všechny ostatní závěry uvedené ve 173. až 176. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.2.3. Růst

(120) Jelikož nebyly podány žádné připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 177. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.2.4. Zaměstnanost a produktivita

(121) Po vyloučení určitých společností z definice výrobního odvětví Unie, jak je uvedeno v 80. až 83. bodě odůvodnění, byly číselné údaje týkající se zaměstnanosti a produktivity výrobního odvětví Unie revidovány.

Tabulka 5

Zaměstnanost a produktivita

	2014	2015	2016	OŠ
Počet zaměstnanců	2 488	2 958	3 458	3 493
Index	*100*	*119*	*139*	*140*
Produktivita (kusy/zaměstnanec)	334	330	317	305
Index	*100*	*99*	*95*	*91*

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku, podání zúčastněných stran.

(122) Ve výrobním odvětví Unie tudíž během posuzovaného období zaměstnanost vzrostla o 40 %. K největšímu nárůstu došlo v letech 2014 až 2016. Mezi rokem 2016 a obdobím šetření se zaměstnanost zvýšila o 1 procentní bod. V důsledku růstu zaměstnanosti, který byl rychlejší než růst výroby, klesla produktivita o 9 %. Trendy popsané v prozatímním nařízení se s ohledem na zaměstnanost a produktivitu po revizi nezměnily.

(123) Jelikož s ohledem na zaměstnanost a produktivitu nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise po opravě uvedené ve 121. bodě odůvodnění všechny ostatní závěry uvedené ve 178. až 180. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.2.5. Velikost dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu

(124) Jelikož ohledně rozsahu dumpingu a překonání účinků dřívějšího dumpingu nebyly podány žádné další připomínky, potvrzuje Komise závěry uvedené ve 181. a 182. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazatele*

4.4.3.1. Ceny a faktory ovlivňující ceny

(125) Po uložení prozatímních opatření CEIEB, CCCME a čtyři další vyvážející výrobci uvedli, že zvýšení průměrných cen výrobního odvětví Unie o 15 % je v rozporu se zjištěními Komise, že čínský dovoz vedl k stlačení cen nebo k snížení schopnosti výrobního odvětví Unie zvýšit ceny.

(126) Komise za prvé podotýká, že referenčním rokem pro měření tohoto nárůstu byl rok 2014, kdy výrobní odvětví Unie zaznamenalo velmi nízkou úroveň ziskovosti a nejnižší ziskové rozpětí v posuzovaném období. Za druhé, za této situace odrážel růst průměrných cen vývoj průměrných výrobních nákladů a nepřesahoval je. Za třetí, jak je uvedeno ve 185. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tento vývoj nutně neznamená, že náklady a cena srovnatelného výrobku rostly stejně jako průměrné náklady a cena, jelikož se sortiment výrobků každou sezónu mění. Vzhledem k těmto prvkům a zjištěním týkajícím se cenového podbízení proto Komise nesouhlasí s tvrzením, že růst průměrné ceny výrobků prodávaných výrobním odvětvím Unie vyvrací existenci stlačování cen nebo snížení schopnosti zvýšit ceny.

4.4.3.2. Náklady práce

(127) Po uložení prozatímních opatření nebyly ohledně nákladů práce u výrobců v Unii zařazených do vzorku podány žádné připomínky. Komise proto potvrdila závěry uvedené ve 186. a 187. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.3.3. Zásoby

(128) Po uložení prozatímních opatření CEIEB tvrdilo, že Komise nemohla konec prodejní sezóny stanovit současně v polovině července při posuzování podmínek pro celní evidenci a na konci září při posuzování významu zásob v rámci analýzy újmy. CEIEB dále uvedlo, že zvýšení zásob mezi rokem 2016 a obdobím šetření nebylo významné.

(129) Komise se domnívala, že prodejní sezóna trvá od března do září. V nařízení o celní evidenci Komise usuzovala, že je vhodné předpokládat, že by další významný nárůst dovozu pravděpodobně mařil vyrovnávací účinek cla, jelikož lhůta pro uložení prozatímních opatření byla stanovena na 20. červenec. Za této situace to znamenalo, že by zvýšení stavu zásob dovozcům umožnilo dodávat dotčený výrobek do konce prodejní sezóny. V prozatímním nařízení Komise na základě téhož sezónního rozložení poznamenala, že skutečnost, že zásoby byly v září v období šetření na vyšší úrovni než v prosinci předchozího roku, odrážela trvalý a významný růst zásob, jelikož na konci prodejní sezóny by měl být stav zásob obvykle nízký. Komise soudila, že mezi těmito dvěma analýzami neexistuje žádný rozpor, a potvrdila zjištění uvedená ve 188. až 191. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.3.4. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost získat kapitál

(130) Po uložení prozatímních opatření CEIEB uvedlo, že se ziskové rozpětí výrobního odvětví Unie mezi rokem 2016 a obdobím šetření, kdy tempo růstu čínského dovozu zrychlilo, snížilo pouze o 0,4 %, což prokazuje, že nedošlo k žádné újmě. CCCME a čtyři vyvážející výrobci stejně tak tvrdili, že úroveň ziskového rozpětí výrobního odvětví Unie během období šetření a jeho vývoj v posuzovaném období nevystihuje situaci podstatné újmy.

(131) Ačkoliv při šetření byla zjištěna existence významného objemu dovozu za dumpingové a podbízivé ceny, zjištěna byla také silná poptávka na trhu elektrických jízdních kol, která poněkud omezila negativní dopady na ziskové rozpětí výrobního odvětví Unie. Toto zjištění se vztahuje na období mezi rokem 2016 a obdobím šetření, jak uvedlo CEIEB, kdy se prudké zvýšení dovozu z ČLR časově shodovalo s poměrně malým poklesem prodeje výrobního odvětví Unie kvůli pokračující silné spotřebě. Komise však zjistila, že se ziskové rozpětí výrobního odvětví Unie snižovalo během všech roků kromě jednoho a že celkově bylo na nízkých úrovních. Závěr ohledně podstatné újmy se mimoto nezakládá na jediném ukazateli. K vyvození závěru ohledně situace podstatné újmy byly spolu s vývojem ziskového rozpětí analyzovány i další ukazatele, z nichž některé mají finanční povahu, jako je peněžní tok. Toto tvrzení muselo být proto zamítnuto.

(132) CCCME dále uvedla, že nejpravděpodobnějším vysvětlením poklesu ziskového rozpětí mezi rokem 2015 a obdobím šetření nebyl tlak ze strany čínského dovozu, nýbrž investice výrobního odvětví Unie k zvýšení výrobní kapacity. CCCME tvrdila, že tento argument nevzala Komise v úvahu.

(133) Tato připomínka byla analyzována v oddíle 5.2.3 prozatímního nařízení, zejména ve 221. bodě odůvodnění, v němž Komise objasnila, že kapitálové výdaje neměly významný dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie. Jelikož nebyly k dispozici žádné další informace, bylo toto tvrzení zamítnuto.

(134) Po poskytnutí konečných informací mělo CEIEB za to, že cílové ziskové rozpětí ve výši 4,3 % nebylo podstatně vyšší než ziskové rozpětí během období šetření ve výši 3,4 %, a uvedlo, že míra ziskovosti výrobního odvětví Unie v období šetření nesvědčí o újmě.

