VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/73

zo 17. januára 2019,

ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou sa vyberá predbežné clo uložené na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]), a najmä na jeho článok 9 ods. 4,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Začatie

(1) Dňa 20. októbra 2017 Európska komisia (ďalej len „Komisia“) začala antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dovozu bicyklov s pedálmi, s pomocným elektrickým motorom (ďalej len „elektrické bicykle“), s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „ČĽR“) do Európskej únie (ďalej len „Únia“) na základe článku 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 (ďalej len „základné nariadenie“).

(2) Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

(3) Komisia začala prešetrovanie na základe podnetu, ktorý 8. septembra 2017 podalo Európske združenie výrobcov bicyklov (ďalej len „navrhovateľ“ alebo „EBMA“). Navrhovateľova výroba predstavuje viac ako 25 % celkovej výroby elektrických bicyklov v Únii. Podnet obsahoval dôkazy o existencii dumpingu a výslednej značnej ujme, ktoré boli dostatočné na odôvodnenie začatia prešetrovania.

(4) Dňa 21. decembra 2017 Komisia začala antisubvenčné prešetrovanie týkajúce sa dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v ČĽR do Únie a začala samostatné prešetrovanie. Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([3]).

1.2. Registrácia dovozu

(5) Dňa 31. januára 2018 navrhovateľ predložil žiadosť o registráciu dovozu elektrických bicyklov z ČĽR podľa článku 14 ods. 5 základného nariadenia. Dňa 3. mája 2018 Komisia uverejnila vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/671 (ďalej len „nariadenie o registrácii“) ([4]), ktorým sa od 4. mája 2018 zaviedla registrácia dovozu elektrických bicyklov z ČĽR.

1.3. Predbežné opatrenia

(6) Dňa 18. júla 2018 Komisia uložila vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/1012 ([5]) (ďalej len „predbežné nariadenie“) predbežné antidumpingové clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v ČĽR do Únie.

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 21.
([2]) Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, Ú. v. EÚ C 353, 20.10.2017, s. 19.
([3]) Oznámenie o začatí antisubvenčného konania týkajúceho sa dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, Ú. v. EÚ C 440, 21.12.2017, s. 22.
([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/671 z 2. mája 2018, ktorým sa zavádza registrácia dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, Ú. v. EÚ L 113, 3.5.2018, s. 4.
([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1012 zo 17. júla 2018, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/671, Ú. v. EÚ L 181, 18.7.2018, s. 7.

(7) Ako je uvedené v odôvodnení 7 predbežného nariadenia, prešetrovanie dumpingu a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. októbra 2016 do 30. septembra 2017 (ďalej len „obdobie prešetrovania“ alebo „OP“) a preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2014 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.4. **Ďalší postup**

(8) Po poskytnutí základných skutočností a úvah, na základe ktorých bolo uložené predbežné antidumpingové clo (ďalej len „predbežné poskytnutie informácií“), navrhovatelia, Čínska obchodná komora pre dovoz a vývoz strojov a elektronických výrobkov (ďalej len „CCCME“), Kolektív európskych dovozcov elektrických bicyklov (ďalej len „CEIEB“), individuálni neprepojení dovozcovia a individuálni čínski vyvážajúci výrobcovia písomne vyjadrili svoje stanovisko k predbežným zisteniam.

(9) Stranám, ktoré o to požiadali, bola poskytnutá možnosť vypočutia. Vypočutie sa uskutočnilo s navrhovateľmi, CEIEB, neprepojenými dovozcami a jedným individuálnym čínskym vyvážajúcim výrobcom. Jedno vypočutie s úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach sa uskutočnilo s uvedeným čínskym vyvážajúcim výrobcom.

(10) Komisia posúdila pripomienky, ktoré predložili zainteresované strany, a reagovala na ne, ako sa uvádza v tomto nariadení.

(11) Komisia pokračovala v získavaní a overovaní všetkých informácií, ktoré považovala za potrebné pre svoje konečné zistenia. S cieľom overiť vyplnené dotazníky neprepojených dovozcov sa uskutočnilo overovanie na mieste v priestoroch týchto strán:

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

— BIZBIKE BVBA (Wielsbeke, Belgicko),

— NEOMOUV SAS (La Flèche, Francúzsko).

(12) Komisia informovala všetky zainteresované strany o základných skutočnostiach a úvahách, na základe ktorých zamýšľala uložiť konečné antidumpingové clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v ČLR do Únie (ďalej len „konečné poskytnutie informácií“).

(13) Pripomienky, ktoré predložili zainteresované strany, boli posúdené a v náležitých prípadoch zohľadnené.

1.5. **Výber vzorky**

(14) Zoznam čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktorý je súčasťou prílohy I k tomuto nariadeniu, bol zmenený tak, aby sa v ňom zohľadnila zmena názvu jedného čínskeho vyvážajúceho výrobcu na Easy Electricity Technology Co., Ltd., a ďalší vyvážajúci výrobca Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd. bol pridaný do prílohy I.

1.6. **Individuálne preskúmanie**

(15) Šesť vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky formálne požiadalo o individuálne preskúmanie podľa článku 17 ods. 3 základného nariadenia. Tri z týchto spoločností boli skupiny spoločností s celkovo šiestimi prepojenými obchodníkmi. Okrem toho dve zo spoločností, ktoré formálne požiadali o individuálne preskúmanie, takisto požiadali o trhovohospodárske zaobchádzanie. Po predbežnom poskytnutí informácií štyri z týchto spoločností zopakovali svoje žiadosti o individuálne preskúmanie.

(16) Ako je vysvetlené v odôvodnení 47 predbežného nariadenia, preskúmanie takého veľkého počtu žiadostí by predstavovalo neprimeranú záťaž a neumožnilo by ukončiť prešetrovanie v lehote stanovenej v základnom nariadení. Okrem toho dodatočné obdobie medzi predbežnou a konečnou fázou nebolo dostatočne dlhé na to, aby mohla Komisia posúdiť takéto veľké množstvo žiadostí. Komisia preto potvrdila svoje rozhodnutie, že neumožní individuálne preskúmanie v prípade ani jednej žiadosti.

1.7. **Trhovohospodárske zaobchádzanie (ďalej len „THZ“)**

(17) CCCME, Bodo Vehicle, Suzhou Rununion a Jinhua Vision zopakovali svoje tvrdenie, že vzhľadom na to, že po 11. decembri 2016 uplynula platnosť oddielu 15 písm. a) bodu ii) Protokolu o pristúpení ČĽR k Svetovej obchodnej organizácii (ďalej len „WTO“), by sa existencia dumpingu mala stanoviť na základe cien a nákladov čínskych vyvážajúcich výrobcov na domácom trhu. Komisia sa tomuto tvrdeniu venovala v oddiele 3.1.1 predbežného nariadenia.

(18) Komisia uplatnila platné právne predpisy uplatniteľné na toto prešetrovanie, konkrétne článok 2 ods. 7 písm. a) a b) základného nariadenia.

(19) Spoločnosť Giant Electric Vehicle (ďalej len „Giant“) odpovedala na predbežné poskytnutie informácií a zopakovala svoje tvrdenia, že Komisia mala udeliť spoločnosti Giant trhovohospodárske zaobchádzanie, keďže spoločnosť podľa vlastného presvedčenia splnila kritériá THZ stanovené v článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia, predovšetkým kritériá 1 a 3. Spoločnosť Giant konkrétne spochybnila výklad Komisie týkajúci sa zasahovania štátu a tvrdila, že možné zasahovanie štátu nie je dostatočným dôvodom na zamietnutie žiadosti o trhovohospodárske zaobchádzanie. Okrem toho zopakovala svoje tvrdenie, že deformácie nemali významný vplyv na cenu hliníka.

(20) Pokiaľ ide o kritérium 1, Komisia zistila výrazné zasahovanie štátu na trhu s hliníkom, ako sa podrobne uvádza v informačnom dokumente o THZ z 3. mája 2018, v liste z 29. mája, v ktorom odpovedala na pripomienky spoločnosti Giant k poskytnutiu informácií o THZ, a v predbežnom nariadení, konkrétne v odôvodneniach 88 a 89. Komisia zistila, že čínska vláda môže úplne kontrolovať trh s hliníkom a reguluje ho s cieľom zabrániť arbitráži v hospodárskom zmysle. Komisia zistila, že táto situácia má za následok deformovaný trh s hliníkom v ČĽR a predstavuje významné zasahovanie štátu zo strany čínskej vlády. Deformácia na trhu s hliníkom je taká značná, že na ňom neexistuje arbitrážne obchodovanie, čo samo osebe predstavuje významnú deformáciu.

(21) Spoločnosť Giant nikdy nespochybnila zistenia Komisie týkajúce sa významného zasahovania štátu na trhu s hliníkom v ČĽR a úplnej kontroly čínskej vlády nad ním. Tvrdila len to, že vplyv tohto zasahovania štátu nebol v období prešetrovania z hľadiska hodnoty významný. Komisia nemôže prijať navrhovaný výklad, keďže sa neopiera o judikatúru uvedenú spoločnosťou Giant ([6]). V skutočnosti nie je podľa judikatúry na základe kritéria 1 možné udeliť trhovohospodárske zaobchádzanie, ak štát výrazne zasahuje do pôsobenia trhových síl. Významné zasahovanie štátu by v tejto súvislosti protirečilo záveru, že pre výrobcu pôsobiaceho na takomto trhu prevládajú podmienky trhového hospodárstva ([7]).

(22) Zistenie Komisie v predbežnom nariadení týkajúce sa kritéria 1 sa tak potvrdilo.

(23) Pokiaľ ide o kritérium 3, spoločnosť Giant tvrdila, že Komisia nereagovala na jej tvrdenia o tom, že finančné stimuly boli zanedbateľné a neboli prenesené z bývalého systému iného ako trhového hospodárstva, ale predstavovali oprávnenú priemyselnú politiku. Okrem toho sa spoločnosť Giant opätovne vyjadrila, že Komisia mala zohľadniť dôležitosť toho, že práva na využívanie pôdy sa udeľujú prakticky zadarmo na obdobie 50 rokov.

(24) Komisia uvádza, že sa tvrdeniami týkajúcimi sa finančných stimulov, ako aj použitej metodiky v súvislosti s právami na využívanie pôdy nielen rozsiahlo zaoberala v informačnom dokumente o THZ, ale takisto na ne reagovala v liste z 29. mája 2018, v ktorom odpovedala na pripomienky spoločnosti Giant. Argumentácia Komisie sa okrem toho uvádza aj v predbežnom nariadení, konkrétne v odôvodneniach 91 a 92.

(25) Na základe argumentácie vysvetlenej v uvedených dokumentoch Komisia dospela k záveru, že preferenčná sadzba dane bola finančným stimulom kvázi permanentnej, časovo neohraničenej povahy, ktorý mohol ďalej slúžiť na pritiahnutie kapitálu za znížené sadzby a dlhodobo tak významne narušiť hospodársku súťaž. Komisia takisto dospela k záveru, že odpočet dane za výdavky na výskum a vývoj sa opakoval a bol časovo neobmedzený, a preto mal podobný účinok. Komisia nakoniec pripomína, že spoločnosť Giant v skutočnosti nezaplatila za svoje práva na využívanie pôdy (pozri odôvodnenie 21). Spoločnosť Giant nepredložila žiadny nový argument.

([6]) Vec C-337/09 P, Rada/Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group, EU:C:2012:471, body 66 a 73. Pozri aj vec C-26/96, Rotexchemie/Hauptzollamt Hamburg-Waltershof, EU:C:1997:261, bod 9 a vec C-338/10, GLS/Hauptzollamt Hamburg-Stadt, EU:C:2012:158, bod 20.

([7]) Vec C-337/09 P, Rada/Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd., EU:C:2012:471, bod 90: „*V tejto súvislosti treba pripomenúť, že ŠTH [štatút podniku pôsobiaceho v trhovom hospodárstve] môže byť udelený subjektu iba vtedy, ak náklady, ktoré mu vznikajú, a ceny, ktoré stanovuje, sú výsledkom slobodnej súťaže ponuky a dopytu. Nebolo by to tak napríklad v prípade, ak štát priamo vplýval na ceny určitých surovín alebo ceny pracovnej sily.*“

(26) To znamená, že kritérium 3, t. j. požiadavka, aby nedochádzalo k výrazným deformáciám preneseným z bývalého systému iného ako trhového hospodárstva, nie je stále splnené.

(27) CEIEB tvrdil, že zamietnutie THZ v súvislosti s čínskym vyvážajúcim výrobcom je diskriminačné, keďže výrobné odvetvie Únie nakupuje hliníkové rámy z ČĽR a takisto tak profituje z deformácií na trhu s hliníkom v ČĽR. CEIEB ďalej upozornil na otázku dovozu hliníkových rámov z ČLR výrobným odvetvím Únie v režime pozastavenia ciel. Uvedené tvrdenia boli zamietnuté. Nákup výrobného odvetvia Únie nie je relevantný pre analýzu podľa článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia, ktorej cieľom je preskúmať to, či vyvážajúci výrobca má nárok na THZ na účely stanovenia normálnej hodnoty. V dôsledku toho Komisia nepovažovala na účely stanovenia THZ toto tvrdenie za relevantné.

1.8. **Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie**

(28) Keďže neboli predložené pripomienky týkajúce sa obdobia prešetrovania a posudzovaného obdobia, potvrdzuje sa odôvodnenie 7 predbežného nariadenia.

2. **DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK**

2.1. **Tvrdenia týkajúce sa vymedzenia výrobku**

(29) Po uverejnení predbežného nariadenia traja čínski vyvážajúci výrobcovia, jeden dovozca a CCCME zopakovali svoju žiadosť uvedenú v odôvodneniach 57 až 63 predbežného nariadenia o vylúčenie elektrických bicyklov s pedálmi a pomocným motorom s maximálnou rýchlosťou do 45 km/h (ďalej len „rýchle elektrické bicykle“) z vymedzenia výrobku.

(30) Uvedené strany tvrdili, že rýchle elektrické bicykle majú výrazne odlišné vlastnosti a určené použitie, nepodliehajú rovnakým regulatórnym požiadavkám, majú značne rozdielne ceny a náklady a z pohľadu spotrebiteľa nie sú zameniteľné s ostatnými elektrickými bicyklami s pedálmi a pomocným motorom s maximálnou rýchlosťou 25 km/h, na ktoré sa vzťahuje toto prešetrovanie.

(31) CCCME tvrdila, že Komisia neuviedla, že zmena softvéru medzných otáčok spotrebiteľmi, na ktorú poukázal navrhovateľ, je nelegálna, a dodala, že táto možnosť by sa nemala považovať za pravdepodobnú.