(135) Jak je uvedeno ve 198. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, odvětví elektrických jízdních kol je ze strukturálního hlediska odvětvím využívajícím ve velké míře hotovost. Je proto důležité zjistit, zda dosažená ziskovost umožňuje vytvářet dostatečný peněžní tok k zachování činnosti výrobního odvětví Unie. Jak je prokázáno v tabulce 11 prozatímního nařízení, peněžní tok výrobního odvětví Unie byl v období šetření nedostatečný a představoval pouze 0,6 % obratu z prodeje. Na základě posouzení celkové finanční situace výrobního odvětví Unie, a nikoli pouze samotné ziskovosti, je zjištění týkající se špatné finanční situace výrobního odvětví Unie zachováno.

(136) Po poskytnutí konečných informací CCCME uvedla, že vysoké investice a zaměstnanost mohly znamenat podstatně vyšší fixní náklady výrobců v Unii a mít významný dopad na ziskovost, zejména v případě nízkého využití kapacity.

(137) Co se týká investic, jak je prokázáno ve 197. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v posuzovaném období představovaly investice nejvýše 2 % prodeje. Komise se proto domnívala, že výrobní odvětví Unie neuskutečnilo „vysoké investice", které by v posuzovaném období mohly mít významný dopad na ziskovost.

(138) Pokud jde o zaměstnanost, CCCME tvrdila, že se obrovské zvýšení kapacity bezprostředně odrazilo ve významném nárůstu počtu zaměstnanců. Je však rovněž zřejmé, že zvýšení zaměstnanosti bylo vyvoláno také značným růstem výroby.

(139) Komise zjistila, že zejména mezi roky 2014 a 2016 odrážela zaměstnanost mnohem více výrobu než výrobní kapacitu. V období šetření, kdy se prodej a výroba výrobního odvětví Unie navzdory rostoucí spotřebě v Unii vyvíjely negativně, nebylo výrobní odvětví Unie schopno zaměstnanost snížit, což vedlo k poklesu produktivity na zaměstnance. Tato klesající produktivita a následný negativní dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie však přímo souvisí s rostoucími objemy dumpingového dovozu čínských elektrických jízdních kol v posuzovaném období.

(140) Jelikož ohledně ziskovosti, peněžního toku, investic, návratnosti investic a schopnosti získat kapitál nebyly podány žádné další připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené v 192. až 199. bodu odůvodnění prozatímního nařízení.

4.4.4. *Závěr ohledně újmy*

(141) Po uložení prozatímních opatření CCCME a čtyři čínští vyvážející výrobci uvedli, že v rámci analýzy újmy nebyly uváženy faktory týkající se hospodářské soutěže. Bylo uvedeno, že podnět připouštěl, že dovoz z ČLR neměl na trh dopad až do roku 2016, jelikož se zaměřoval na segmenty levných výrobků a výrobků střední třídy na trhu Unie, a že by se analýza újmy měla zaměřit na tyto konkrétní segmenty. Jeden dovozce dále uvedl, že by újma (jestliže se prokáže) v zásadě ovlivnila segment levných elektrických jízdních kol nebo se soustředila na tento segment a že podle jeho zkušeností v segmentu trhu s výrobky vyšší třídy újma neexistuje.

(142) Bez ohledu na skutečnost, že tvrzení CCCME byla založena na nesprávném pochopení podnětu, Komise připomíná, že její závěry nevycházely z podnětu, nýbrž z jejího vlastního šetření a ze zjištění týkajících se dumpingu, újmy a příčinné souvislosti. Jak je uvedeno ve 249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, šetření prokázalo, že výrobní odvětví Unie působí ve všech segmentech trhu. Toto rozlišování dotčeného výrobku proto nebylo odůvodněné a tvrzení bylo nutné zamítnout.

(143) Po poskytnutí konečných informací CCCME tvrdila, že Komise v prozatímním nařízení nepopsala, jak charakterizuje „výrobky na nejnižší úrovni" zmíněné v 249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Rovněž tvrdila, že dopad nárůstu dovozu z ČLR (i ze třetích zemí) v minulých letech je nutno posoudit s ohledem na konkrétní segmenty trhu, v nichž byla tato dovážená elektrická jízdní kola prodávána.

(144) V tomto ohledu jsou „výrobky na nejnižší úrovni" elektrická jízdní kola se základními vlastnostmi ve struktuře PCN. Definice „výrobků na nejnižší úrovni" se liší od údajného rozdělení trhu na segmenty. Jak je uvedeno v 42. bodě odůvodnění, ačkoliv několik zúčastněných stran předložilo podobná tvrzení týkající se segmentace, žádná z nich neposkytla důkazy, které by odůvodňovaly či umožnily případnou segmentaci trhu. Žádná ze zúčastněných stran zejména neposkytla fyzická či jiná objektivní kritéria, která by podpořila analýzu založenou na segmentaci trhu, jak je popsáno v 45. a 46. bodě odůvodnění.

(145) CCCME také tvrdila, že jelikož ztráta podílu výrobního odvětví Unie na trhu postihla většinou jiné výrobce v Unii než žadatele, jak je objasněno ve 117. bodě odůvodnění, dovoz z ČLR a výroba žadatelů se údajně uskutečnily ve značně odlišných segmentech trhu. Jak však již bylo zmíněno ve 118. bodě odůvodnění, analýza újmy zahrnuje celé výrobní odvětví Unie, a nikoli pouze žadatele. Je nesporné, že výrobní odvětví Unie zaznamenalo značnou ztrátu podílu na trhu ve výši 24 procentních bodů, a to především ve prospěch čínského dovozu, který v posuzovaném období získal podíl na trhu ve výši 17 procentních bodů.

(146) CEIEB se závěrem Komise ohledně újmy nesouhlasilo. Tvrdilo, že s výjimkou zachování podílu na trhu si výrobní odvětví Unie vedlo mimořádně dobře. CEIEB dále tvrdilo, že se ukazatele týkající se kapacity, využití kapacity, objemů prodeje a zaměstnanosti během celého posuzovaného období vyvíjely pozitivně a že negativní zjištění Komise byla založena na nejednotných a kratších obdobích, která byla předmětem analýzy. CEIEB zejména uvedlo, že v případě prodeje bylo analyzovaným obdobím období mezi rokem 2016 a obdobím šetření, zatímco v případě využití kapacity to bylo období 2014–2016.

(147) CCCME a čtyři vyvážející výrobci uvedli, že tvrzení ve 205. bodě odůvodnění prozatímního nařízení ohledně toho, že se všechny zde uvedené ukazatele „vyvíjely negativně", není pravdivé a je zavádějící. Tyto zúčastněné strany tvrdily, že ukazatel „růstu" z hlediska výroby i prodeje a prodeje z hlediska hodnoty i objemu byl v posuzovaném období v podstatě pozitivní. Rovněž bylo uvedeno, že se „kapacita" výrobního odvětví Unie významně zvýšila a že v posuzovaném období vzrostla také ziskovost i ceny. CCCME dodala, že v rozporu s tím, co bylo uvedeno ve 204. a 205. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nebyly v posuzovaném období ukazatele výkonnosti, a zejména ziskovost nízké. CCCME také tvrdila, že jelikož samotný žadatel připustil, že dovoz z ČLR až do roku 2016 nerostl a nebyl konkurenceschopný, důvodem nízkého ziskového rozpětí v roce 2014 mohla být pouze obchodní chyba ze strany samotných výrobců v Unii.