(32) Navrhovateľ súhlasil, že je nelegálne, aby spotrebiteľ zmenou softvéru zvyšoval medzné otáčky pomocného motora na podporu pedálovania. Pripomenul však, že jeho tvrdenie sa netýkalo tejto možnosti, ale úprav, ktoré vykonajú hospodárske subjekty (dovozcovia, obchodníci) pred predajom elektrických bicyklov na trhu Únie. Ak tieto zmeny softvérového programu zahŕňajú zníženie medzných otáčok pomocného motora na podporu pedálovania, z hľadiska typového schválenia výrobku sú v skutočnosti legálne. Navrhovateľ dodal, že takéto zmeny softvérového programu predstavujú jasné riziko obchádzania antidumpingových a antisubvenčných opatrení.

(33) Komisia uviedla, že odôvodnenie 65 predbežného nariadenia sa netýka iba zmeny softvéru spotrebiteľmi, ale softvérového programovania vo všeobecnosti. Okrem toho sa v tom istom odôvodnení jasne odkazuje na možnosť zmeny medzných otáčok smerom nahor aj nadol. Hoci CCCME uvádza, že zvýšenie medzných otáčok pomocného motora na podporu pedálovania spotrebiteľmi je nelegálne, nespochybňuje iné zmeny softvérového programu, ako je zníženie medzných otáčok pomocného motora na podporu pedálovania hospodárskymi subjektmi uvedené v odôvodnení 32 tohto nariadenia. Tvrdenie sa preto zamietlo.

(34) Po konečnom poskytnutí informácií CCCME tvrdila, že Komisia predložila argument týkajúci sa hospodárskych subjektov, a nie spotrebiteľov, ktorí menia softvérový program s cieľom zvýšiť alebo znížiť otáčky pomocného motora, prvýkrát až v konečnom poskytnutí informácií. Toto tvrdenie je nesprávne. Ako už bolo uvedené v predchádzajúcom odôvodnení, v odôvodnení 65 predbežného nariadenia sa odkazuje na všetky typy nastavenia softvérového programu bez ohľadu na to, kto ho vykonáva. Nič nenasvedčuje tomu, že odôvodnenie 65 predbežného nariadenia sa týka iba programovania softvéru vykonávaného spotrebiteľmi a netýka sa programovania softvéru vykonávaného hospodárskymi subjektmi. V každom prípade Komisia poznamenáva, že začlenenie do konečného poskytnutia informácií postačuje nato, aby mohli všetky zainteresované strany poskytnúť pripomienky.

(35) CCCME vyhlásila, že tvrdenie navrhovateľa, že všetky elektrické bicykle podliehajú rovnakým skúškam v zmysle normy EN 15194, je nesprávne. CCCME uviedla, že na základe normy EN 15194 sú všetky elektrické bicykle podrobené rovnakým skúšobným postupom. Táto norma však nemá žiadny vplyv na rozdiely v rýchlosti, na základe ktorej platia rôzne požiadavky a na základe ktorej nie sú rýchle elektrické bicykle zameniteľné s ostatnými elektrickými bicyklami. CCCME ďalej tvrdila, že rýchle elektrické bicykle na rozdiel od bežných elektrických bicyklov nepatria do rozsahu normy EN 15194.

(36) CCCME uviedla, že v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 ([8]) patria rýchle elektrické bicykle pod mopedy určené na použitie na verejných komunikáciách. Z uvedeného nariadenia sú vylúčené elektrické bicykle s pedálmi a pomocným motorom s maximálnou rýchlosťou 25 km/h. Ďalšie pravidlá, ktoré sa uplatňujú na rýchle elektrické bicykle, zahŕňajú dane, udeľovanie licencií a poistenie, tabuľky s evidenčným číslom a prilbu schválenú pre mopedy, ako aj kontroly dodržiavania bezpečnosti.

(37) CCCME vyhlásila, že na základe argumentácie uvedenej v odôvodnení 70 predbežného nariadenia, podľa ktorej majú všetky elektrické bicykle rovnaké fyzické vlastnosti, sa nevyvracia tvrdenie, že s rýchlymi elektrickými bicyklami sa spájajú odlišné požiadavky na výbavu, ako aj regulatórne požiadavky. CCCME tvrdila, že z dôvodu týchto odlišných požiadaviek nie sú rýchle elektrické bicykle zameniteľné s inými elektrickými bicyklami a že spotrebitelia sú toho istého názoru. Na podloženie uvedeného tvrdenia CCCME uviedla námietku Európskej cyklistickej federácie proti návrhu Komisie vyžadovať v prípade všetkých elektrických bicyklov, nielen rýchlych elektrických bicyklov, poistenie zodpovednosti za škodu.

(38) Navrhovateľ zopakoval svoje tvrdenie, že všetky elektrické bicykle majú rovnaké fyzické vlastnosti. Navrhovateľ predovšetkým uviedol, že všetky elektrické bicykle pozostávajú z rovnakých bicyklových častí, súčastí a komponentov a že neexistujú bicyklové časti a súčasti, ktoré by sa používali výhradne v rýchlych elektrických bicykloch. Týka sa to aj motorov vyrábaných významnými výrobcami motorov, ktoré možno použiť vo všetkých druhoch elektrických bicyklov s primeraným softvérovým programom. Rozdiel medzi rýchlymi elektrickými bicyklami a inými elektrickými bicyklami preto nemožno spoľahlivo stanoviť na základe ich fyzického výzoru.

(39) Navrhovateľ uviedol, že vnímanie spotrebiteľov nie je rozhodujúcim faktorom pri stanovení vymedzenia výrobku v rámci konania na ochranu obchodu, a tvrdil, že elektrické bicykle všetkých úrovní pomocného motora na podporu pedálovania sú dostupné v rozličných kategóriách použitia (ako napríklad na dochádzanie do zamestnania, treking, pretekanie a do hôr) a sú ponúkané všetkým skupinám spotrebiteľov nezávisle od ich veku a pohlavia. Vnímanie spotrebiteľov a použitie preto nemožno použiť na zdôvodnenie vyňatia rýchlych elektrických bicyklov z vymedzenia výrobku.

(40) Navrhovateľ uviedol, že kritériá typového schválenia a všeobecne klasifikácia v zmysle nariadenia (EÚ) č. 168/2013 nie sú v tomto prípade vhodné na vymedzenie výrobku. Navrhovateľ tvrdil, že nie všetky rýchle elektrické bicykle podliehajú typovému schváleniu, ale iba tie, ktoré sú určené na použitie na verejných komunikáciách. Tým by sa napríklad vylúčil elektrický horský bicykel určený výlučne na preteky alebo terénne použitie v horách, ktorý by takisto nepodliehal ďalším požiadavkám týkajúcim sa typového schválenia (tabuľka s evidenčným číslom, prilba a poistenie).

(41) Navrhovateľ ďalej tvrdil, že elektrické bicykle, ktoré nepodliehajú typovému schváleniu v zmysle nariadenia (EÚ) č. 168/2013, však podliehajú presne tým istým požiadavkám na bezpečnosť výrobku v zmysle smernice Únie o strojových zariadeniach. Navrhovateľ ďalej dodal, že uplatniteľná norma, na základe ktorej sa stanovujú osobitné požiadavky, je rovnaká pre všetky elektrické bicykle, konkrétne je to harmonizovaná norma EN 15194, a preto zopakoval tvrdenie uvedené v odôvodnení 64 predbežného nariadenia.

(42) Komisia usúdila, že uvedené tvrdenia CCCME týkajúce sa zameniteľnosti, regulatórnych požiadaviek a vnímania spotrebiteľov sú len zopakovaním toho, na čo už reagovala v odôvodneniach 67 až 73 predbežného nariadenia.

([8]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek. Text s významom pre EHP, Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52.

(43) Komisia uviedla, že jej návrh na rozšírenie povinnosti poistenia zodpovednosti za škodu na všetky elektrické bicykle, ktorý CCCME použila na to, aby zdôvodnila údajný rozdiel vo vnímaní spotrebiteľov, takisto naznačuje, že rozdiely v regulatórnych požiadavkách sa vyvíjajú a nemožno ich považovať za vhodný a ustálený základ na účely vyňatia rýchlych elektrických bicyklov z vymedzenia výrobku.

(44) Komisia dospela k záveru, že dodatočné informácie, ktoré boli predložené, neboli takej povahy, aby na ich základe zmenila svoje zistenia týkajúce sa vymedzenia výrobku, konkrétne to, že elektrické bicykle majú rovnaké základné fyzické charakteristiky a vlastnosti a že vnímanie spotrebiteľov a ich použitie sa výrazne prekrývajú. Tieto tvrdenia CCCME boli preto zamietnuté.

(45) Jedna zainteresovaná strana tvrdila, že vymedzenie výrobku v rámci prešetrovania by sa malo obmedziť na elektrické bicykle nižšej úrovne. Elektrické bicykle strednej a vyššej úrovne by sa mali vyňať z vymedzenia výrobku, keďže sa vraj v segmente strednej a vyššej úrovne elektrických bicyklov nevyskytuje dumping. Uvedená zainteresovaná strana tvrdila, že na odlíšenie týchto trhových segmentov by sa mohla použiť kvalita a výkon, cena, náklady a ziskové rozpätie elektrických bicyklov.

(46) Komisia pripomenula, že dotknutý výrobok a podobný výrobok boli vymedzené na základe ich fyzických vlastností. Kritériá ako cena, náklady a ziskové rozpätie nemožno použiť na vymedzenie dotknutého výrobku ([9]). Pokiaľ ide o kvalitu a výkon, Komisia pripomína, že okrem toho, že zainteresovaná strana nevysvetlila, ako systematicky zmerať a vyčísliť tieto prvky, kvalitu a výkon možno zohľadniť prostredníctvom úprav na zohľadnenie fyzických vlastností. V každom prípade, aj keby boli pre vymedzenie výrobku dôležité, *quod non*, Komisia pripomína, že hoci počas prešetrovania niekoľko zainteresovaných strán predložilo podobné tvrdenia, žiadne z nich neobsahovali relevantné informácie na odôvodnenie alebo umožnenie prípadnej segmentácie trhu. Vzhľadom na chýbajúce dôkazy musela Komisia v každom prípade tento argument zamietnuť, pričom potvrdila zistenia uvedené v odôvodnení 122 predbežného nariadenia.

(47) Keďže neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa vymedzenia výrobku, Komisia potvrdila závery uvedené v odôvodneniach 67 až 74 predbežného nariadenia.

3. **DUMPING**

3.1. **Analogická krajina**

(48) Neboli predložené žiadne pripomienky týkajúce sa výberu výrobného odvetvia Únie ako analogickej krajiny a neboli navrhnuté žiadne alternatívne analogické krajiny. Odôvodnenie 103 predbežného nariadenia sa preto potvrdzuje.

3.2. **Normálna hodnota**

(49) Ako sa uvádza v odôvodnení 103 predbežného nariadenia, normálna hodnota sa zakladá na skutočne zaplatenej cene alebo cene, ktorá sa má zaplatiť, v Únii za podobný výrobok. V tejto súvislosti neboli predložené žiadne pripomienky.

(50) Dvaja čínski vyvážajúci výrobcovia spochybnili hodnoty použité ako normálna hodnota, pričom ako príklad uviedli páry druhov výrobku (podľa kontrolného čísla výrobku – PCN), z ktorých by mal byť jeden drahší ako druhý, aspoň podľa všeobecného chápania v odvetví elektrických bicyklov, no v skutočnosti išlo o lacnejší výrobok. Títo dvaja vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že Komisia by mala upraviť normálnu hodnotu každého PCN tak, aby lepšie „zodpovedala“ predpokladaným nákladom na použitý materiál a časti a súčasti.

(51) Toto tvrdenie bolo zamietnuté, keďže normálna hodnota sa zakladá na skutočne zaplatených cenách v Únii za podobný výrobok. Každý elektrický bicykel sa skladá z viacerých komponentov, od ktorých sa spolu s inými faktormi odvíja predajná cena. Kombinácia týchto komponentov a faktorov môže mať väčšiu váhu ako rozdiely v cene jedného konkrétneho komponentu, ako to tvrdili obaja vyvážajúci výrobcovia. Títo dvaja vyvážajúci výrobcovia nepožiadali o úpravu vzhľadom na fyzické rozdiely v zmysle článku 2 ods. 10 písm. a) nariadenia.

(52) Preto sa potvrdzujú odôvodnenia 104 až 106 predbežného nariadenia.

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

(53) Po konečnom poskytnutí informácií dvaja vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že vysvetlenie poskytnuté v odôvodnení 51 je nedostatočné. Títo vyvážajúci výrobcovia uviedli príklad dvoch PCN, ktoré sa líšia iba výkonom pomocného motora. V danom príklade patrilo PCN s nižším výkonom pomocného motora do drahšieho rozsahu normálnej hodnoty ako PCN s vyšším výkonom pomocného motora.

(54) Komisia uviedla, že takáto situácia nie pre normálnu hodnotu použitú pri tomto prešetrovaní typická, keďže vo väčšine prípadov patria drahšie vlastnosti PCN do drahších rozsahov normálnej hodnoty. Priemerná normálna hodnota čísel PCN s vyššou úrovňou výkonu je vskutku o 60,8 % vyššia ako v prípade čísel PCN s nižšou úrovňou výkonu. Situácia uvedená v odôvodnení 53 sa môže vyskytnúť bez ohrozenia spoľahlivosti tejto normálnej hodnoty pri spravodlivom porovnaní, keďže normálna hodnota vychádza z predaja v Únii uskutočneného viacerými výrobcami z Únie. Do tohto predaja sú prirodzene zahrnuté cenové rozdiely v závislosti od konkrétnych modelov, ktoré ovplyvňujú cenu jednotlivých PCN v predajnom sortimente. Okrem toho normálna hodnota dotknutého výrobku uvádzaná v rozsahoch v niektorých prípadoch zdanlivo zvyšuje cenový rozdiel. Je to tak preto, lebo dve PCN s veľmi malým cenovým rozdielom môžu byť uvádzané v dvoch rôznych rozsahoch, ak sa ich ceny blížia limitom daných rozsahov.

(55) Keďže neboli predložené žiadne ďalšie tvrdenia týkajúce sa normálnej hodnoty, potvrdzujú sa odôvodnenia 104 až 106 predbežného nariadenia.

3.3. **Vývozná cena**

(56) Keďže neboli predložené žiadne pripomienky týkajúce sa vývoznej ceny, potvrdzujú sa odôvodnenia 107 až 109 predbežného nariadenia.

3.4. **Porovnanie**

(57) Jeden vyvážajúci výrobca tvrdil, že Komisia by nemala odpočítavať úverové náklady, ktoré vznikli medzi výrobcom a jeho prepojenými predajnými spoločnosťami v Európe. Toto tvrdenie bolo prijaté. To viedlo k úprave vývoznej ceny o menej ako 1 %.

(58) Toho istého vyvážajúceho výrobcu zaujímalo, či normálna hodnota zahŕňa náklady na balenie, a ak áno, či sa porovnanie s vývoznou cenou uskutočnilo na základe zabalených kusov. Táto požiadavka bola prijatá v súvislosti so všetkými vyvážajúcimi výrobcami, keďže normálna hodnota bola stanovená na základe zabalených podobných výrobkov. To viedlo k úprave vývoznej ceny o menej ako 1 %.

(59) Komisia v odôvodnení 116 predbežného nariadenia vyzvala zainteresované strany, aby poskytli spoľahlivé a overiteľné vyčíslenie nákladov na úpravu podľa článku 2 ods. 10 písm. k) základného nariadenia, pri ktorej sa zohľadnia náklady na dizajn, marketing a výskum a vývoj značkových dovozcov.

(60) Dvaja čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky predložili žiadosti o úpravu podľa článku 2 ods. 10 písm. k) základného nariadenia a v tejto súvislosti poskytli dôkazy od svojich značkových dovozcov v Únii. Poskytnuté dôkazy pozostávali z údajov od dotknutých dovozcov a týkali sa nákladov na výskum a vývoj a nákladov na dizajn. U týchto dovozcov sa v rámci tohto prešetrovania vykonala kontrola.

(61) Komisia zohľadnila poskytnuté údaje na podloženie predložených žiadostí a uznala, že určité náklady na výskum a vývoj a na dizajn boli pri niektorých činnostiach značkových dovozcov skutočne potrebné. Nemohla však uznať údaje dovozcov, ktorých vybrali vyvážajúci výrobcovia, keďže tie zahŕňali aj iné náklady ako náklady na výskum a vývoj a dizajn značkových dovozcov. Významné rozdiely vo vykazovaných kategóriách nákladov vyjadrené ako percentá obratu dvoch značkových dovozcov sa nepovažovali za reprezentatívne na stanovenie nákladov potrebných na požadovanú úpravu.

(62) Komisia však dokázala identifikovať uvedené náklady na základe záznamov overených výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ktorí poskytli zdroj údajov na stanovenie normálnej hodnoty v tomto prešetrovaní. Overení výrobcovia z Únie zaradení do vzorky sa preto považovali za spoľahlivý zdroj údajov v súvislosti s úpravou normálnej hodnoty vzhľadom na výskum a vývoj a na dizajn podľa článku 2 ods. 10 písm. k).

(63) Na základe toho Komisia upravila normálnu hodnotu o 2,3 % v prípade troch čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktorí predávali iba neznačkové elektrické bicykle, to znamená, že vyrábali elektrické bicykle v ČĽR pre majiteľov značiek v Únii.

(64) Výrobné odvetvie Únie zobralo do úvahy pôvodné žiadosti dvoch čínskych vyvážajúcich výrobcov o úpravu na základe nákladov na výskum a vývoj a dizajn, ako aj o iné úpravy a uviedlo, že tieto žiadosti by mali byť zamietnuté. Ďalej uviedlo, že úprava o 2,3 % vykonaná Komisiou by sa nemala uplatniť na ďalšieho čínskeho vyvážajúceho výrobcu, ktorý nežiadal o úpravu.

(65) Pokiaľ však ide o úpravu o 2,3 %, Komisia vychádzala z finančných údajov výrobného odvetvia Únie. Aby sa však ďalej zabezpečilo spravodlivé a primerané porovnanie vývoznej ceny a normálnej hodnoty, úprava sa musela vykonať v prípade troch dotknutých čínskych vyvážajúcich výrobcov. Žiadosť výrobného odvetvia Únie sa preto zamietla.

(66) Vo svojich pripomienkach po konečnom poskytnutí informácií traja čínski vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že úprava na základe nákladov na výskum a vývoj a na dizajn by nemala vychádzať z overených údajov výrobného odvetvia Únie, ale z údajov dvoch neprepojených dovozcov, ktoré poskytli vyvážajúci výrobcovia po predbežnom poskytnutí informácií. Títo dovozcovia takisto tvrdili, že Komisia nezohľadnila všetky príslušné rozdiely medzi nákladmi potrebné na porovnanie cien. Jeden vyvážajúci výrobca tvrdil, že úprava normálnej hodnoty o 2,3 % je príliš nízka v porovnaní s jeho vlastnými nákladmi na činnosti vytvárania značky.

(67) Komisia dostatočne vysvetlila zdroj danej úpravy v odôvodnení 61 a pripomína, že pre danú úpravu je možné vziať do úvahy iba náklady na činnosti dovozcu držiteľa značky, ktoré prekračovali rámec činností štandardného dovozcu.

(68) Pokiaľ ide o tvrdenie, že Komisia mala namiesto toho použiť údaje od dvoch neprepojených dovozcov, Komisia uvádza nasledujúce. Komisia konštatuje, že použitie údajov výrobného odvetvia Únie ako zdrojových údajov pre takúto úpravu sa uskutočnilo už predtým, pri konaní týkajúcom sa určitých výrobkov z liatiny s pôvodom v ČĽR ([10]), pričom Komisia použila aj údaje neprepojených dovozcov, napríklad pri konaní týkajúcom sa určitej obuvi so zvrškom z usne s pôvodom v ČĽR a vo Vietname ([11]). V tomto prípade Komisia považovala za vhodné použiť údaje výrobcov z Únie, ktorým vznikli náklady v súvislosti s vytváraním značky.

(69) Po prvé, použitím údajov výrobcov z Únie mohla Komisia získať úplný súbor údajov od všetkých výrobcov. Preto sú použité údaje reprezentatívnejšie ako údaje od dvoch neprepojených dovozcov.

(70) Po druhé, Komisia neoverila súbory údajov poskytnuté dvomi neprepojenými dovozcami, pretože boli predložené po uskutočnení overovaní na mieste. Údaje od výrobcov z Únie boli naopak osobitne overené.

(71) Komisia ďalej uvádza, že keďže boli údaje od výrobného odvetvia Únie použité na výpočet normálnej hodnoty, ako aj na výpočet ceny nespôsobujúcej ujmu, použitie údajov od tých istých spoločností bolo súdržnejšie.

(72) Po konečnom poskytnutí informácií požiadala spoločnosť Giant o uplatnenie úpravy nákladov na výskum a vývoj a na dizajn o 2,3 % na časť svojho predaja, ktorá sa týkala činností poskytovaných zákazníkom, konkrétne dovozcom držiteľa značky. Tejto žiadosti o úpravu sa vyhovelo, čo viedlo k zníženiu dumpingového rozpätia o 1,2 percentuálneho bodu. Výsledok bol zverejnený a neboli k nemu vznesené žiadne ďalšie pripomienky.

(73) Traja čínski vyvážajúci výrobcovia zopakovali žiadosť, ktorú predložili pred predbežným poskytnutím informácií, uvedenú v odôvodneniach 118 až 122 predbežného nariadenia, aby do PCN, ktoré Komisia použila počas prešetrovania, zahrnuli aj na ďalšie prvky.

(74) Títo traja čínski vyvážajúci výrobcovia neposkytli žiadne nové informácie, na základe ktorých by sa mohla táto žiadosť znova preskúmať. Zistenia v odôvodneniach 121 až 122 predbežného nariadenia boli preto potvrdené.

([10]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/140 z 29. januára 2018, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou sa vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých výrobkov z liatiny s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a ktorým sa ukončuje prešetrovanie týkajúce sa dovozu určitých výrobkov z liatiny s pôvodom v Indii, Ú. v. EÚ L 25, 30.1.2018, s. 6.

([11]) Nariadenie Rady (ES) č. 1472/2006 z 5. októbra 2006, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou sa vyberá dočasné clo uložené na dovoz určitej obuvi so zvrškom z usne s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a vo Vietname, Ú. v. EÚ L 275, 6.10.2006, s. 1.

(75) Títo traja čínski vyvážajúci výrobcovia zopakovali rovnakú žiadosť po konečnom poskytnutí informácií bez poskytnutia ďalších nových informácií. V rozpore s tvrdeniami predloženými v ich posledných pripomienkach Komisia dôkladne zvážila dôkazy predložené čínskymi vyvážajúcimi výrobcami zaradenými do vzorky, ako aj všetky ostatné dostupné informácie a vysvetlila svoje závery v odôvodneniach 118 až 122 predbežného nariadenia.

(76) Jeden čínsky vyvážajúci výrobca požiadal o dôkazy týkajúce sa úrovne obchodu v súvislosti s predajom výrobného odvetvia Únie na domácom trhu, ktoré sa použili na výpočet normálnej hodnoty, aby mohol zvážiť, či žiadosť o úpravu úrovne obchodu v zmysle článku 2 ods. 10 písm. d) bodu i) základného nariadenia bola odôvodnená. Daná informácia, ktorú všetky zainteresované strany vrátane samotného čínskeho vyvážajúceho výrobcu považovali za dôvernú, bola v rozsahoch sprístupnená zainteresovanými stranami vo verejnom spise. Vyplývalo z nej, že výrobcovia z Únie zaradení do vzorky väčšinou uskutočnili viac ako 85 % predaja maloobchodníkom.

(77) V nadväznosti na nové dôkazy zaradené do verejného spisu podal čínsky vyvážajúci výrobca žiadosť o úpravu úrovne obchodu. Keďže uvedený čínsky vyvážajúci výrobca mal prepojené obchodné spoločnosti v Únii, dospel takisto k záveru, že úprava jeho vývoznej ceny vykonaná v zmysle článku 2 ods. 9 základného nariadenia mala za následok zmenu úrovne obchodu v súvislosti s jeho predajom z maloobchodníkov na distribútorov. Rovnaké tvrdenie bolo predložené po konečnom poskytnutí informácií. Komisia uviedla, že cieľom úprav v zmysle článku 2 ods. 9 základného nariadenia je odstrániť vplyv prepojených dovozcov v Únii, nie zmeniť úroveň obchodu v súvislosti s predajom, ktorý sa v podstate uskutočňoval (zvyčajne viac ako 85 %) pre maloobchodníkov. Po preskúmaní predložených tvrdení Komisia túto žiadosť zamietla.

3.5. **Dumpingové rozpätia**

(78) Ako sa uvádza v oddiele 3, Komisia vzala do úvahy pripomienky zainteresovaných strán a prepočítala dumpingové rozpätie všetkých čínskych vyvážajúcich výrobcov.

(79) Konečné dumpingové rozpätia, vyjadrené ako percentuálny podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, sú takéto:

Tabuľka 1

Konečné dumpingové rozpätia

Názov spoločnosti	Konečné dumpingové rozpätie
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 %
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	48,6 %
Všetky ostatné spoločnosti	100,3 %

4. **UJMA**

4.1. **Vymedzenie výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii**

(80) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia a zaslané pripomienky Komisia ďalej preskúmala situáciu určitých výrobcov podobného výrobku z Únie, ktorí vykázali dovoz dotknutého výrobku, ako sa to uvádza v odôvodneniach 130 až 132 predbežného nariadenia.

(81) V súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a). základného nariadenia Komisia uviedla, že šesť spoločností, ktoré pôvodne považovala za súčasť výrobného odvetvia Únie, by malo byť vylúčených z vymedzenia výrobného odvetvia Únie. V nadväznosti na pripomienky Komisia opätovne posúdila situáciu týchto šiestich spoločností a dospela k záveru, že záujem, ktorý predstavuje ich dovozná činnosť, prevyšuje záujem, ktorý predstavuje ich výrobná činnosť. Na základe toho vylúčila týchto šesť spoločností z vymedzenia výrobného odvetvia Únie.

(82) Keďže šesť výrobcov z Únie bolo vylúčených z vymedzenia výrobného odvetvia Únie, zostávajúcich 31 výrobcov predstavovalo „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 4 ods. 1 základného nariadenia.

(83) Ukazovatele ujmy pre podiel na trhu, výrobu, výrobnú kapacitu, využitie kapacity, objem predaja, zamestnanosť a produktivitu boli zodpovedajúcim spôsobom revidované, ako sa to uvádza v odôvodneniach 106, 113 a 121.

4.2. **Spotreba v Únii**

(84) Keďže neboli predložené žiadne pripomienky týkajúce sa spotreby v Únii, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 133 až 135 predbežného nariadenia.

4.3. **Dovoz z ČĽR**

(85) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia CCCME zopakovala svoju žiadosť, aby sa zverejnil zdroj a podrobné štatistiky o vývoze predložené navrhovateľom, a zopakovala svoje tvrdenie, že opis metodiky použitej navrhovateľom na určenie dotknutého výrobku nie je dostatočne podrobný. CCCME neposkytla nové ani dodatočné argumenty na podporu týchto tvrdení, ktoré už boli predmetom odôvodnení 143 až 148 predbežného nariadenia. Uvedené tvrdenia boli preto zamietnuté.

(86) Po konečnom poskytnutí informácií sa CCCME spýtala, prečo sa napriek odstráneniu šiestich výrobcov z vymedzenia výrobného odvetvia Únie uvedeného v odôvodnení 82 nezmenil podiel čínskeho dovozu a dovozu z iných tretích krajín na trhu. V tomto zmysle sa uvádza, že podiel na trhu sa vypočítava ako percento celkovej spotreby v Únii. Ako sa uvádza v odôvodnení 84, spotreba v Únii nebola od uverejnenia predbežného nariadenia revidovaná. Preto zostáva nezmenený aj podiel čínskeho dovozu a dovozu z iných tretích krajín na trhu.

(87) Jeden neprepojený dovozca tvrdil, že pokles v cenách dovozu z ČĽR nebol dôsledkom nespravodlivých obchodných praktík, ale poklesu v nákladoch na lítium a silnej hospodárskej súťaže o podiel na trhu v Únii. Nevysvetlil však, ako by tento vývoj mohol vyvrátiť ktorékoľvek zistenia uvedené v predbežnom nariadení, najmä zistenie o dumpingu. Tvrdenie sa preto zamietlo a potvrdila sa argumentácia v odôvodneniach 151 až 158.

(88) CCCME a niektorí vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že Komisia nesprávne posúdila vývoj priemernej ceny čínskeho dovozu, keď konštatovala, že táto cena bola podstatne nižšia ako priemerná cena výrobcov z Únie a tretích krajín. Tieto strany tvrdili, že priemerná cena čínskeho dovozu vôbec nevypovedá o možnom podhodnotení, keď neexistuje „analýza rovnocenných výrobkov“, a to analýza na základe druhu výrobku. Tvrdili, že Komisia by mala vziať na vedomie, že klesajúca priemerná cena čínskeho dovozu môže odzrkadľovať len zmenu v sortimente výrobkov.

(89) Ako sa uvádza v odôvodnení 154 predbežného nariadenia, Komisia súhlasí, že zmena v sortimente výrobkov môže mať vplyv na vývoj priemernej ceny dovozu z ČĽR. Nemení to však nič na tom, že priemerná cena dovozu z ČĽR je sústavne a výrazne nižšia ako priemerné ceny z akéhokoľvek iného zdroja dodávok, a to aj napriek situácii, v ktorej samotná CCCME tvrdí, že kvalita dotknutého výrobku sa zlepšila a výrobok sa rozšíril do segmentu vyšších cien. Tento klesajúci trend sa okrem toho musí vnímať v spojení s analýzou rovnocenných výrobkov, na základe ktorej sa dospelo k zisteniam výrazného podhodnotenia a dumpingu.