(148) Komise připomíná, že účelem analýzy újmy je posoudit úroveň újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie. To zahrnuje posouzení významu každého ukazatele výkonnosti, jejich vztahů a vývoje v posuzovaném období. Pouhé porovnání mezních bodů každého ukazatele zvlášť nemůže zohlednit ekonomické trendy v činnosti výrobního odvětví Unie. Zjištění týkající se ukazatele růstu bylo objasněno ve 177. a 200. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a vycházelo z významného a rostoucího rozdílu mezi vývojem spotřeby a vývojem prodeje výrobního odvětví Unie, který se promítl do velmi významné ztráty podílu na trhu. Jak je uvedeno ve 201. až 203. bodě odůvodnění, dopad tohoto rozdílu se v průběhu času rozšířil na výrobu, zásoby, kapacitu, využití kapacity a úroveň zaměstnanosti. Jak je objasněno ve 204. bodě odůvodnění, ziskové rozpětí bylo nesporně na nízké úrovni a ve všech letech s výjimkou jednoho vykazovalo klesající tendenci. Vzhledem ke skutečnosti, že odvětví elektrických jízdních kol je odvětvím využívajícím ve velké míře hotovost a spoléhá se na bankovní financování, analýza finanční situace musí zohlednit promítnutí zisku do peněžních toků z provozní činnosti, jež nebylo dostatečné a bylo podstatně nižší než zisková rozpětí. Komise proto potvrdila, že trendy uvedené výše v tomto bodě odůvodnění naznačovaly celkově negativní a nepříznivou situaci a potvrzovaly její závěr, že výrobnímu odvětví Unie byla způsobena podstatná újma.

(149) Komise nesouhlasila ani s tvrzením CCCME, že nízké ziskové rozpětí výrobního odvětví Unie v roce 2014 mohlo být pouze důsledkem obchodní chyby, jelikož žadatel připustil, že dovoz z ČLR začal růst a stal se konkurenceschopným teprve od roku 2016. Komise soudila, že toto tvrzení vycházelo z nesprávného pochopení podnětu a že každopádně bylo v rozporu se zjištěními v rámci šetření, která prokázala, že dovoz z ČLR měl v roce 2014 významný podíl na trhu ve výši 18 % a že do roku 2016 svůj objem již zdvojnásobil. Tvrzení CCCME bylo proto nutno zamítnout.

(150) CEIEB a dva dovozci tvrdili, že zjištění týkající se podstatné újmy vycházela v podstatě z hodnocení Komise, že výrobní odvětví Unie přišlo o podíl na trhu ve prospěch dovozu, aniž by uvážila, že tuto ztrátu lze přičíst strukturálním chybám, jako je například nerozpoznání potenciálních příležitostí v pravý čas, uskutečnění dřívějších investic do výrobní kapacity, nepřitažlivé výrobky a nevhodné prodejní kanály.

(151) Komise za prvé uvádí, že tato tvrzení jsou (jak se zdá) v rozporu s tvrzeními CCCME a čínských vyvážejících výrobců, kteří uvedli, že na trhu elektrických jízdních kol v Unii mělo převahu výrobní odvětví Unie, že se u dovozu čínských elektrických jízdních kol postupně zvyšovala kvalita a konkurenceschopnost a že nejpravděpodobnější příčinou újmy byly nadměrné investice do výrobní kapacity výrobního odvětví Unie.

(152) Komise dále podotkla, že CEIEB tvrdilo, že si výrobní odvětví Unie v posuzovaném období vedlo mimořádně dobře (jak je uvedeno ve 146. bodě odůvodnění) i že jeho obchodní model a řízení byly ovlivněny strukturálními chybami a jinými nedostatky, jak je zmíněno ve 151. bodě odůvodnění, jejichž rozsah vysvětluje, proč prodej výrobního odvětví Unie vzrostl v posuzovaném období pouze o 20 %, zatímco se dovoz z ČLR zvýšil o 250 %.

(153) Komise měla v této souvislosti za to, že by toto tvrzení mělo být přesně specifikováno a vyčísleno, aby je bylo možno posoudit. Komise každopádně připomenula, že ačkoliv ztráta podílu na trhu byla důležitým prvkem její analýzy újmy, nebyla analýza omezena pouze na tuto ztrátu. Komise v tomto ohledu odkazuje na analýzu ostatních ukazatelů újmy a na své zjištění týkající se cenového podbízení, což vše bylo při hodnocení celkové analýzy újmy vzato v potaz. Komise proto toto tvrzení zamítla.

(154) Po poskytnutí konečných informací CEIEB uvedlo, že Komise ve 115. bodě odůvodnění dokumentu poskytujícího obecné konečné informace uvedla, že k splnění podmínky podstatnosti postačuje pouhá existence cenového podbízení, a vyjádřilo nesouhlas. Komise však ve 115. bodě odůvodnění, v němž odkazuje na „analýzu ostatních ukazatelů újmy a na své zjištění týkající se cenového podbízení, což vše bylo při hodnocení celkové analýzy újmy vzato v potaz“, takovéto tvrzení nevidí. Tato argumentace byla proto zamítnuta.

(155) Po uložení prozatímních opatření CCCME a čtyři vyvážející výrobci uvedli, že vývoj ukazatelů ve formě indexu, které nemají důvěrnou povahu, u výrobců v Unii zařazených do vzorku významně narušuje závěr Komise, že výrobnímu odvětví Unie byla způsobena podstatná újma ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení.

(156) Jak bylo uvedeno ve 166. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise v souladu se svou běžnou praxí posoudila mikroekonomické ukazatele újmy na základě ověřených údajů od výrobců v Unii zařazených do vzorku. Tyto ukazatele přispěly k zjištění podstatné újmy, nelze však mít za to, že samy o sobě tvoří úplné zjištění podstatné újmy (nebo že v tomto ohledu nahrazují celkové stanovení újmy provedené Komisí). Co se týká makroekonomických ukazatelů újmy, ty byly zjištěny pro celé výrobní odvětví Unie. Tento argument byl proto zamítnut.

(157) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry ohledně újmy uvedené ve 200. až 206. bodě prozatímního nařízení.

5. **PŘÍČINNÁ SOUVISLOST**

5.1. **Účinky dumpingového dovozu**

(158) Jelikož nebyly podány žádné připomínky, Komise s přihlédnutím k revizi podílu výrobního odvětví Unie na trhu ve 113. až 114. bodě odůvodnění a rozpětí cenového podbízení v 99. bodě odůvodnění potvrdila své závěry uvedené ve 209. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

5.2. **Účinky dalších faktorů**

5.2.1. *Dovoz ze třetích zemí*

(159) Jeden dovozce, který není ve spojení, tvrdil, že ačkoli byla absolutní úroveň dovozu z ČLR v posuzovaném období podstatně vyšší než objem dovozu z ostatních zemí, je třeba posoudit také relativní zvýšení dovozu z každé země. Tato zúčastněná strana konkrétně poukázala na skutečnost, že dovoz ze Švýcarska v posuzovaném období vzrostl o 3 000 %. Dovozce tvrdil, že dopad na trh měl i dovoz z jiných zemí než ČLR a že nelze mít za to, že byl pouze nepatrný, jak je uvedeno ve 215. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(160) Komise podotkla, že dovoz ze Švýcarska měl v období šetření podíl na trhu ve výši 1 %. Dovozce mimoto nevysvětlil, jak by mohly jeho připomínky vyvrátit zjištění Komise, že dovoz ze všech zemí kromě ČLR nenarušil příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem z ČLR a újmou, která byla způsobena výrobnímu odvětví Unie, jak je zdůvodněno ve 210. až 214. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.2.2. *Výkonnost výrobního odvětví Unie*

(161) Po uložení prozatímních opatření CCCME a čtyři vyvážející výrobci uvedli, že mnoho výrobců v Unii nacházejících se ve střední Evropě dováželo z ČLR smontované součásti a prodávalo elektrická jízdní kola v Unii. Tyto strany dodaly, že se cena elektrických jízdních kol vyráběných těmito společnostmi jeví jako relativně nízká, což mohlo být další příčinou újmy způsobené výrobcům v Unii, kteří vyrábějí elektrická jízdní kola vyšší třídy.

(162) Komise připomíná, že zeměpisný rozsah tohoto šetření zahrnuje trh Unie, nikoli jeho části. Šetření prokázalo, že výrobci elektrických jízdních kol v Unii působí ve všech segmentech a že někteří výrobci zařazení do vzorku mají výrobní jednotky umístěné v členských státech nacházejících se ve střední Evropě. Toto tvrzení nebylo každopádně doloženo a bylo zamítnuto.

(163) CCCME a čtyři vyvážející výrobci uvedli, že slabá výkonnost výrobního odvětví Unie mohla být způsobena chybami v řízení, jichž se dopustili výrobci v Unii.

(164) Komise odkazuje na svou odpověď ve 151. bodě odůvodnění. Toto tvrzení neobsahovalo žádný nový prvek ani nebylo blíže doloženo, a bylo proto zamítnuto.

5.2.3. *Pobídky k prodeji elektrických jízdních kol na trhu Unie*

(165) CCCME a čtyři vyvážející výrobci uvedli, že subvence na trhu Unie mohly zvýhodňovat prodej levnějších čínských elektrických jízdních kol, a požádali Komisi, aby blíže prověřila dopad subvencí na trendy nákupu elektrických jízdních kol na trhu Unie.

(166) Dopad subvencí k propagaci používání elektrických jízdních kol nesouvisí se zjištěním týkajícím se cenového podbízení a újmy způsobené čínským dovozem. Znovu se uvádí, že šetření prokázalo, že výrobní odvětví Unie působí ve všech segmentech trhu. I kdyby údajné subvence byly pro toto posouzení relevantní, nevysvětlovaly by nárůst objemu čínských jízdních kol na úkor levnějších jízdních kol vyrobených v Unii, nýbrž skutečnost, že čínská jízdní kola jsou dumpingová. Dotyčné tvrzení bylo proto zamítnuto.

(167) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 210. až 222. bodě prozatímního nařízení.

5.3. **Závěr týkající se příčinné souvislosti**

(168) Komise potvrdila své závěry týkající se příčinné souvislosti uvedené ve 223. až 226. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6. ZÁJEM UNIE

6.1. **Zájem dodavatelů**

(169) Ve 228. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise mylně uvedla, že od CONEBI obdržela dopis vyjadřující podporu opatření, přičemž podání bylo předloženo jménem Sdružení evropských výrobců dílů a příslušenství pro jednostopá vozidla („COLIPED“), které sdružuje národní svazy zastupující dodavatele součástí.

(170) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 228. až 230. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6.2. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(171) Jelikož nebyly podány žádné připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 231. až 234. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6.3. **Zájem dovozců, kteří nejsou ve spojení**

(172) V průběhu šetření vyslovilo námitky proti uložení opatření 31 dovozců, z nichž devatenáct náleželo do sdružení CEIEB. Třináct těchto společností (u nichž byl znám objem dovozu) představovalo celkem 10 % celkového dovozu z ČLR v období šetření.

(173) Jak je objasněno v 81. bodě odůvodnění, šest společností vyrábějících obdobný výrobek bylo z definice výrobního odvětví Unie vyloučeno a tyto společnosti se pokládaly za dovozce, kteří nejsou ve spojení. Dotyčné společnosti opatření podpořily. Jejich dovoz představoval téměř 12 % celkového dovozu z ČLR v období šetření.

(174) Po uložení prozatímních opatření CEIEB uvedlo, že zahájení šetření způsobilo vysokému počtu dovozců značnou a rozmanitou újmu.

(175) Po vyhlášení nařízení o celní evidenci provedlo CEIEB u šedesáti pěti dovozců deklarativní průzkum. Průzkum zjistil, že 21 % dovozců by v činnosti nepokračovalo, pokud by byla uložena konečná cla, 33 % již dovoz elektrických jízdních kol z ČLR ukončilo, dosud však nenašlo alternativní řešení, 39 % muselo v důsledku šetření zvýšit cenu svých výrobků a 37,5 % bylo v důsledku zahájení antidumpingového šetření postiženo finančně.

(176) Komise zaznamenala, že se tento průzkum uskutečnil v květnu 2018. Informace, které byly obsaženy ve stížnosti a v nařízení o celní evidenci, v té době naznačovaly možné clo ve výši 189 %.

(177) Komise však zjistila, že většina dovozců, kteří se zúčastnili průzkumu, bude v případě uložení konečných cel pokračovat v činnosti. Většina dovozců obdobně nalezla alternativní zdroj dodávek, nebo pokračovala v dovozu z ČLR.

(178) Ve 238. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvedla, že si největší dovozci dokázali zajistit zdroj elektrických jízdních kol anebo mají potenciální alternativní zdroje dodávek mimo ČLR, k nimž patří i výrobní odvětví Unie. Toto zjištění podpořil průzkum CEIEB a dále je potvrdila následná slyšení s CEIEB a dalšími dovozci.

(179) Komise rovněž zaznamenala, že šest dovozců představujících velký objem dovozu uložení opatření podpořilo, což potvrzuje schopnost dovozců přizpůsobit činnost uloženým opatřením.

(180) Komise proto ve výsledku dospěla k závěru, že by uložení opatření mohlo mít nepříznivý účinek na malé dovozce, negativní dopad uložení cla však bude zmírněn možností pořizovat vhodná jízdní kola ve výrobním odvětví Unie, v jiných třetích zemích a v ČLR za spravedlivé ceny.

(181) Po poskytnutí konečných informací CEIEB své původní podání opravilo a uvedlo, že jeho průzkum nebyl proveden po vyhlášení nařízení o celní evidenci, nýbrž byl zpřístupněn na internetu dne 22. června 2018 a od tohoto dne byl dostupný on-line.

(182) CEIEB dále uvedlo, že jeho průzkum nepotvrdil, že většina dovozců bude navzdory uložení cel pokračovat v činnosti, a odkázalo na informace předložené během slyšení, které se konalo dne 5. října 2018. CEIEB rovněž uvedlo, že nepředložilo žádné důkazy ohledně toho, že většina dovozců našla úspěšně alternativní dodavatelské řetězce, aniž by to mělo negativní dopad na jejich činnost.