(90) Pokiaľ ide o výpočty podhodnotenia, jeden vyvážajúci výrobca s prepojenými dovozcami v Únii tvrdil, že Komisia mala použiť vykázané hodnoty CIF jeho dovozu namiesto použitia vytvorenej hodnoty CIF. Tvrdil, že by sa mala zverejniť metodika výpočtov podhodnotenia použitá na stanovenie hodnoty CIF. Ďalej tvrdil, že použitím tejto metodiky Komisia umelo zmenila ceny na úroveň na hranici Únie, čo nie je bod, kde tento vyvážajúci výrobca súťaží s výrobcami z Únie. Ďalej uviedol, že na základe tejto metodiky sa zaviedol rozdiel v úrovni obchodu, z dôvodu ktorého bolo porovnanie cien nespravodlivé.

(91) Po prvé, Komisia pripomína, že všetkým dotknutým stranám vrátane predmetného čínskeho vyvážajúceho výrobcu riadne poskytla metodiku, ktorú použila na účely výpočtu podhodnotenia (jednotková cena jednotlivých

druhov výrobku výrobného odvetvia Únie sa porovnala s jednotkovou cenou každého vyvážajúceho výrobcu a rozdiel sa vynásobil objemom vývozu vyvážajúceho výrobcu). Po druhé, rovnaké tvrdenie týkajúce sa vytvorenia vývoznej ceny daného čínskeho vyvážajúceho výrobcu na výpočet dumpingu bolo zamietnuté, ako sa uvádza v odôvodnení 75. V skutočnosti z rovnakých dôvodov, a to najmä z dôvodu skutočnosti, že vytvorením ceny CIF sa nemení úroveň obchodu v súvislosti s predajom, ktorý sa naďalej uskutočňuje prevažne (zvyčajne nad 85 %) maloobchodníkom, musela Komisia takisto zamietnuť žiadosť týkajúcu sa výpočtu podhodnotenia. Nakoniec Komisia nemôže použiť na výpočet podhodnotenia vykázané ceny CIF, pretože príslušný predaj sa uskutočnil medzi prepojenými stranami. Predmetný čínsky vyvážajúci výrobca navyše neuviedol, ako by mohli byť tieto ceny spoľahlivé napriek tomuto vzťahu.

(92) Po konečnom poskytnutí informácií tá istá zainteresovaná strana zopakovala tvrdenie uvedené v odôvodnení 90.

(93) Komisia pripomína, že pokiaľ ide o stanovenie rozpätia podhodnotenia ceny, v základnom nariadení sa nestanovuje konkrétna metodika. Komisii sa preto pri posúdení daného faktora ponecháva široký priestor na vlastné uváženie. Toto uváženie je obmedzené potrebou podložiť závery nespornými dôkazmi a uskutočniť objektívne preskúmanie, ako sa to vyžaduje v článku 3 ods. 2 základného nariadenia. Takisto je potrebné pripomenúť, že v článku 3 ods. 3 základného nariadenia sa konkrétne stanovuje, že existencia podstatného cenového podhodnotenia sa musí preskúmať na úrovni dumpingového dovozu, a nie na úrovni akejkoľvek ceny ďalšieho predaja na trhu Únie.

(94) Z toho vyplýva, že pokiaľ ide o prvky zohľadnené pri výpočte podhodnotenia (najmä vývozných cien), Komisia musí identifikovať prvý bod na trhu Únie, v ktorom prebieha (alebo môže prebiehať) hospodárska súťaž s výrobcami z Únie. Daným bodom je v skutočnosti nákupná cena prvého neprepojeného dovozcu, pretože daná spoločnosť má v zásade na výber, či bude výrobok odoberať od výrobného odvetvia Únie alebo od zahraničných dodávateľov. Dané posúdenie by malo vychádzať z úrovne vývoznej ceny na hranici Únie, o ktorej sa usudzuje, že je na úrovni porovnateľnej s cenou zo závodu výrobného odvetvia Únie. V prípade predaja na vývoz prostredníctvom prepojených dovozcov by mal byť bodom porovnania bod ihneď po tom, ako tovar prekročí hranice Únie, a nie neskôr v distribučnom reťazci, napr. pri predaji tovaru konečnému používateľovi. Analogicky k prístupu použitému pri výpočtoch dumpingového rozpätia sa teda vývozná cena vytvorí na základe ceny ďalšieho predaja prvému nezávislému zákazníkovi, náležite upravenej podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia. Keďže daný článok je jediným článkom základného nariadenia, v ktorom sa poskytuje usmernenie k vytvoreniu vývoznej ceny, jeho analogické uplatňovanie je opodstatnené.

(95) Daným prístupom sa zabezpečuje aj jednotnosť v prípadoch, keď vyvážajúci výrobca predáva tovar priamo neprepojenému zákazníkovi (či už dovozcovi alebo konečnému používateľovi), pretože podľa daného scenára sa ceny ďalšieho predaja z podstaty veci nepoužijú. Iný prístup by viedol k diskriminácii medzi vyvážajúcimi výrobcami výlučne na základe predajného kanála, ktorý využívajú. Komisia sa domnieva, že stanovenie príslušnej dovoznej ceny na účely výpočtov cenového podhodnotenia by nemalo byť ovplyvnené tým, či sa vyvážaný tovar dodáva prepojeným alebo nezávislým hospodárskym subjektom v Únii. Metodikou, ktorú používa Komisia, sa zabezpečuje rovnaké zaobchádzanie za oboch okolností.

(96) S cieľom zabezpečiť spravodlivé porovnanie a dospieť k spoľahlivej cene CIF je preto odôvodnené odpočítanie nákladov PVA a zisku od ceny ďalšieho predaja prepojeného dovozcu neprepojeným zákazníkom. Komisia preto toto tvrdenie zamietla.

(97) CCCME a štyria čínski vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že pri zamietnutí ich žiadosti o úpravu úrovne obchodu v zmysle odôvodnenia 157 predbežného nariadenia sa nezohľadnili rozdiely v cenách, ktoré vznikli na úrovni zákazníkov, ktorí sú výrobcami pôvodných zariadení (VPZ). Dané zainteresované strany uviedli, že spravodlivé porovnanie cien si vyžaduje, aby sa pri úprave ceny smerom nahor zohľadnila prirážka zákazníkov, ktorí sú VPZ, a náklady držiteľov značky po dovoze. Rovnaký argument bol vznesený aj po poskytnutí informácií.

(98) Ako už bolo uvedené v odôvodnení 157 predbežného nariadenia, Komisia zobrala do úvahy žiadosť o úpravu úrovne obchodu a dospela k záveru, že v prípade predaja výrobcu pôvodných zariadení a majiteľa značky v Únii neexistuje žiadny stály a jasný cenový rozdiel. Ak by sa čínska dovozná cena upravila smerom nahor o prirážku značkových dovozcov, ktorá údajne odráža rozdiel v úrovni obchodu, spochybnili by sa tým zistenia v rámci prešetrovania, podľa ktorých neexistuje žiadny stály a jasný cenový rozdiel v prípade predaja výrobcu pôvodných zariadení a majiteľa značky v Únii. Dané tvrdenie sa preto zamietlo.

(99) Po predbežnom poskytnutí informácií predložila spoločnosť Giant tvrdenie týkajúce sa výpočtu bežnej sadzby cla v prípade dovozu prepojených spoločností pôsobiacich ako dovozca. Tvrdili, že výška bežnej sadzby cla by mala vychádzať zo skutočnej hodnoty CIF, nie z vytvorenej hodnoty CIF. Toto tvrdenie bolo prijaté. Revidované rozpätia cenového podhodnotenia sa pohybovali od 16,2 % do 43,2 %, ako sa uvádza v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Rozpätia podhodnotenia ceny

Názov spoločnosti	Rozpätie podhodnotenia ceny
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) Vzhľadom na to, že sa nepredložili žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa dovozu z ČĽR, a v nadväznosti na revíziu výpočtov podhodnotenia uvedenú v odôvodnení 99 Komisia potvrdila všetky ostatné závery uvedené v odôvodneniach 136 až 157 predbežného nariadenia.

4.4. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.4.1. *Všeobecné poznámky*

(101) V nadväznosti na uverejnenie predbežného nariadenia jeden dovozca tvrdil, že Komisia by mala vysvetliť, ako získala a odhadla ukazovatele výkonnosti, keďže ukazovatele uvedené v predbežnom nariadení sa nezhodovali s údajmi poskytnutými výrobcami z Únie zaradenými do vzorky. Predovšetkým upozornil na to, že žiadny z výrobcov z Únie zaradených do vzorky nevykázal pokles výroby a predaja.

(102) Komisia odkazuje na odôvodnenie 162 predbežného nariadenia, v ktorom vysvetlila, že makroekonomické ukazovatele sa nezakladajú len na informáciách poskytnutých výrobcami z Únie zaradenými do vzorky, ale aj na informáciách od Konfederácie európskeho cyklistického priemyslu (ďalej len „CONEBI“) a štatistických údajoch o dovoze.

(103) Ako sa uvádza v odôvodnení 163 predbežného nariadenia, Komisia v prípade spotreby použila údaje, ktoré predložila CONEBI a ktoré Komisia overila. Objem predaja výrobného odvetvia Únie sa vypočítal odpočítaním dovozu z celkovej spotreby. Odhad výroby sa uskutočnil na základe príslušných pomerov predaja a výroby overených u výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(104) Ako sa uvádza v odôvodnení 164 predbežného nariadenia, Komisia postupovala podľa metodiky, ktorú opísal navrhovateľ a ku ktorej neboli počas tohto prešetrovania predložené žiadne pripomienky.

(105) Keďže neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila odôvodnenia 159 až 166 predbežného nariadenia.

4.4.2. *Makroekonomické ukazovatele*

4.4.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(106) V nadväznosti na vylúčenie určitých spoločností z vymedzenia výrobného odvetvia Únie, ako sa uvádza v odôvodneniach 80 až 83, sa údaje týkajúce sa výroby, výrobnej kapacity a využitia kapacity v Únii revidovali, ako sa uvádza v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

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

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky, podania zainteresovaných strán.

(107) Počas posudzovaného obdobia sa tak objem výroby výrobného odvetvia Únie napriek poklesu o 3 % v období od roku 2016 do obdobia prešetrovania zvýšil o 28 %. Výrobná kapacita sa v období od roku 2014 do obdobia prešetrovania zvýšila o 34 %. Výrobná kapacita sa v rokoch 2014 až 2016 zvýšila o 50 % a potom sa v období od roku 2016 do obdobia prešetrovania znížila o 9 %. Využitie kapacity kleslo zo 75 % v roku 2014 na 72 % počas obdobia prešetrovania, pričom v období medzi rokmi 2014 a 2016 kleslo zo 75 % na 66 % a medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania sa zvýšilo zo 66 % na 72 %. Trendy opísané v predbežnom nariadení zostali preto po revízii spoločností, ktoré tvorili výrobné odvetvie Únie, v prípade výroby, výrobnej kapacity a využitia kapacity naďalej rovnaké.

(108) CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že rast vo výrobe nenaznačuje, že by došlo k ujme. Ďalej uviedli, že výrobcovia z Únie zvýšili od roku 2014 a 2016 svoju kapacitu. Tieto zainteresované strany tvrdili, že to bolo možné len preto, lebo výrobné odvetvie Únie nečelilo do roku 2016 hospodárskej súťaži, čo vraj bolo uznané v jeho podnete. Uviedli, že výrobné odvetvie Únie vytvorilo medzi rokmi 2014 a 2016 obrovskú nadmernú kapacitu, až kým si neuvedomilo, že táto prebytočná kapacita ovplyvňuje ich ziskovosť, a tak ju znížilo, aby zvýšilo ziskovosť, pričom predaj bol naďalej veľký. Pripomenuli však, že využitie kapacity bolo naďalej vysoké a že pokles zaznamenaný v období rokov 2015 – 2016 zodpovedal výraznému nárastu kapacity.

(109) Komisia pripomenula, že v podnete sa nikde neuvádza, že výrobné odvetvie Únie nečelilo medzi rokmi 2014 a 2016 hospodárskej súťaži. Ako sa uvádza v odôvodnení 169 predbežného nariadenia, nárast výroby bol podnietený nárastom spotreby. Po roku 2015 sa však výroba a spotreba začali výrazne a čoraz viac líšiť, čo sa premietlo do tlaku na predaj a pretrvávajúceho poklesu podielu na trhu. Rovnako sa do roku 2016 zvyšovala kapacita, a to rovnakým tempom ako spotreba, a zhoršenie využitia kapacity sa preto spájalo s rovnakým trendom. Ako sa ďalej uvádza v odôvodnení 172 predbežného nariadenia, pokiaľ ide o ziskovosť, význam ukazovateľov týkajúcich sa kapacity a využitia kapacity je obmedzený.

(110) Po poskytnutí informácií CEIEB tvrdil, že neexistuje prepojenie medzi znížením kapacity a využitím kapacity a dumpingovým dovozom z ČĽR, keďže je ťažké stanoviť, ktorá časť kapacity sa využila pre bežné a ktorá pre elektrické bicykle, a keďže výroba bežných bicyklov sa podľa údajov zverejnených konfederáciou CONEBI v roku 2016 znížila o 3,7 %.

(111) Komisia pripomenula, že kapacita a využitie kapacity boli overené v súvislosti s prešetrovaným výrobkom a bežné bicykle boli vylúčené. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(112) Keďže sa nepredložili žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa výroby, výrobnej kapacity a využitia kapacity a vzhľadom na opravu v odôvodnení 106 Komisia potvrdila závery uvedené v odôvodneniach 167 až 172 predbežného nariadenia.

4.4.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(113) V nadväznosti na vylúčenie určitých spoločností z vymedzenia výrobného odvetvia Únie, ako sa uvádza v odôvodneniach 80 až 83, sa údaje o objeme predaja a podiele výrobného odvetvia Únie na trhu revidovali.

Tabuľka 4

Objem predaja a podiel na trhu

	2014	2015	2016	OP
Celkový objem predaja na trhu Únie (v kusoch)	850 971	932 846	1 061 975	1 019 001
Index	*100*	*110*	*125*	*120*
Podiel na trhu	75 %	68 %	64 %	51 %
Index	*100*	*92*	*85*	*69*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky, podania zainteresovaných strán

(114) Objem predaja výrobného odvetvia Únie sa tak v posudzovanom období zvýšil o 20 %. Objem predaja výrobného odvetvia Únie sa v rokoch 2014 až 2016 zvýšil o 25 % a potom sa od roku 2016 do obdobia prešetrovania znížil o 4 %. Podiel výrobného odvetvia Únie na trhu sa výrazne znížil, a to zo 75 % v roku 2014 na 51 % počas obdobia prešetrovania. Trendy opísané v predbežnom nariadení zostali po revízii spoločností, ktoré tvorili výrobné odvetvie Únie, v prípade objemu predaja a podielu na trhu naďalej rovnaké.