(183) Na základě průzkumu předloženého CEIEB Komise zjistila, že 21 % respondentů uvedlo, že v případě uložení cel svou činnost ukončí. To znamená, že se v té době většina respondentů domnívala, že to není pravděpodobný výsledek. Během slyšení dne 5. října 2018 poskytlo mimoto CEIEB informace jménem patnácti dovozců, z nichž čtyři prohlásili, že v případě uložení konečných opatření nebudou v činnosti pokračovat. Tito čtyři dovozci představovali 8 % celkového obratu patnácti dotčených dovozců. Komise připomíná, že na základě největšího objemu dovozu do Unie zařadila do vzorku pět dovozců, kteří nejsou ve spojení. Na základě tohoto reprezentativního vzorku vyvodila Komise závěry ohledně dopadu opatření na dovozce. V této konkrétní souvislosti žádný z dovozců zařazených do vzorku neuvedl, že by v případě uložení konečných opatření byl nucen ukončit svou činnost.

(184) Podle stejné logiky dospěla Komise k závěru, že pokud 33 % respondentů v průzkumu CEIEB uvedlo, že ukončili dovoz elektrických jízdních kol z ČLR, dosud však nenašli alternativní řešení, většina pokračovala v dovozu z ČLR nebo našla alternativní zdroj dodávek. Během slyšení s CEIEB dne 5. října 2018 bylo mimoto uvedeno, že dvanáct dovozců (představujících 96 % obratu patnácti dotčených dovozců) svůj dodavatelský řetězec již přizpůsobilo nebo jej přizpůsobuje. Stejná připomínka se vztahuje na dovozce zařazené do vzorku, které Komise ověřila, a pravděpodobně i na dovozce, kteří uložení opatření podpořili.

(185) Komise proto potvrdila svá zjištění uvedená ve 177. až 179. bodě odůvodnění.

(186) CEIEB dále uvedlo, že Komise neposoudila náležitě obtíže a náklady spojené s přizpůsobením dodavatelského řetězce dovozců, které byly způsobeny uložením opatření, a nezohlednila situaci malých dovozců.

(187) Komise s tímto tvrzením nesouhlasí a odkazuje na 180. bod odůvodnění tohoto nařízení a 242. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v němž byly jednoznačně zmíněny nepříznivé účinky uložení opatření na malé dovozce. Ve 243. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise navíc dospěla k závěru, že uložení opatření není v zájmu dovozců. Komise však trvá na svém zjištění, že tento negativní dopad je zmírněn možností pořizovat vhodná elektrická jízdní kola od výrobního odvětví Unie, z ostatních třetích zemí a z ČLR za spravedlivé ceny, které nepůsobí újmu, a že nepřevažuje pozitivní dopad opatření na výrobní odvětví Unie.

(188) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrzuje Komise závěry uvedené ve 243. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6.4. **Zájem uživatelů**

(189) CCCME, čtyři čínští vyvážející výrobci a dva dovozci uvedli, že by uložení opatření omezilo výběr spotřebitele, zvýšilo ceny a bylo by v rozporu s environmentálními politikami, které mají vybízet k používání elektrických jízdních kol.

(190) CCCME zpochybnila prozatímní závěr Komise, že výrobní odvětví Unie působí ve všech segmentech trhu, a tvrdila, že to Komise nedoložila žádnými důkazy.

(191) Dva dovozci tvrdili, že výrobní odvětví Unie nemá potřebnou výrobní kapacitu k uspokojení poptávky a že není jisté, zda mohou mezeru zaplnit alternativní zdroje dodávek.

(192) Komise připomenula, že inspekce na místě u výrobců zařazených do vzorku potvrdila, že výrobní odvětví Unie působí ve všech segmentech trhu, včetně segmentu s výrobky na nejnižší úrovni.

(193) Jak je mimoto uvedeno ve 249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, očekává se, že opatření rozšíří a rozrůzní nabídku elektrických jízdních kol ze strany výrobního odvětví Unie a alternativních zdrojů dodávek obnovením rovných podmínek hospodářské soutěže při současném zachování dovozu z ČLR za spravedlivé ceny.

(194) Úroveň využití kapacity výrobního odvětví Unie, možnost přeměnit snadno stávající výrobní linky pro běžná jízdní kola na výrobní linky pro elektrická jízdní kola, a rychlost, s jakou bylo výrobní odvětví Unie schopno rozšířit výrobní kapacitu mezi roky 2014 a 2016 v nepříznivé situaci, prokazují, že má potenciál, prostředky a dovednosti potřebné pro přizpůsobení se možným výpadkům dodávek.

(195) Komise opakuje, že uložení opatření na konvenční jízdní kola neomezilo výběr spotřebitelů, nýbrž zvýšilo rozmanitost dodavatelů a zemí původu. Stejný vývoj trhu se očekává i v případě elektrických jízdních kol.

(196) Co se týká dopadu opatření na ceny, Komise odkazuje na 250. a 251. bod odůvodnění prozatímního nařízení, a zejména na skutečnost, že zájem spotřebitele nelze omezit na cenový dopad snížení dovozu z ČLR na úrovně nepůsobící újmu.

(197) Tato tvrzení musela být proto zamítnuta.

(198) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 244. až 252. bodě prozatímního nařízení.

6.5. **Jiné zájmy**

(199) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 253. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6.6. **Závěr ohledně zájmu Unie**

(200) Žádné z tvrzení předložených zúčastněnými stranami tedy neprokazuje, že by existovaly přesvědčivé důvody proti uložení opatření na dovoz dotčeného výrobku.

(201) Případné nepříznivé účinky na dovozce, kteří nejsou ve spojení, nelze považovat za nepřiměřené a zmírňuje je dostupnost alternativních zdrojů dodávek, ať už ze třetích zemí nebo od výrobního odvětví Unie. Kladné dopady antidumpingových opatření na trh Unie, zejména na výrobní odvětví Unie, převažují nad možným negativním dopadem na ostatní zájmové skupiny.

(202) Jelikož nebyly podány žádné další připomínky, potvrdila Komise závěry uvedené ve 254. až 255. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7. **KONEČNÁ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ**

(203) Vzhledem k dosaženým závěrům ohledně dumpingu, újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie by měla být uložena konečná antidumpingová opatření, aby se předešlo vzniku další újmy, kterou výrobnímu odvětví Unie způsobuje dumpingový dovoz dotčeného výrobku.

7.1. **Úroveň pro odstranění újmy**

(204) Za účelem stanovení výše těchto opatření byla vzata v úvahu zjištěná dumpingová rozpětí a výše cla nezbytná pro odstranění újmy, která je působena výrobcům v Unii, aniž by přitom byla překročena zjištěná dumpingová rozpětí.

(205) Po uložení prozatímních opatření jeden vyvážející výrobce uvedl, že metodika Komise pro výpočet ceny výrobců v Unii, která nepůsobí újmu, byla chybná. Tento vyvážející výrobce tvrdil, že odečtením průměrného zisku v období šetření a připočtením cílového zisku nezohlednila Komise rozdílné úrovně zisku, jichž výrobci v Unii dosahují u různých modelů. Tato zúčastněná strana uvedla, že by cena nepůsobící újmu měla být vypočítána tak, že před připočtením cílového zisku se od skutečných cen odečte průměrný zisk u jednotlivých PCN.