(115) Po konečnom poskytnutí informácií CCCME tvrdila, že celkový nárast predaja vo výške 20 % za posudzované obdobie sa musí považovať za silnú výkonnosť a nemôže naznačovať značnú ujmu.

(116) Nárast predaja výrobného odvetvia Únie o 20 % sa však musí vnímať vo svetle 74 % nárastu spotreby v Únii počas rovnakého obdobia, ako sa uvádza v tabuľke 2 predbežného nariadenia. Komisia nezistila nič, čo by nasvedčovalo tomu, že nárast predaja, ktorý bol oveľa nižší ako nárast spotreby, by sa mohol považovať za silnú výkonnosť a nenaznačovať značnú ujmu.

(117) CCCME takisto tvrdila, že podľa informácií v podnete výrobcovia z Únie podporujúci podnet utrpeli počas posudzovaného obdobia iba malé zníženie podielu na trhu vo výške 2 percentuálnych bodov. Uvedené malé zníženie by malo údajne potvrdzovať, že navrhovatelia neutrpeli značnú ujmu vyplývajúcu z dovozu dotknutého výrobku.

(118) Podľa článku 3 ods. 1 základného nariadenia sa pojem „ujma“ vymedzuje ako „značná ujma spôsobená výrobnému odvetviu Únie“. Komisia preto musí posúdiť ujmu, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie ako celok, nielen navrhovatelia. Komisia zistila, že výrobné odvetvie Únie utrpelo výraznú stratu podielu na trhu na úrovni 24 percentuálnych bodov. Skutočnosť, že niektorí výrobcovia z Únie stratili menší (alebo väčší) podiel na trhu ako iní, toto zistenie nespochybňuje.

(119) Keďže sa nepredložili žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa objemu predaja a podielu na trhu, a v nadväznosti na opravu v odôvodnení 113 Komisia potvrdzuje všetky ostatné závery uvedené v odôvodneniach 173 až 176 predbežného nariadenia.

4.4.2.3. Rast

(120) Vzhľadom na to, že neboli predložené pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodnení 177 predbežného nariadenia.

4.4.2.4. Zamestnanosť a produktivita

(121) V nadväznosti na vylúčenie určitých spoločností z vymedzenia výrobného odvetvia Únie, ako sa uvádza v odôvodneniach 80 až 83, sa údaje o zamestnanosti a produktivite výrobného odvetvia Únie revidovali.

Tabuľka 5

Zamestnanosť a produktivita

	2014	2015	2016	OP
Počet zamestnancov	2 488	2 958	3 458	3 493
Index	*100*	*119*	*139*	*140*
Produktivita (v kusoch na zamestnanca)	334	330	317	305
Index	*100*	*99*	*95*	*91*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky, podania zainteresovaných strán.

(122) Vo výrobnom odvetví Únie sa tak v posudzovanom období zvýšila úroveň zamestnanosti o 40 %. Hlavný nárast nastal v rokoch 2014 až 2016. Zamestnanosť od roku 2016 do obdobia prešetrovania vzrástla o 1 percentuálny bod. Produktivita v dôsledku rýchlejšieho nárastu zamestnanosti než výroby klesla o 9 %. Trendy, na ktoré sa odkazuje v predbežnom nariadení, sú v prípade zamestnanosti a produktivity aj po revízii naďalej rovnaké.

(123) Keďže sa nepredložili žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa zamestnanosti a produktivity, a v nadväznosti na opravu v odôvodnení 121 Komisia potvrdila všetky ostatné závery uvedené v odôvodneniach 178 až 180 predbežného nariadenia.

4.4.2.5. Veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu

(124) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa veľkosti dumpingového rozpätia a zotavenia z minulého dumpingu, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 181 a 182 predbežného nariadenia.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

4.4.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(125) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení CEIEB, CCCME a štyria ďalší vyvážajúci výrobcovia uviedli, že nárast priemerných cien výrobného odvetvia Únie o 15 % bol v rozpore so zisteniami Komisie, podľa ktorých čínsky dovoz spôsobil stlačenie a zníženie cien, pokiaľ ide o schopnosť výrobného odvetvia Únie zvýšiť svoje ceny.

(126) Po prvé, Komisia poznamenáva, že za referenčný rok sa pri tomto meraní nárastu považoval rok 2014, keď výrobné odvetvie Únie zaznamenalo veľmi nízku úroveň ziskovosti a svoje najnižšie ziskové rozpätie počas posudzovaného obdobia. Po druhé, nárast priemerných cien odzrkadľoval v tejto súvislosti vývoj priemerných výrobných nákladov a neprevýšil ich. Po tretie, ako sa uvádza v odôvodnení 185 predbežného nariadenia, takýto vývoj nemusí nevyhnutne znamenať, že náklady a cena porovnateľného výrobku sa zvýšili rovnako ako priemerné náklady a cena, keďže sortiment výrobkov sa mení každú sezónu. Vzhľadom na tieto prvky a zistenia týkajúce sa podhodnotenia Komisia preto nesúhlasí s tvrdením, že na základe nárastu priemernej ceny výrobkov predávaných výrobným odvetvím Únie možno vyvrátiť skutočnosť, že existovalo stlačenie alebo zníženie cien.

4.4.3.2. Náklady práce

(127) Po uložení predbežných opatrení neboli predložené žiadne pripomienky týkajúce sa nákladov práce výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Komisia preto potvrdzuje svoje závery uvedené v odôvodneniach 186 a 187 predbežného nariadenia.

4.4.3.3. Zásoby

(128) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení CEIEB tvrdil, že Komisia nemohla ako koniec sezóny predaja zároveň stanoviť polovicu júla pri posudzovaní podmienok registrácie a koniec septembra, keď posudzovala význam zásob pri svojej analýze ujmy. Ďalej uviedol, že nárast zásob medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania bol zanedbateľný.

(129) Komisia dospela k záveru, že sezóna predaja trvala od marca do septembra. V nariadení o registrácii sa Komisia domnievala, že bolo odôvodnené predpokladať, že ďalší výrazný nárast dovozu by pravdepodobne oslabil nápravné účinky cla, keďže lehota na uloženie predbežných opatrení bola 20. júl. V tejto súvislosti to naozaj znamenalo, že nárast úrovne zásob by umožnil dovozcom ponúkať dotknutý výrobok do konca sezóny predaja. V predbežnom nariadení Komisia na základe rovnakých sezónnych trendov uviedla, že skutočnosť, že zásoby boli v septembri počas obdobia prešetrovania na vyššej úrovni ako rok predtým v decembri, zodpovedala pokračujúcemu a výraznému nárastu zásob, keďže úrovne zásob by mali byť zvyčajne na konci sezóny predaja nízke. Komisia usúdila, že tieto dve analýzy si neodporujú a potvrdila zistenia uvedené v odôvodneniach 188 až 191 predbežného nariadenia.

4.4.3.4. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(130) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení CEIEB uviedol, že ziskové rozpätie výrobného odvetvia Únie sa znížilo len o 0,4 % medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania, keď sa zvýšilo tempo rastu čínskeho dovozu, čo by dokazovalo, že nedošlo k ujme. CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia v rovnakom duchu tvrdili, že úroveň ziskového rozpätia výrobného odvetvia Únie počas obdobia prešetrovania a jeho vývoj počas posudzovaného obdobia nepredstavovali situáciu, ktorú by bolo možné považovať za značnú ujmu.

(131) Hoci sa počas prešetrovania dokázala prítomnosť výrazného objemu dovozu za dumpingové a podhodnotené ceny, takisto sa ukázala sila dopytu na trhu s elektrickými bicyklami, čím sa do určitej miery znížil negatívny vplyv na ziskové rozpätie výrobného odvetvia Únie. Ako upozornil CEIEB, toto konštatovanie zahŕňa obdobie medzi rokom 2016 a OP, počas ktorého sa prudký nárast dovozu z ČĽR kryl s pomerne malým poklesom predaja výrobného odvetvia Únie z dôvodu naďalej silnejúcej spotreby. Komisia aj tak poznamenala, že ziskové rozpätie výrobného odvetvia Únie sa okrem jedného roku počas všetkých rokov znížilo a bolo celkovo na znížených úrovniach. Okrem toho záver týkajúci sa značnej ujmy sa nezakladá len na jednom ukazovateli. Spolu s vývojom ziskového rozpätia sa analyzovali ďalšie ukazovatele, niektoré z nich finančnej povahy ako peňažný tok, pričom sa dospelo k záveru, že existovala značná ujma. Toto tvrdenie sa preto muselo zamietnuť.

(132) CCCME ďalej uviedla, že najpravdepodobnejšou príčinou poklesu ziskového rozpätia medzi rokom 2015 a obdobím prešetrovania nebol tlak čínskeho dovozu, ale investície výrobného odvetvia Únie do zvyšovania výrobnej kapacity. CCCME tvrdila, že Komisia nezobrala do úvahy tento argument.

(133) Táto pripomienka bola analyzovaná v oddiele 5.2.3 predbežného nariadenia, hlavne v odôvodnení 221, v ktorom Komisia vysvetlila, že kapitálové výdavky nemali značný vplyv na ziskovosť výrobného odvetvia Únie. Keďže neboli predložené žiadne dodatočné informácie, toto tvrdenie sa zamietlo.

(134) Po konečnom poskytnutí informácií CEIEB vyhodnotil, že cieľové ziskové rozpätie 4,3 % nebolo podstatne vyššie ako ziskové rozpätie 3,4 % počas obdobia prešetrovania, a tvrdil, že úroveň ziskovosti výrobného odvetvia Únie počas obdobia prešetrovania nie je dôkazom ujmy.

(135) Ako sa uvádza v odôvodnení 198 predbežného nariadenia, odvetvie elektrických bicyklov je zo štrukturálneho hľadiska náročné na hotovosť. Preto je dôležité zistiť, či môže dosiahnutá ziskovosť vytvoriť dostatočný peňažný tok na udržanie činností výrobného odvetvia Únie. Ako vyplýva z tabuľky 11 predbežného nariadenia, peňažný tok výrobného odvetvia Únie bol počas obdobia prešetrovania slabý, keďže tvoril iba 0,6 % obratu z predaja. Ak sa preto finančná výkonnosť výrobného odvetvia Únie posudzuje ako celok, a nehľadí sa výlučne na samotnú ziskovosť, potom zistenie týkajúce sa zlej finančnej výkonnosti výrobného odvetvia Únie stále platí.

(136) Po konečnom poskytnutí informácií CCCME uviedla, že veľké investície a zamestnanosť by mohli znamenať podstatný nárast fixných nákladov pre výrobcov z Únie a mohli by mať podstatný vplyv na ziskovosť, najmä ak bolo využitie kapacity na nízkej úrovni.

(137) Pokiaľ ide o investície, ako sa uvádza v odôvodnení 197 predbežného nariadenia, počas posudzovaného obdobia investície predstavovali maximálne 2 % predaja. Komisia sa preto domnievala, že výrobné odvetvie Únie neuskutočnilo žiadne „veľké investície“, ktoré by mohli mať významný vplyv na ziskovosť počas posudzovaného obdobia.

(138) Pokiaľ ide o zamestnanosť, CCCME tvrdila, že obrovský nárast kapacity sa do veľkej miery premietol do podstatného nárastu počtu zamestnancov. Jednoznačné je však aj to, že nárast zamestnanosti nastal aj v dôsledku podstatného nárastu produktivity.

(139) Komisia zistila, že najmä v rokoch 2014 až 2016 sa zamestnanosť kopírovala výrobu v oveľa väčšej miere než výrobnú kapacitu. Počas obdobia prešetrovania, keď sa predaj a výroba v Únii vyvíjali negatívne aj napriek rastúcej spotrebe v Únii, nemohlo výrobné odvetvie Únie znížiť zamestnanosť, čo viedlo k zníženiu produktivity na zamestnanca. Takéto zníženie produktivity a následný negatívny vplyv na ziskovosť výrobného odvetvia Únie je však priamo previazaný so stúpajúcim objemom dumpingového dovozu čínskych elektrických bicyklov počas posudzovaného obdobia.

(140) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky týkajúce sa ziskovosti, peňažného toku, investícií, návratnosti investícií a schopnosti získavať kapitál, záver uvedený v odôvodneniach 192 až 199 predbežného nariadenia sa potvrdil.

4.4.4. *Záver o ujme*

(141) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení CCCME a štyria čínski vyvážajúci výrobcovia uviedli, že v analýze ujmy sa nezohľadnili faktory týkajúce sa hospodárskej súťaže. Tvrdili, že v podnete sa pripúšťa, že dovoz z ČĽR nebol do roku 2016 problémom na trhu, pokiaľ ide o dovoz v rámci nízkeho a stredného segmentu trhu Únie, a že analýza ujmy sa mala zamerať na tieto konkrétne segmenty. Jeden dovozca ďalej tvrdil, že ujma, ak by sa potvrdila jej existencia, by ovplyvnila alebo by sa sústreďovala na segment elektrických bicyklov nízkej úrovne, a, vychádzajúc z vlastnej skúsenosti, tvrdil, že ujma sa nevyskytuje v segmente trhu vysokej úrovne.

(142) Bez ohľadu na skutočnosť, že tvrdenia CCCME vychádzali z nesprávneho výkladu podnetu, Komisia pripomína, že jej závery sa nezakladali na podnete, ale na jej vlastnom prešetrovaní a zisteniach týkajúcich sa dumpingu, ujmy a príčinnej súvislosti. Ako sa uvádza v odôvodnení 249 predbežného nariadenia, prešetrovaním sa ukázalo, že výrobné odvetvie Únie pôsobí vo všetkých segmentoch trhu. Takéto odlišovanie dotknutého výrobku bolo preto neopodstatnené a tvrdenie sa muselo zamietnuť.

(143) Po konečnom poskytnutí informácií CCCME tvrdila, že Komisia v predbežnom nariadení nevysvetlila, ako charakterizovala „výrobky najnižšej kategórie“ uvedené v odôvodnení 249 predbežného nariadenia. Tvrdila aj to, že vplyv akéhokoľvek nárastu dovozu z ČĽR (aj z tretích krajín) v posledných rokoch sa musí posudzovať vzhľadom na konkrétne trhové segmenty, v ktorých sa tieto dovážané elektrické bicykle predávali.

(144) V tomto zmysle sú „výrobky najnižšej kategórie“ tie elektrické bicykle, ktoré majú v štruktúre PCN základné vlastnosti. Vymedzenie „výrobkov najnižšej kategórie“ sa líši od údajného diferencovania trhu na segmenty. Ako sa uvádza v odôvodnení 42, napriek tomu, že niekoľko zainteresovaných strán predložilo podobné tvrdenia týkajúce sa segmentácie, žiadna z nich nepredložila dôkazy, ktorými by sa odôvodňovala alebo umožňovala prípadná segmentácia trhu. Konkrétne žiadna zainteresovaná strana neposkytla fyzické ani žiadne iné objektívne kritériá, ktorými by sa podporila analýza na základe segmentácie trhu, ako sa opisuje v odôvodneniach 45 a 46.

(145) CCCME takisto tvrdila, že keďže strata podielu výrobného odvetvia Únie na trhu najviac ovplyvnila iných výrobcov z Únie ako navrhovateľov, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 117, dovoz z ČĽR a výroba navrhovateľov sa údajne uskutočňovali v rámci výrazne odlišných trhových segmentov. Ako sa však uvádza v odôvodnení 118, analýza ujmy sa týka výrobného odvetvia Únie ako celku, nielen navrhovateľov. Je nespochybniteľné, že výrobné odvetvie Únie utrpelo významné straty podielu na trhu vo výške 24 percentuálnych bodov najmä v dôsledku čínskeho dovozu, ktorý získal počas posudzovaného obdobia 17 percentuálnych bodov podielu na trhu.

(146) CEIEB nesúhlasil so záverom Komisie o ujme. Tvrdil, že výkonnosť výrobného odvetvia Únie bola až na stratu podielu na trhu vynikajúca. CEIEB ďalej tvrdil, že ukazovatele kapacity, využitia kapacity, objemu predaja a zamestnanosti sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali kladne a že záporné zistenia Komisie sa zakladali na nestabilnom a kratšom období analýzy. CEIEB predovšetkým tvrdil, že v prípade predaja bolo analyzovaným obdobím obdobie od roku 2016 do obdobia prešetrovania, pričom v prípade využitia kapacity to bolo obdobie medzi rokmi 2014 a 2016.

(147) CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia uviedli, že stanovisko uvedené v odôvodnení 205 predbežného nariadenia, podľa ktorého všetky uvedené ukazovatele zaznamenali „negatívny vývoj“, bolo nepravdivé a zavádzajúce. Tieto zainteresované strany tvrdili, že ukazovateľ rastu, pokiaľ ide o výrobu a predaj, a ukazovateľ predaja, pokiaľ ide o hodnotu a objem, boli počas posudzovaného obdobia výrazne kladné. Ďalej tvrdili, že „kapacita“ výrobného odvetvia Únie sa výrazne zvýšila a že ziskovosť a ceny počas posudzovaného obdobia takisto vzrástli. CCCME dodala, že v rozpore s tým, čo sa uvádza v odôvodneniach 204 a 205 predbežného nariadenia, ukazovatele výkonnosti, a najmä ziskovosti neboli počas posudzovaného obdobia znížené. CCCME nakoniec tvrdila, že za nízkym ziskovým rozpätím v roku 2014 mohla byť iba obchodná chyba samotných výrobcov z Únie, keďže aj sám navrhovateľ uznal, že dovoz z ČĽR začal rásť a byť konkurencieschopný až v roku 2016.

(148) Komisia pripomína, že účelom jej analýzy ujmy je posúdiť úroveň ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie. Táto analýza zahŕňa posúdenie významu každého ukazovateľa výkonnosti, ich vzťah a vývoj v posudzovanom období a počas neho. Iba samotné porovnanie koncových bodov ukazovateľov posudzovaných jednotlivo nemôže odzrkadľovať hospodárske trendy, ktoré prebiehali vo výrobnom odvetví Únie. Zistenie týkajúce sa ukazovateľa rastu bolo v tejto súvislosti vysvetlené v odôvodneniach 177 a 200 predbežného nariadenia, pričom sa zakladá na výrazných a rastúcich rozdieloch medzi vývojom spotreby a vývojom predaja výrobného odvetvia Únie, čo sa premietlo do veľmi výraznej straty podielu na trhu. Ako sa uvádza v odôvodneniach 201 až 203, tieto rozdiely mali časom vplyv na výrobu, zásoby, výrobnú kapacitu, využitie kapacity a úroveň zamestnanosti. Ako sa okrem toho uvádza v odôvodnení 204, ziskové rozpätie bolo naďalej na nesporne nízkej úrovni a malo počas všetkých rokov okrem jedného klesajúci trend. Keďže sa odvetvie elektrických bicyklov považuje za náročné na hotovosť a je závislé od financovania bánk, pri analýze finančnej situácie sa musí ďalej zohľadniť to, ako sa zisky premietajú do prevádzkových peňažných tokov, ktoré boli nedostatočné a hlboko pod ziskovými rozpätiami. Vo všeobecnosti Komisia preto potvrdila, že na základe trendov, na ktoré sa odkazuje v tomto odôvodnení, sa potvrdila oslabená a nepriaznivá situácia, a potvrdila svoj záver, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu.

(149) Komisia nakoniec nesúhlasila s tvrdením CCCME, že za nízkym ziskovým rozpätím výrobného odvetvia Únie v roku 2014 môže byť len obchodná chyba, keďže navrhovateľ uznal, že dovoz z ČĽR začal rásť a bol konkurencieschopný až v roku 2016. Komisia usúdila, že toto tvrdenie sa zakladá na nesprávnom výklade podnetu a že je v každom prípade v rozpore so závermi prešetrovania, v ktorých sa ukázalo, že dovoz z ČĽR mal v roku 2014 významný 18 % podiel na trhu a v roku 2016 bol jeho objem už dvojnásobný. Tvrdenia CCCME sa preto museli zamietnuť.

(150) CEIEB, ako aj dvaja dovozcovia tvrdili, že zistenia týkajúce sa značnej ujmy sa zakladali predovšetkým na posúdení Komisie, že výrobné odvetvie Únie stratilo podiel na trhu z dôvodu dovozu, pričom nezobrala do úvahy, že takáto strata bola pravdepodobne spôsobená štrukturálnymi chybami, napríklad neschopnosťou rozpoznať možné príležitosti v ten správny čas a dopredu investovať do výrobnej kapacity, ako aj neatraktívnymi výrobkami a nevhodnými predajnými kanálmi.

(151) Komisia najskôr poznamenala, že tieto stanoviská sú zjavne v rozpore s tvrdeniami CCCME a čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktorí tvrdili, že na trhu s elektrickými bicyklami v Únii malo prevahu výrobné odvetvie Únie, že dovoz čínskych elektrických bicyklov sa len nedávno dostal na rovnakú úroveň, pokiaľ ide o kvalitu a konkurencieschopnosť, a nakoniec že najpravdepodobnejšou príčinou ujmy boli prehnané investície do výrobnej kapacity výrobného odvetvia Únie.

(152) Komisia ďalej poznamenala, že CEIEB tvrdil, že výrobnému odvetviu Únie sa počas posudzovaného obdobia naozaj darilo (ako sa uvádza v odôvodnení 146) a že na jeho obchodný model a riadenie mali vplyv štrukturálne chyby a ďalšie nedostatky, ako sa uvádza v odôvodnení 151, a to v takom rozsahu, že by vysvetľovali, prečo sa predaj výrobného odvetvia Únie počas posudzovaného obdobia zvýšil iba o 20 %, keď sa dovoz z ČĽR zvýšil o 250 %.

(153) V tejto súvislosti Komisia usúdila, že aby mohla tieto tvrdenia zobrať do úvahy, mali by byť presne špecifikované a vyčíslené. Komisia v každom prípade pripomenula, že hoci bola strata podielu na trhu dôležitým prvkom v jej analýze ujmy, analýza sa neobmedzila len na ňu. V tomto ohľade Komisia odkazuje na analýzu ďalších ukazovateľov ujmy a jej záver týkajúci sa podhodnotenia, pričom každý z nich podporuje jej analýzu posúdenia celkovej ujmy. Komisia preto toto tvrdenie zamietla.

(154) Po konečnom poskytnutí informácií CEIEB tvrdil, že Komisia v odôvodnení 115 všeobecného konečného informačného dokumentu uviedla, že na splnenie podmienky značnosti postačovala samotná existencia podhodnotenia, a vyjadril svoj nesúhlas. Komisia však v odôvodnení 115, v ktorom sa odkazuje na „analýzu ďalších ukazovateľov ujmy a jej závery týkajúce sa podhodnotenia, pričom každý z nich podporuje jej analýzu posúdenia celkovej ujmy“, takéto vyhlásenie nevidí. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(155) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že vývoj indexovaných ukazovateľov výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ktoré nemajú dôverný charakter, výrazne oslabil záver Komisie, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia.

(156) Ako je zvyčajnou praxou Komisie a ako sa uvádza v odôvodnení 166 predbežného nariadenia, Komisia zohľadnila mikroekonomické ukazovatele ujmy, a to použitím overených údajov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Tieto ukazovatele prispeli k záveru o značnej ujme, ale nemožno ich samy osebe považovať za celkovú príčinu záveru o značnej ujme (ani nimi logicky nahradiť celkové stanovenie ujmy, ktoré vykonala Komisia). Pokiaľ ide o makroekonomické ukazovatele ujmy, tie boli stanovené pre celé výrobné odvetvie Únie. Tvrdenie sa preto zamietlo.

(157) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery o ujme uvedené v odôvodneniach 200 až 206 predbežného nariadenia.

5. **PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ**

5.1. **Vplyv dumpingového dovozu**

(158) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne pripomienky, a berúc do úvahy revíziu podielu výrobného odvetvia Únie na trhu v zmysle odôvodnení 113 až 114 a rozpätí podhodnotenia ceny v zmysle odôvodnenia 99, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodnení 209 predbežného nariadenia.

5.2. **Vplyv ostatných faktorov**

5.2.1. *Dovoz z tretích krajín*

(159) Jeden neprepojený dovozca tvrdil, že hoci absolútna úroveň dovozu z ČĽR bola počas posudzovaného obdobia vysoko nad objemom dovozu z iných krajín, mal by sa do úvahy zobrať aj relatívny nárast dovozu z každej krajiny. Táto zainteresovaná strana upozornila predovšetkým na to, že dovoz zo Švajčiarska sa počas posudzovaného obdobia zvýšil o 3 000 %. Dovozca tvrdil, že dovoz z krajín iných ako ČĽR mal na trh vplyv, ktorý nemožno považovať len za okrajový, ako sa to uvádza v odôvodnení 215 predbežného nariadenia.

(160) Komisia poznamenala, že dovoz zo Švajčiarska mal počas obdobia prešetrovania 1 % podiel na trhu. Dovozca okrem toho nevysvetlil, ako jeho pripomienky vyvracajú zistenie Komisie, že dovoz zo všetkých ostatných krajín iných ako ČĽR nezmenil príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom z ČĽR a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, ako sa uvádza v odôvodneniach 210 až 214 predbežného nariadenia. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

5.2.2. *Výkonnosť výrobného odvetvia Únie*

(161) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia uviedli, že viacerí výrobcovia z Únie v strednej Európe dovážajú časti a súčasti z ČĽR a montujú a predávajú elektrické bicykle v Únii. Dodali, že cena elektrických bicyklov, ktoré vyrábali tieto spoločnosti, sa zdala byť relatívne nízka, čo mohla byť ďalšia príčina ujmy, ktorú utrpeli výrobcovia z Únie, ktorí vyrábajú elektrické bicykle vysokej úrovne.

(162) Komisia pripomína, že geografickým rozsahom jej prešetrovania je trh Únie, a nie jeho časti. Počas prešetrovania sa ukázalo, že výrobcovia elektrických bicyklov z Únie pôsobili vo všetkých segmentoch a že výrobné jednotky niektorých výrobcov zaradených do vzorky sa nachádzali v stredoeurópskych členských štátoch. V každom prípade toto tvrdenie nebolo podložené a bolo zamietnuté.

(163) CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia ďalej uviedli, že slabú výkonnosť výrobného odvetvia Únie mohli spôsobiť chyby výrobcov z Únie v riadení.

(164) Komisia odkazuje na svoju odpoveď v odôvodnení 151. Toto tvrdenie neobsahovalo nové informácie ani nebolo ďalej podložené a bolo preto zamietnuté.

5.2.3. *Stimuly na predaj elektrických bicyklov na trhu Únie*

(165) CCCME a štyria vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že subvencie na trhu Únie mohli zvýhodniť predaj lacnejších čínskych elektrických bicyklov, a vyzvali Komisiu, aby ďalej prešetrila vplyv subvencií na štruktúru nákupov elektrických bicyklov na trhu Únie.

(166) Vplyv subvencií určených na podporu využívania elektrických bicyklov nesúvisí so zistením o podhodnotení a ujme z dôvodu čínskeho dovozu. Ako už bolo povedané, prešetrovaním sa ukázalo, že výrobné odvetvie Únie pôsobí vo všetkých segmentoch trhu. Preto ak by aj údajné subvencie boli pri tomto posudzovaní relevantné, nevysvetľovali by nárast čínskych bicyklov na úkor lacnejších bicyklov vyrobených v Únii, teda okrem skutočnosti, že čínske bicykle boli dumpingové. Uvedené tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(167) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 210 až 222 predbežného nariadenia.

5.3. **Záver o príčinnej súvislosti**

(168) Komisia potvrdila svoje závery o príčinnej súvislosti uvedené v odôvodneniach 223 až 226 predbežného nariadenia.

6. ZÁUJEM ÚNIE

6.1. **Záujem dodávateľov**

(169) V odôvodnení 228 predbežného nariadenia Komisia nesprávne uviedla, že dostala od konfederácie CONEBI vyhlásenie o podpore, v ktorom konfederácia podporovala opatrenia, pričom toto stanovisko bolo v skutočnosti zaslané v mene Združenia výrobcov častí a súčastí a doplnkov pre bicykle (ďalej len „COLIPED“), ktoré združuje vnútroštátne združenia dodávateľov súčiastok.

(170) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 228 až 230 predbežného nariadenia.

6.2. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(171) Vzhľadom na to, že neboli predložené pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 231 až 234 predbežného nariadenia.

6.3. **Záujem neprepojených dovozcov**

(172) Počas prešetrovania vyjadrilo 31 dovozcov, z toho 19 patriacich do kolektívu CEIEB, svoj nesúhlas s uložením opatrení. Trinásť z týchto spoločností (ktorých objem dovozu bol známy) predstavovalo v období prešetrovania spolu 10 % celkového dovozu z ČĽR.

(173) Ako sa uvádza v odôvodnení 81, šesť spoločností, ktoré vyrábajú podobný výrobok, bolo vylúčených z vymedzenia výrobného odvetvia Únie a preklasifikovaných na neprepojených dovozcov. Tieto spoločnosti vyjadrili svoju podporu opatreniam. Ich dovoz predstavoval počas obdobia prešetrovania takmer 12 % celkového dovozu z ČĽR.

(174) Po uložení predbežných opatrení CEIEB uviedol, že spustenie prešetrovania spôsobilo značnú a rôznorodú ujmu veľkému množstvu dovozcov.