(206) Komise připomíná, že základní nařízení nestanoví konkrétní metodiku výpočtu úrovně pro odstranění újmy. Určení ze strany Komise se mimoto týká obdobného výrobku prodávaného výrobním odvětvím Unie. V tomto ohledu je naprosto přijatelné odečíst průměrný zisk výrobního odvětví Unie od jeho průměrných prodejních cen ke stanovení průměrných výrobních nákladů obdobného výrobku a poté připočíst cílový zisk za účelem výpočtu úrovně pro odstranění újmy. V minulosti Komise tuto metodiku důsledně používala a při provádění tohoto posouzení má značný prostor pro uvážení.

(207) V tomto šetření je újma posouzena pro všechny typy výrobku jako celek. Všechny ukazatele újmy včetně ziskovosti a cílového zisku jsou vyjádřeny jako průměr pro všechny typy dotčeného výrobku. Zjišťování ceny, která nepůsobí újmu, se provádí za účelem odstranění újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie veškerým dumpingovým dovozem. K odstranění této újmy postačuje, aby byla cena nepůsobící újmu stanovena jednotně zvýšením prodejní ceny všech typů výrobku o rozdíl mezi skutečným ziskem během období šetření a cílovým ziskem, což výrobnímu odvětví Unie umožní dosáhnout cílového zisku. Není nutné pro každý jednotlivý typ výrobku posoudit individuálně situaci s ohledem na ziskovost.

(208) Tento argument byl proto zamítnut.

(209) Žadatel nesouhlasil s cílovým ziskem, který Komise použila při výpočtu ceny nepůsobící újmu. Uvedl, že by cílovým ziskem neměl být průměrný zisk výrobního odvětví Unie, nýbrž průměrný zisk společností, jimž čínský dovoz v roce 2015 nezpůsobil újmu. Žadatel tvrdil, že jelikož cílovým ziskem je přiměřený zisk, jehož mohli výrobci v Unii dosáhnout v případě neexistence újmy způsobené dumpingovým/subvencovaným dovozem, nemohla Komise z podstaty věci použít jako výchozí bod ziskovost výrobců v Unii, kterým již dumpingový/subvencovaný dovoz způsobil podstatnou újmu. Žadatel uvedl, že by alternativně mohl být cílový zisk stanoven s odkazem na cílový zisk u běžných jízdních kol (8 %) upravený směrem nahoru o 1,5 % k zohlednění dodatečné technologie, vyšší přidané hodnoty a dodatečných požadavků na investice.

(210) Komise připomíná, že cílovým ziskem je zisk, jehož může celé výrobní odvětví Unie dosáhnout v případě neexistence dumpingu působícího újmu. Nelze proto zjistit na základě zisku, jehož dosáhl vybraný počet výrobců v Unii. Uvedený argument proto musel být zamítnut. Co se týká alternativního tvrzení (cílový zisk použitý

v šetření týkajícím se běžných jízdních kol, který je upraven směrem nahoru), Komise připomíná, že se každé šetření provádí na základě konkrétních skutkových okolností daného případu, pokud jde o dotčený výrobek, a nikoli na základě skutečností zjištěných v rámci šetření, která se týkají jiných výrobků. V tomto konkrétním případě Komise potvrdila, že použitý cílový zisk byl vhodný a že nebyl důvod uchýlit se k cílovému zisku u jiného výrobku. Toto tvrzení bylo proto nutno zamítnout.

(211) Po poskytnutí konečných informací žadatel svá tvrzení zopakoval a uvedl, že se Komise v jiných případech odchýlila od běžné metodiky pro stanovení cílového zisku s odkazem na příslušné okolnosti. Jak již bylo uvedeno ve 210. bodě odůvodnění, Komise připomíná, že každý případ je posouzen na základě konkrétních skutkových okolností. V tomto konkrétním případě dospěla Komise k závěru, že neexistovaly zvláštní okolnosti, které by odůvodňovaly použití zisku, jehož dosáhli pouze určití výrobci, jak požadoval žadatel. Dotyčné tvrzení bylo proto zamítnuto.

(212) Komise rovněž podotýká, že jak je uvedeno v 59. až 63. bodě odůvodnění, vzala v úvahu určité náklady vynaložené výrobci v Unii zařazenými do vzorku za účelem úpravy ceny výrobního odvětví Unie, která nepůsobí újmu. Úroveň pro odstranění újmy byla v souladu s tím upravena, což vedlo k snížení rozpětí újmy o 3 %–5 %. Jak je popsáno v 72. bodě odůvodnění, zmíněné úpravy se týkala připomínka společnosti Giant podaná po poskytnutí konečných informací. Toto tvrzení bylo uznáno a výsledné snížení rozpětí cenového podbízení bylo zveřejněno bez dalších připomínek.

(213) S přihlédnutím k úpravě uvedené ve 212. bodě odůvodnění a vzhledem k neexistenci jiných připomínek týkajících se úrovně pro odstranění újmy byla potvrzena metodika popsaná ve 257. až 262. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.2. **Nabídka cenového závazku**

(214) Po poskytnutí informací jeden čínský vyvážející výrobce, společnost Wettsen Corporation, nabídl cenový závazek.

(215) Společnost Wettsen Corporation nebyla zařazena do vzorku, a ačkoli požádala o individuální zjišťování, její žádost byla spolu se všemi ostatními žádostmi o individuální zjišťování zamítnuta.

(216) Nabídka cenového závazku byla z řady důvodů zamítnuta, což bylo společnosti Wettsen Corporation sděleno ve zvláštním dopise. Jednalo se o tyto důvody:

— za prvé, společnost Wettsen Corporation měla stranu ve spojení mimo ČLR, která rovněž vyrábí elektrická jízdní kola,

— za druhé, nabídka cenového závazku stanovila minimální dovozní cenu pouze pro tři hlavní typy elektrických jízdních kol a nevztahovala se na všechny typy vyvážené do Unie během období šetření, a

— za třetí, jelikož navrhovaná minimální dovozní cena jednotlivých typů představovala průměr prodejních cen v rámci daného typu, umožnila by společnosti Wettsen Corporation prodávat dražší elektrická jízdní kola za ceny působící újmu, přičemž by byla minimální dovozní cena zdánlivě dodržena.

7.3. **Konečná opatření uložená na dovoz z ČLR**

(217) Vzhledem k dosaženým závěrům ohledně dumpingu, újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie a v souladu s čl. 9 odst. 4 základního nařízení by měla být na dovoz dotčeného výrobku uložena konečná antidumpingová opatření, a to buď ve výši zjištěného dumpingového rozpětí, nebo rozpětí újmy, podle toho, které rozpětí je nižší, v souladu s pravidlem nižšího cla. V daném případě by měla být s výjimkou jednoho čínského vyvážejícího výrobce sazba konečného dumpingového cla stanovena na úrovni zjištěných rozpětí újmy.

(218) Podotýká se, že souběžně s antidumpingovým šetřením probíhalo i antisubvenční šetření. Podle čl. 24 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([12]), se vzhledem k použití pravidla nižšího cla a skutečnosti, že konečné míry subvencí jsou nižší než úroveň pro odstranění újmy, považuje za vhodné uložit konečné vyrovnávací clo ve výši stanovené konečné míry subvence a poté uložit konečné antidumpingové clo do příslušné úrovně pro odstranění újmy.

([12]) Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 55.