(175) Po uverejnení nariadenia o registrácii CEIEB uskutočnil deklaratórny prieskum zahŕňajúci 65 dovozcov. Na základe prieskumu sa ukázalo, že 21 % z nich nebude pokračovať v činnostiach, ak sa uloží konečné clo, 33 % z nich už zastavilo dovoz elektrických bicyklov z ČĽR, ale stále nenašlo alternatívne riešenie, 39 % z nich muselo zvýšiť cenu svojich výrobkov ako výsledok prešetrovania a na 37,5 % z nich malo začatie prešetrovania dumpingu finančný dosah.

(176) Komisia poznamenala, že tento prieskum sa uskutočnil v máji 2018. V tom čase sa v dostupných informáciách v podnete a v nariadení o registrácii naznačovalo možné clo vo výške 189 %.

(177) Komisia však poznamenala, že väčšina dovozcov, ktorí sa zúčastnili na prieskume, naznačila, že bude pokračovať vo svojej činnosti aj v prípade uloženia konečného cla. Rovnako väčšina z nich si našla alternatívny zdroj dodávok alebo naďalej dovážala z ČĽR.

(178) Komisia v odôvodnení 238 naznačila, že najväčší dovozcovia boli schopní získavať vhodné elektrické bicykle a/alebo mali potenciálne alternatívne zdroje dodávok mimo ČĽR, okrem iného aj v rámci výrobného odvetvia Únie. Toto zistenie sa potvrdilo aj v prieskume CEIEB a ďalej sa potvrdilo počas nasledujúcich vypočutí CEIEB a ďalších dovozcov.

(179) Komisia ďalej poznamenala, že šesť dovozcov predstavujúcich veľký objem dovozu podporovalo uloženie opatrení, čím sa potvrdila schopnosť dovozcov prispôsobiť svoju činnosť uloženým opatreniam.

(180) Po dôkladnej úvahe preto Komisia dospela k záveru, že uloženie opatrení by mohlo mať na malých dovozcov nepriaznivý účinok, no negatívny vplyv uloženia ciel by sa zmiernil možnosťou odoberať vhodné bicykle v rámci výrobného odvetvia Únie, v iných tretích krajinách, ako aj v ČĽR za spravodlivé ceny.

(181) Po konečnom poskytnutí informácií CEIEB opravil svoje pôvodné podanie a uviedol, že jeho prieskum nebol vykonaný po uverejnení nariadenia o registrácii, ale bol sprístupnený online od 22. júna 2018, pričom odvtedy je naďalej prístupný online.

(182) CEIEB ďalej tvrdil, že v tomto prieskume sa nepotvrdilo, že väčšina dovozcov by pokračovala v obchodnej činnosti aj napriek uloženiu ciel, pričom sa odvolal na informácie poskytnuté počas vypočutia uskutočneného 5. októbra 2018. CEIEB uviedol aj to, že nikdy neposkytol žiadny dôkaz o tom, že by väčšina z nich úspešne našla alternatívne dodávateľské reťazce bez akéhokoľvek negatívneho vplyvu na svoje podnikanie.

(183) Na základe prieskumu, ktorý predložil CEIEB, Komisia konštatovala, že 21 % respondentov uviedlo, že by v prípade uloženia cla ukončili činnosť. Znamená to, že väčšina respondentov sa v danom čase domnievala, že tento výsledok nie je pravdepodobný. Okrem toho CEIEB počas vypočutia uskutočneného 5. októbra 2018 predložil informácie v mene 15 dovozcov, z ktorých štyria uviedli, že by v prípade uloženia konečných opatrení nepokračovali v činnosti. Títo štyria dovozcovia predstavovali 8 % celkového obratu uvedených 15 dovozcov. Komisia pripomína, že zaradila do vzorky päť neprepojených dovozcov na základe najväčšieho objemu dovozu do Únie. Na základe tejto reprezentatívnej vzorky Komisia vypracovala svoje závery týkajúce sa vplyvu opatrení na dovozcov. V tejto konkrétnej otázke žiadny z dovozcov zaradených do vzorky neuviedol, že by bol donútený ukončiť činnosť v prípade uloženia konečných opatrení.

(184) Z rovnakých dôvodov Komisia dospela k záveru, že ak 33 % respondentov prieskumu CEIEB uviedlo, že prestali dovážať elektrické bicykle z ČĽR, ale stále nenašli alternatívne riešenie, znamená to, že väčšina naďalej dovážala z ČĽR alebo našla alternatívny zdroj dodávok. Okrem toho, počas vypočutia s CEIEB z 5. októbra 2018 už 12 dovozcov (predstavujúcich 96 % obratu uvedených 15 dovozcov) upravilo svoj dodávateľský reťazec alebo úpravu práve vykonávalo. To isté zistenie sa týka dovozcov zaradených do vzorky a overených Komisiou a pravdepodobne aj dovozcov, ktorí podporili uloženie opatrení.

(185) Komisia preto potvrdila svoje zistenia uvedené v odôvodneniach 177 až 179.

(186) CEIEB ďalej uviedol, že Komisia primerane neposúdila náročnosť a náklady spojené s úpravou dodávateľského reťazca dovozcov, ktoré boli spôsobené uložením opatrení, a nevzala do úvahy situáciu malých dovozcov.

(187) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasí a odkazuje na odôvodnenie 180 tohto nariadenia a odôvodnenie 242 predbežného nariadenia, v ktorých sa jednoznačne uvádzajú nepriaznivé účinky uloženia opatrení na malých dovozcov. Okrem toho, v odôvodnení 243 predbežného nariadenia dospela Komisia k záveru, že uloženie opatrení nie je v záujme dovozcov. Komisia však trvá na zistení, že tento negatívny vplyv je zmierňovaný možnosťou získavať vhodné elektrické bicykle od výrobného odvetvia Únie, z tretích krajín a z ČĽR za spravodlivé ceny nespôsobujúce ujmu a že sa tým neprevyšuje pozitívny účinok opatrení na výrobné odvetvie Únie.

(188) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodnení 243 predbežného nariadenia.

6.4. **Záujem používateľov**

(189) CCCME, štyria čínski vyvážajúci výrobcovia a dvaja dovozcovia tvrdili, že uloženie opatrení by znížilo výber pre spotrebiteľov, zvýšilo ceny a bolo by proti environmentálnej politike, ktorej cieľom je podporiť používanie elektrických bicyklov.

(190) CCCME spochybnila predbežný záver Komisie, že výrobné odvetvie Únie pôsobí vo všetkých segmentoch trhu, a tvrdila, že Komisia nepodložila tento záver žiadnymi dôkazmi.

(191) Dvaja dovozcovia tvrdili, že výrobné odvetvie Únie nemá výrobnú kapacitu na to, aby uspokojilo dopyt, a že nie je isté, či alternatívne zdroje dodávok zaplnia túto medzeru.

(192) Komisia pripomenula, že overením výrobcov zaradených do vzorky sa potvrdilo, že výrobné odvetvie Únie pôsobí vo všetkých segmentoch trhu vrátane výrobkov najnižšej kategórie.

(193) Ako sa okrem toho uvádza v odôvodnení 249 predbežného nariadenia, očakáva sa, že opatrenia rozšíria a diverzifikujú ponuku elektrických bicyklov výrobného odvetvia Únie a alternatívne zdroje dodávok obnovením hospodárskej súťaže za rovnakých podmienok, pričom sa zachová ponuka dovozu z ČĽR za spravodlivé ceny.

(194) Okrem toho sa vďaka úrovni využitia kapacity výrobného odvetvia Únie, možnosti ľahko prerobiť existujúce výrobné linky z tradičných bicyklov na elektrické bicykle a rýchlosti, ktorou výrobné odvetvie Únie dokázalo rozšíriť svoju výrobnú kapacitu medzi rokmi 2014 a 2016 v nepriaznivej situácii, ukazuje, že má potenciál, zdroje a schopnosti prispôsobiť sa prípadným medzerám v ponuke.

(195) Komisia pripomína, že uloženie opatrení na bežné bicykle neviedlo k zúženiu výberu pre spotrebiteľov, ale zvýšilo rôznorodosť dodávateľov a krajín ich pôvodu. Rovnaký vývoj na trhu sa očakáva v prípade elektrických bicyklov.

(196) Pokiaľ ide o vplyv opatrení na ceny, Komisia sa odvoláva na odôvodnenia 250 a 251 predbežného nariadenia a predovšetkým na skutočnosť, že záujem spotrebiteľov nemožno zúžiť na cenový vplyv, ktorý by malo upravenie cien dovozu z ČĽR na úroveň nespôsobujúcu ujmu.

(197) Tvrdenie sa preto muselo zamietnuť.

(198) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodneniach 244 až 252 predbežného nariadenia.

6.5. **Ostatné záujmy**

(199) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdila svoje závery uvedené v odôvodnení 253 predbežného nariadenia.

6.6. **Záver o záujme Únie**

(200) Súhrnne možno konštatovať, že na základe žiadneho z tvrdení predložených zainteresovanými stranami sa nepreukázalo, že existujú presvedčivé dôvody proti uloženiu opatrení na dovoz dotknutého výrobku.

(201) Akékoľvek negatívne vplyvy na neprepojených dovozcov nemožno považovať za neprimerané, pričom ich zmierňuje dostupnosť alternatívnych zdrojov dodávok, či už z tretích krajín, alebo z výrobného odvetvia Únie. Pozitívny vplyv antidumpingových opatrení na trh Únie, najmä na výrobné odvetvie Únie, prevažuje nad potenciálnym negatívnym vplyvom na iné záujmové skupiny.

(202) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky, Komisia potvrdzuje svoje závery uvedené v odôvodneniach 254 až 255 predbežného nariadenia.

7. **KONEČNÉ ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

(203) Vzhľadom na závery, ku ktorým sa dospelo, pokiaľ ide o dumping, ujmu, príčinnú súvislosť a záujem Únie, by sa mali uložiť konečné antidumpingové opatrenia, aby sa predišlo tomu, že dumpingový dovoz dotknutého výrobku spôsobí výrobnému odvetviu Únie ďalšiu ujmu.

7.1. **Úroveň odstránenia ujmy**

(204) Na účely stanovenia úrovne týchto opatrení sa zohľadnili zistené dumpingové rozpätia a výška cla potrebná na odstránenie ujmy, ktorú utrpeli výrobcovia z Únie, bez toho, aby sa prekročili zistené dumpingové rozpätia.

(205) V nadväznosti na uloženie predbežných opatrení jeden vyvážajúci výrobca uviedol, že metodika Komisie na výpočet ceny výrobcov z Únie nespôsobujúcej ujmu je chybná. Tvrdil, že Komisia nezobrala do úvahy rôzne úrovne zisku, ktoré dosiahli výrobcovia z Únie v súvislosti s rôznymi modelmi, keďže odrátala priemerný zisk počas obdobia prešetrovania a pripočítala cieľový zisk. Táto zainteresovaná strana tvrdila, že cena nespôsobujúca ujmu by sa mala vypočítať tak, že sa zo skutočnej ceny odráta priemerný zisk za každé PCN pred tým, ako sa priráta cieľový zisk.

(206) Komisia pripomína, že v základnom nariadení sa neurčuje žiadna osobitná metodika na výpočet úrovne odstránenia ujmy. Výpočet Komisie sa týka podobného výrobku predávaného výrobným odvetvím Únie. V tejto súvislosti je prijateľné odrátať zisk výrobného odvetvia Únie od priemernej predajnej ceny s cieľom určiť priemerné výrobné náklady podobného výrobku a potom prirátať cieľový zisk na výpočet úrovne odstránenia ujmy. Komisia dôsledne používala túto metodiku v minulosti a má pri tomto posudzovaní široký priestor na voľné uváženie.

(207) Počas tohto prešetrovania sa ujma posudzuje pre všetky druhy výrobku ako celok. Všetky ukazovatele ujmy vrátane ziskovosti a cieľového zisku sú vyjadrené práve ako priemer za všetky druhy dotknutého výrobku. Stanovenie ceny nespôsobujúcej ujmu má za cieľ odstrániť ujmu výrobného odvetvia Únie, ktorú spôsobil dumpingový dovoz ako celok. Aby sa táto ujma odstránila, stačí, aby sa stanovila cena nespôsobujúca ujmu rovnomerným zdvihnutím predajnej ceny všetkých druhov výrobku o rozdiel medzi skutočným ziskom počas obdobia prešetrovania a cieľovým ziskom, vďaka čomu bude môcť výrobné odvetvie Únie dosiahnuť cieľový zisk. Netreba osobitne posudzovať ziskovosť každého individuálneho druhu výrobku.

(208) Tvrdenie sa preto zamietlo.

(209) Navrhovateľ nesúhlasil s cieľovým ziskom, ktorý Komisia použila na výpočet ceny nespôsobujúcej ujmu. Uviedol, že cieľový zisk by nemal byť priemerným ziskom výrobného odvetvia Únie ale priemerným ziskom spoločností, ktorým čínsky dovoz nespôsobil v roku 2015 ujmu. Navrhovateľ tvrdil, že keďže cieľový zisk je primeraný zisk, ktorý môžu výrobcovia z Únie dosiahnuť v prípade neexistencie ujmy spôsobenej dumpingovým/subvencovaným dovozom, Komisia nemôže zo svojej podstaty považovať za svoj referenčný bod ziskovosť výrobcov z Únie, ktorí utrpeli značnú ujmu z dôvodu dumpingového/subvencovaného dovozu. Navrhovateľ ako alternatívu uviedol, že cieľový zisk by sa mohol určiť na základe cieľového zisku tradičných bicyklov (8 %) upraveného smerom nahor o 1,5 %, čím by sa zohľadnili požiadavky na dodatočnú technológiu, vyššiu pridanú hodnotu a dodatočné investície.

(210) Komisia pripomína, že cieľový zisk je zisk, ktorý výrobné odvetvie Únie ako celok dokáže dosiahnuť v prípade neexistencie dumpingu spôsobujúceho ujmu. Preto ho nemožno stanoviť na základe zisku, ktorý dosiahol vybraný počet výrobcov z Únie. Tento argument sa preto musel zamietnuť. Pokiaľ ide o alternatívne tvrdenie

(cieľový zisk použitý v prešetrovaní v súvislosti s tradičnými bicyklami, upravený smerom nahor), Komisia pripomína, že každé prešetrovanie sa uskutočňuje na základe osobitných skutočností prípadu týkajúcich sa dotknutého výrobku, a nie na základe skutočností stanovených počas prešetrovaní týkajúcich sa iných výrobkov. V tomto konkrétnom prípade Komisia potvrdila, že použitý cieľový zisk bol vhodný a že nebol dôvod na to, aby použila cieľový zisk iného výrobku. Toto tvrdenie sa preto muselo zamietnuť.