(219) V případě společnosti Yadea Technology Group Co., Ltd (dále jen „Yadea“) bylo rozpětí újmy u této konkrétní společnosti ([13]) stanoveno v paralelním antisubvenčním šetření na základě informací, které poskytla společnost Yadea. Při posuzování společného účinku antidumpingových a vyrovnávacích cel proto Komise považovala za vhodné použít zvláštní rozpětí újmy pro společnost Yadea na rozdíl od rozpětí újmy u spolupracujících společností v antidumpingovém šetření.

(220) V případě společnosti Yadea, vyvážejícího výrobce s dumpingovým rozpětím nižším, než je úroveň pro odstranění újmy, bylo proto konečné vyrovnávací clo stanoveno ve výši zjištěné konečné míry subvence a konečné antidumpingové clo bylo uloženo ve výši příslušného dumpingového rozpětí, jež bylo sníženo o částku vyrovnávacího cla. Toto snížení bylo nezbytné, jelikož v případě, kdy je běžná hodnota stanovena na základě čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení, může uložení kumulovaného cla zohledňujícího úroveň subvencování a úroveň dumpingu v plné výši vést k dvojímu vyrovnání účinku subvencování („dvojí započtení“). V souladu s článkem 18 základního nařízení se na nespolupracující společnosti v antidumpingovém šetření (ačkoliv v rámci paralelního antisubvenčního šetření tyto společnosti spolupracovaly) vztahuje zbytkové dumpingové rozpětí a rozpětí újmy.

(221) Po poskytnutí konečných informací vedlo uznání tvrzení společnosti Giant, jak bylo popsáno v 72. a 212. bodě odůvodnění, a změna vyrovnávacích cel v paralelním antisubvenčním šetření ke změně antidumpingových cel. Tato změna byla sdělena zúčastněným stranám a nebyla předmětem dalších připomínek v rámci antidumpingového šetření.

(222) Sazby konečného antidumpingového cla, které budou uloženy, jsou proto v tabulce 6 stanoveny takto:

Tabulka 6

Konečná opatření

Společnost	Dumpingové rozpětí	Míra dotace	Úroveň pro odstranění újmy	Vyrovnávací clo	Antidumpingové clo
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %	15,1 %	73,4 %	15,1 %	58,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	32,8 %	3,9 %	24,6 %	3,9 %	20,7 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd a Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %	8,5 %	18,8 %	8,5 %	10,3 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %
Yadea Technology Group Co., Ltd.	48,1 %	10,7 %	62,9 %	10,7 %	37,4 %
Ostatní spolupracující společnosti v antidumpingovém šetření (s výjimkou společností, na něž se vztahuje sazba souběžného vyrovnávacího cla pro všechny ostatní společnosti v prováděcím nařízení (EU) 2019/72 ([1])) (příloha I)	48,1 %	9,2 %	33,4 %	9,2 %	24,2 %
Ostatní spolupracující společnosti v antidumpingovém šetření, na něž se vztahuje souběžné vyrovnávací clo pro všechny ostatní společnosti v prováděcím nařízení (EU) 2019/72 (příloha II)	48,1 %	17,2 %	33,4 %	17,2 %	16,2 %
Nespolupracující společnosti v antidumpingovém šetření, které však spolupracovaly v rámci paralelního antisubvenčního šetření a jsou uvedeny v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2019/72 (příloha III)	100,3 %	9,2 %	79,3 %	9,2 %	70,1 %
Všechny ostatní společnosti	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %

([1]) Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 98.

([13]) Společnost neposkytla konkrétní informace pro výpočet individuálního dumpingového rozpětí.

(223) Individuální sazby antidumpingového cla uvedené v tomto nařízení byly pro dotčené společnosti stanoveny na základě zjištění plynoucích z tohoto šetření. Odrážejí tedy stav týkající se těchto společností zjištěný během tohoto šetření. Tyto celní sazby (na rozdíl od celostátního cla použitelného pro „všechny ostatní společnosti“) jsou proto použitelné výlučně na dovoz dotčených výrobků pocházejících z ČLR a vyráběných těmito společnostmi, tedy uvedenými konkrétními právními subjekty. Na dotčené dovážené výrobky vyrobené jakoukoli jinou společností, jejíž název a adresa nejsou výslovně uvedeny v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení se společnostmi konkrétně uvedenými, se tyto sazby nevztahují a tyto výrobky podléhají celní sazbě použitelné pro „všechny ostatní společnosti“.

(224) Případnou žádost o uplatnění těchto individuálních sazeb antidumpingových cel pro jednotlivé společnosti (např. po změně názvu právního subjektu nebo po zřízení nových výrobních nebo prodejních subjektů) je nutno zaslat Komisi ([14]) se všemi náležitými údaji, zejména s údaji o každé změně v činnostech společnosti týkajících se výroby, domácího prodeje a prodeje na vývoz, jež souvisejí například s uvedenou změnou názvu nebo změnou výrobních a prodejních subjektů. Bude-li to vhodné, bude toto nařízení odpovídajícím způsobem změněno formou aktualizace seznamu společností, na něž se vztahují individuální celní sazby.

(225) V případech, kdy bylo od antidumpingového cla odečteno vyrovnávací clo, aby se zabránilo dvojímu započtení, má výběr vyrovnávacího cla vyrovnat účinky napadnutelné subvence i dumpingové rozpětí (až do výše míry subvence). Vrácení zaplaceného cla lze proto přiznat pouze tehdy, prokáže-li se, že toto clo přesahuje skutečnou míru subvence a odpovídající dumpingové rozpětí. V šetřeních týkajících se vrácení zaplaceného cla podle článku 21 nařízení (EU) 2016/1037 je třeba zohlednit rovněž konkrétní situaci vyvážejícího výrobce ve vztahu ke skutečnému dumpingovému rozpětí převládajícímu v období šetření týkajícím se vrácení zaplaceného cla.

(226) Pokud by se po uložení dotčených opatření podstatně zvýšil objem vývozu některé ze společností využívajících nižší individuální antidumpingové celní sazby, lze takovéto zvýšení objemu považovat samo o sobě za změnu obchodních toků v důsledku uložených opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení. Za takových okolností a za předpokladu, že jsou splněny příslušné podmínky, lze zahájit šetření zaměřené proti obcházení předpisů. V rámci tohoto šetření lze mimo jiné prošetřit potřebu zrušit individuální celní sazby a následně uložit celostátní clo.

(227) Za účelem minimalizace rizika obcházení těchto opatření, které vzhledem k velkému rozdílu mezi celními sazbami hrozí, je nutno přijmout zvláštní opatření, která umožní zajistit uplatňování individuálních sazeb antidumpingového cla. Společnosti, na něž se vztahují individuální sazby antidumpingového cla, musí celním orgánům členských států předložit platnou obchodní fakturu. Faktura musí splňovat požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž není přiložena taková faktura, by se mělo vztahovat antidumpingové clo platné pro „všechny ostatní společnosti“.

(228) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání antidumpingového cla, měla by se celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“ vztahovat nejen na nespolupracující vyvážející výrobce, nýbrž také na výrobce, kteří během období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie, ledaže splňují podmínky stanovené v článku 3.

(229) Aby bylo zajištěno rovné zacházení pro nové vývozce a spolupracující společnosti nezařazené do vzorku, které jsou uvedeny v příloze I a příloze II tohoto nařízení, mělo by se vážené průměrné clo uložené posledně jmenovaným společnostem vztahovat i na všechny nové vývozce, kteří by jinak měli nárok na přezkum podle čl. 11 odst. 4 základního nařízení.

(230) S ohledem na nedávnou judikaturu Soudního dvora ([15]) je vhodné stanovit sazbu úroku z prodlení, který má být uhrazen v případě vrácení konečného cla, jelikož příslušná platná ustanovení o clech takovou úrokovou sazbu neuvádějí a použití vnitrostátních pravidel by vedlo k nepřiměřeným narušením mezi hospodářskými subjekty v závislosti na tom, který členský stát je zvolen pro celní řízení.

7.4. **Zpětná působnost**

(231) Jak je uvedeno v 5. bodě odůvodnění, dne 3. května 2018 Komise na základě požadavku výrobního odvětví Unie zavedla celní evidenci dovozu dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR. Tento požadavek byl stažen, a proto daná věc nebyla dále zkoumána.

([14]) Evropská komise, Generální ředitelství pro obchod, ředitelství H, 1049 Brusel, Belgie.
([15]) Rozsudek ve věci Wortmann, C-365/15, EU:C:2017:19, body 35 až 39.

7.5. **Konečný výběr prozatímního cla**

(232) Vzhledem k zjištěným dumpingovým rozpětím a k úrovni újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie by částky zajištěné v podobě prozatímního antidumpingového cla uloženého prozatímním nařízením měly být s konečnou platností vybrány.

(233) Sazby konečného cla jsou nižší než sazby prozatímního cla. Zajištěné částky, které převyšují sazbu konečných antidumpingových cel, by tudíž měly být uvolněny.

(234) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 základního nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Na dovoz jízdních kol, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem pocházejících z Čínské lidové republiky se ukládá konečné antidumpingové clo. Dotčený výrobek je v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10).

2. Sazba konečného antidumpingového cla, která se použije na čistou cenu s dodáním na hranice Unie před proclením, pro výrobky popsané v odstavci 1 a vyráběné níže uvedenými společnostmi, činí:

Země	Společnost	Konečné antidumpingové clo	Doplňkový kód TARIC
Čínská lidová republika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	20,7 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd a Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	37,4 %	C463
	Ostatní spolupracující společnosti v antidumpingovém šetření (s výjimkou společností, na něž se vztahuje sazba souběžného vyrovnávacího cla pro všechny ostatní společnosti v prováděcím nařízení (EU) 2019/72) (příloha I)	24,2 %	
	Ostatní spolupracující společnosti v antidumpingovém šetření, na něž se vztahuje sazba souběžného vyrovnávacího cla pro všechny společnosti v prováděcím nařízení (EU) 2019/72 (příloha II)	16,2 %	
	Nespolupracující společnosti v antidumpingovém šetření, které však spolupracovaly v rámci paralelního antisubvenčního šetření a jsou uvedeny v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2019/72 (příloha III)	70,1 %	
	Všechny ostatní společnosti	62,1 %	C999

3. Uplatnění individuálních sazeb antidumpingového cla stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 je podmíněno povinností předložit celním orgánům členských států platnou obchodní fakturu, na níž musí být uvedeno prohlášení datované a podepsané odpovědným pracovníkem subjektu, který takovou fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění: „Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (objem) elektrických jízdních kol prodávaných na vývoz do Evropské unie, na něž se vztahuje tato faktura, byl vyroben společností (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v Čínské lidové republice. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“ Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“.

4. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy. Jako sazba úroku z prodlení, který má být uhrazen v případě vrácení zakládajícího právo na vyplacení úroku z prodlení, se použije sazba, kterou uplatňuje Evropská centrální banka na své hlavní refinanční operace, zveřejněná v řadě C *Úředního věstníku Evropské unie* a platná první kalendářní den měsíce splatnosti, zvýšená o jeden procentní bod.

5. V případech, kdy bylo u určitých vyvážejících výrobců od antidumpingového cla odečteno vyrovnávací clo, vedou žádosti o vrácení zaplaceného cla podle článku 21 nařízení (EU) 2016/1037 rovněž k posouzení dumpingového rozpětí u tohoto vyvážejícího výrobce, které převažovalo v období šetření týkajícím se vrácení zaplaceného cla.

6. Pokud jakýkoli nový vyvážející výrobce v Čínské lidové republice poskytne Komisi dostatečné důkazy, lze odstavec 2 pozměnit vložením nového vyvážejícího výrobce do příslušné přílohy se spolupracujícími společnostmi, které nebyly zařazeny do vzorku, a na něž se proto vztahuje příslušná vážená průměrná sazba antidumpingového cla. Nový vyvážející výrobce předloží důkazy o tom, že:

— během období šetření od 1. října 2016 do 30. září 2017 nevyvážel do Unie výrobek popsaný v odstavci 1,

— není ve spojení s žádným vývozcem nebo výrobcem v Čínské lidové republice, na které se vztahují opatření uložená tímto nařízením, a

— po skončení období šetření, na němž jsou opatření založena, buď skutečně vyvezl dotčený výrobek do Unie, nebo uzavřel neodvolatelný smluvní závazek jeho značné množství do Unie vyvézt.

Článek 2

Částky zajištěné prostřednictvím prozatímního antidumpingového cla podle prováděcího nařízení (EU) 2018/1012 se vyberou s konečnou platností. Zajištěné částky, které převyšují konečnou sazbu antidumpingových cel, se uvolní.

Článek 3

Celní evidence dovozu na základě prováděcího nařízení (EU) 2018/671, kterým se zavádí celní evidence dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky, se zrušuje. Na celně evidovaný dovoz není konečné antidumpingové clo uloženo se zpětnou účinností.

Článek 4

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

V Bruselu dne 17. ledna 2019.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

Název společnosti	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Ťiang-su	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Ťiang-su	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Kuang-tung	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C393
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Kuang-tung	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd a Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Kuang-tung	C402
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Kuang-tung	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Kuang-tung	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Kuang-tung	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Ťiang-su	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Če-ťiang	C418
Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C419
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C421
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Ťiang-su	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Kuang-tung	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Če-ťiang	C430

Název společnosti	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Če-ťiang	C433
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Če-ťiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Ťiang-su	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Kuang-tung	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tchien-ťin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Ťiang-su	C446
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C450
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tchien-ťin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Kuang-tung	C452
Wettsen Corporation	Šan-tung	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. a Wuxi Shengda Vehicle Technology Co.,Ltd	Ťiang-su	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Ťiang-su	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Ťiang-su	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Če-ťiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Če-ťiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Če-ťiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Če-ťiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. a Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C480

PŘÍLOHA II

Název společnosti	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tchien-ťin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Pej-ťing	C391
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Ťiang-su	C394
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Ťiang-su	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tchien-ťin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Ťiang-su	C403
Everestt International Industries Ltd.	Ťiang-su	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Kuang-tung	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Kuang-tung	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Če-ťiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Če-ťiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Kuang-tung	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Ťiang-su	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Če-ťiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Šan-tung	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Šanghaj	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Kuang-tung	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Ťiang-su	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Ťiang-su	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Kuang-tung	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C455
Wuxi Merry Ebike Co., Ltd.	Ťiang-su	C456
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Če-ťiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Če-ťiang	C461

Název společnosti	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Če-ťiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Kuang-tung	C479

PŘÍLOHA III

Název společnosti	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Če-ťiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Če-ťiang	C488