(211) Po konečnom poskytnutí informácií navrhovateľ zopakoval svoje tvrdenia a uviedol, že v iných prípadoch sa Komisia odchýlila od svojej štandardnej metodiky a stanovila cieľový zisk na základe príslušných okolností. Ako sa už uvádza v odôvodnení 210, Komisia pripomína, že každý prípad sa posudzuje na základe konkrétnych skutočností. V tomto konkrétnom prípade dospela Komisia k záveru, že neexistujú žiadne osobitné okolnosti, ktoré by opodstatňovali použitie zisku dosiahnutého iba niektorými výrobcami, ako to požadoval navrhovateľ. Uvedené tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(212) A napokon Komisia uvádza, že, ako už bolo uvedené v odôvodneniach 59 až 63, zohľadnila určité náklady, ktoré vznikli výrobcom z Únie zaradeným do vzorky, a na ich základe upravila cenu výrobného odvetvia Únie nespôsobujúcu ujmu. Úroveň odstránenia ujmy bola príslušne upravená, čo viedlo k zníženiu rozpätia ujmy o 3 % až 5 %. Ako sa opisuje v odôvodnení 72, uvedená úprava sa uskutočnila na žiadosť spoločnosti Giant po konečnom poskytnutí informácií. Daná žiadosť bola prijatá a výsledné zníženie rozpätia predaja pod cenu bolo zverejnené bez akýchkoľvek ďalších pripomienok.

(213) Ak zoberieme do úvahy úpravu vykonanú v zmysle odôvodnenia 212, a vzhľadom na to, že neboli predložené ďalšie pripomienky týkajúce sa úrovne odstránenia ujmy, metodika opísaná v odôvodneniach 257 až 262 predbežného nariadenia sa týmto potvrdzuje.

7.2. **Ponuka cenového záväzku**

(214) Po konečnom poskytnutí informácií jeden čínsky vyvážajúci výrobca, Wettsen Corporation, predložil ponuku cenového záväzku.

(215) Spoločnosť Wettsen Corporation nebola zaradená do vzorky a hoci žiadala o individuálne preskúmanie, táto žiadosť bola spolu so všetkými ostatnými žiadosťami o individuálne preskúmanie zamietnutá.

(216) Ponuka cenového záväzku bola zamietnutá z viacerých dôvodov, ktoré boli spoločnosti Wettsen Corporation oznámené v samostatnom liste. Išlo o tieto dôvody:

— po prvé, spoločnosť Wettsen Corporation má prepojenú stranu mimo ČĽR, ktorá takisto vyrába elektrické bicykle;

— po druhé, v ponuke cenového záväzku sa stanovovala pevná minimálna dovozná cena iba pre tri hlavné druhy elektrických bicyklov, čiže sa netýkala všetkých druhov vyvážaných do Únie počas obdobia prešetrovania a

— po tretie, keďže navrhovaná minimálna dovozná cena za druh bola priemerná predajná cena v rámci daného druhu, umožňovala by spoločnosti Wettsen Corporation predávať drahšie elektrické bicykle za ceny spôsobujúce ujmu, ktoré by zdanlivo zodpovedali minimálnej dovoznej cene.

7.3. **Konečné opatrenia v prípade ČĽR**

(217) Vzhľadom na závery týkajúce sa dumpingu, ujmy, príčinnej súvislosti a záujmu Únie a v súlade s článkom 9 ods. 4 základného nariadenia by sa mali uložiť konečné antidumpingové opatrenia na dovoz dotknutého výrobku na úrovni nižšieho zo zistených rozpätí dumpingu a ujmy v súlade s pravidlom nižšieho cla. V tomto prípade by sa malo konečné antidumpingové clo stanoviť zodpovedajúcim spôsobom na úrovni zisteného rozpätia ujmy pre všetkých okrem jedného čínskeho vyvážajúceho výrobcu.

(218) Treba poznamenať, že zároveň s antidumpingovým prešetrovaním sa vykonalo antisubvenčné prešetrovanie. Podľa článku 24 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 o ochrane pred subvencovanými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([12]), sa vzhľadom na používanie pravidla nižšieho cla a vzhľadom na skutočnosť, že konečné sadzby subvencie sú nižšie ako úroveň odstránenia ujmy, považuje za vhodné uložiť konečné vyrovnávacie clo na úrovni stanovených konečných mier subvencie a následne uložiť konečné antidumpingové clo až do príslušnej úrovne odstránenia ujmy.

([12]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 55.

(219) V prípade Yadea Technology Group Co., Ltd (ďalej len „Yadea“) sa počas súbežného antisubvenčného prešetrovania na základe informácií poskytnutých spoločnosťou Yadea zistilo rozpätie ujmy špecifické pre spoločnosť ([13]). Komisia preto považovala za primerané použiť v antidumpingovom prešetrovaní rozpätie ujmy špecifické pre spoločnosť Yadea namiesto rozpätia ujmy pre spolupracujúce spoločnosti, pričom zobrala do úvahy kombinovaný účinok antidumpingových a vyrovnávacích ciel.

(220) Rovnako v prípade spoločnosti Yadea, vyvážajúceho výrobcu s dumpingovým rozpätím nižším ako úroveň odstránenia ujmy, sa stanovilo konečné vyrovnávacie clo na úrovni stanovenej konečnej miery subvencie a uložilo sa konečné antidumpingové clo na úrovni príslušného dumpingového rozpätia znížené o výšku vyrovnávacieho cla. Toto zníženie bolo potrebné, keďže v situácii, keď sa stanoví normálna hodnota na základe článku 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia, môže uvalenie kumulovaného cla, ktoré odzrkadľuje úroveň subvencovania a plnú úroveň dumpingu, vyústiť do dvojitého vyrovnania účinkov subvencovania (takzvané „dvojité započítavanie“). V súlade s článkom 18 základného nariadenia podliehajú nespolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní (hoci zároveň spolupracujú v antisubvenčnom prešetrovaní) reziduálnemu dumpingovému rozpätiu a rozpätiu ujmy.

(221) Po konečnom poskytnutí informácií viedlo prijatie tvrdenia spoločnosti Giant opísaného v odôvodneniach 72 a 212, ako aj zmena vyrovnávacích ciel v súbežnom antisubvenčnom prešetrovaní k zmene antidumpingových ciel. Daná zmena bola oznámená zainteresovaným stranám a neboli k nej vznesené žiadne ďalšie pripomienky v rámci antidumpingového prešetrovania.

(222) Preto sa sadzby konečného antidumpingového cla stanovia tak, ako je uvedené v tabuľke 6:

Tabuľka 6

Konečné opatrenia

Spoločnosť	Dumpingové rozpätie	Miera subvencie	Úroveň odstránenia ujmy	Vyrovnávacie 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 %
Ostatné spolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní [s výnimkou spoločností, na ktoré sa vzťahuje sadzba súbežného vyrovnávacieho cla pre všetky ostatné spoločnosti podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/72 ([1])] (príloha I)	48,1 %	9,2 %	33,4 %	9,2 %	24,2 %
Ostatné spolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní, na ktoré sa vzťahuje súbežné vyrovnávacie clo pre všetky ostatné spoločnosti podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/72 (príloha II)	48,1 %	17,2 %	33,4 %	17,2 %	16,2 %
Nespolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní, ktoré ale spolupracovali v súbežnom antisubvenčnom prešetrovaní a sú uvedené v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/72 (príloha III)	100,3 %	9,2 %	79,3 %	9,2 %	70,1 %
Všetky ostatné spoločnosti	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %

([1]) Ú. v. EÚ L 16, 18.1.2019, s. 98.

([13]) Spoločnosť nepredložila informácie týkajúce sa spoločnosti na výpočet individuálneho dumpingového rozpätia.

(223) Individuálne antidumpingové colné sadzby pre jednotlivé spoločnosti vymedzené v tomto nariadení sa stanovili na základe zistení v rámci tohto prešetrovania. Odrážajú preto situáciu zistenú počas tohto prešetrovania, pokiaľ ide o dané spoločnosti. Tieto colné sadzby (na rozdiel od cla pre celú krajinu platného pre „všetky ostatné spoločnosti“) sú teda uplatniteľné výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR, ktorý vyrábajú tieto spoločnosti, t. j. uvedené konkrétne právnické osoby. Na dovezené dotknuté výrobky vyrobené akoukoľvek inou spoločnosťou, ktorej názov a adresa nie sú osobitne uvedené v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s danými osobitne uvedenými subjektmi sa tieto sadzby nemôžu použiť a platí pre ne sadzba cla vzťahujúca sa na „všetky ostatné spoločnosti“.

(224) Každá žiadosť o uplatnenie týchto individuálnych antidumpingových colných sadzieb pre jednotlivé spoločnosti (napr. po zmene názvu subjektu alebo po vytvorení nových výrobných alebo predajných subjektov) by sa mala oznámiť Komisii ([14]) so všetkými relevantnými informáciami, predovšetkým po akejkoľvek zmene činností spoločnosti súvisiacich s výrobou, domácim predajom a vývozným predajom spojeným napríklad so zmenou názvu alebo zmenou výrobných a predávajúcich subjektov. V prípade potreby sa toto nariadenie zodpovedajúcim spôsobom zmení prostredníctvom aktualizácie zoznamu spoločností, na ktoré sa vzťahujú individuálne antidumpingové colné sadzby.

(225) V prípadoch, keď bolo vyrovnávacie clo odpočítané od antidumpingového cla s cieľom zamedziť dvojitému započítavaniu, je cieľom výberu vyrovnávacieho cla vyrovnať účinok napadnuteľnej subvencie a dumpingového rozpätia (až po úroveň miery subvencie). Dôsledkom toho môže byť zaplatené clo vrátené len vtedy, ak sa preukáže, že takéto clo prevyšovalo skutočnú mieru subvencie a zodpovedajúce dumpingové rozpätie. Preto by sa mala pri prešetrovaniach týkajúcich sa vrátenia cla v zmysle článku 21 nariadenia (EÚ) 2016/1037 zohľadniť konkrétna situácia vyvážajúceho výrobcu v súvislosti so skutočným dumpingovým rozpätím, ktoré prevládalo počas obdobia prešetrovania, ktoré sa týkalo vrátenia cla.

(226) Ak by sa po uložení príslušných opatrení výrazne zvýšil objem vývozu jednej zo spoločností, na ktoré sa vzťahujú nižšie individuálne antidumpingové colné sadzby, takéto zvýšenie objemu by sa mohlo samo osebe považovať za zmenu v štruktúre obchodu v dôsledku uloženia opatrení v zmysle článku 13 ods. 1 základného nariadenia. Za takýchto okolností a za predpokladu splnenia podmienok sa môže začať prešetrovanie obchádzania opatrení. V uvedenom prešetrovaní sa môže okrem iného preskúmať potreba odstránenia individuálnych colných sadzieb a následného uloženia cla pre celú krajinu.

(227) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania vzhľadom na veľký rozdiel v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálnych antidumpingových ciel. Spoločnosti, na ktoré sa vzťahujú individuálne antidumpingové clá, musia colným orgánom členských štátov predložiť platnú obchodnú faktúru. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Na tovar, ktorý sa dovezie bez takejto faktúry, by sa malo vzťahovať antidumpingové clo uplatňované na „všetky ostatné spoločnosti“.

(228) V záujme riadneho presadzovania antidumpingového cla by sa sadzba cla pre „všetky ostatné spoločnosti“ mala uplatňovať nielen na nespolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov, ale aj na tých výrobcov, ktorí počas obdobia prešetrovania nerealizovali do Únie žiadny vývoz, pokiaľ títo nespĺňajú podmienky stanovené v článku 3.

(229) S cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie so všetkými novými vývozcami a spolupracujúcimi spoločnosťami nezaradenými do vzorky uvedenými v prílohe I a prílohe II k tomuto nariadeniu by sa malo prijať ustanovenie, podľa ktorého by sa vážené priemerné clo uložené spolupracujúcim spoločnostiam nezaradeným do vzorky vzťahovalo na všetkých nových vývozcov, ktorí by inak mali právo na revízne prešetrovanie podľa článku 11 ods. 4 základného nariadenia.

(230) Vzhľadom na nedávnu judikatúru Súdneho dvora ([15]) je vhodné stanoviť sadzbu úrokov z omeškania, ktoré sa majú zaplatiť v prípade vrátenia konečného cla, keďže v príslušných platných ustanoveniach týkajúcich sa cla nie je takáto úroková sadzba stanovená a uplatňovanie vnútroštátnych pravidiel by viedlo k neprimeraným narušeniam medzi hospodárskymi subjektmi v závislosti od toho, ktorý členský štát sa zvolí na colné konanie.

7.4. **Spätná účinnosť**

(231) Ako sa uvádza v odôvodnení 5, Komisia 3. mája 2018 na základe žiadosti výrobného odvetvia Únie podriadila dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR registrácii. Uvedená žiadosť bola stiahnutá, a preto sa táto záležitosť ďalej neskúmala.

([14]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, 1049 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.
([15]) Rozsudok vo veci Wortmann, C-365/15, EU:C:2017:19, body 35 až 39.

7.5. **Konečný výber predbežných ciel**

(232) Vzhľadom na zistené dumpingové rozpätia a so zreteľom na úroveň ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie by sa sumy zabezpečené prostredníctvom predbežného antidumpingového cla, ktoré bolo uložené predbežným nariadením, mali s konečnou platnosťou vybrať.

(233) Konečné colné sadzby sú nižšie ako predbežné colné sadzby. Sumy zabezpečené nad rámec sadzby konečného antidumpingového cla by sa teda mali uvoľniť.

(234) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 15 ods. 1 základného nariadenia,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Ukladá sa konečné antidumpingové clo na dovoz bicyklov s pedálmi, s pomocným elektrickým motorom, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike. Dotknutý výrobok v súčasnosti patrí pod číselné znaky KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10).

2. Sadzba konečného antidumpingového cla uplatniteľná na čistú frankocenu na hranici Únie pred preclením je pre výrobky opísané v odseku 1 a vyrobené ďalej uvedenými spoločnosťami takáto:

Krajina	Spoločnosť	Konečné antidumpingové clo	Doplnkový kód TARIC
Čínska ľudová 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
	Ostatné spolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní [s výnimkou spoločností, na ktoré sa vzťahuje sadzba súbežného vyrovnávacieho cla pre všetky ostatné spoločnosti podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/72] (príloha I)	24,2 %	
	Ostatné spolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní, na ktoré sa vzťahuje sadzba súbežného vyrovnávacieho cla pre všetky ostatné spoločnosti podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/72 (príloha II)	16,2 %	
	Nespolupracujúce spoločnosti v antidumpingovom prešetrovaní, ktoré ale spolupracovali v súbežnom antisubvenčnom prešetrovaní a sú uvedené v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/72 (príloha III)	70,1 %	
	Všetky ostatné spoločnosti	62,1 %	C999

3. Uplatňovanie individuálnych antidumpingových colných sadzieb stanovených pre spoločnosti uvedené v odseku 2 je podmienené predložením platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov, ktorá musí obsahovať vyhlásenie s dátumom a podpisom pracovníka subjektu, ktorý takúto faktúru vystavil, s uvedením jeho mena a funkcie, v tomto znení: „Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že (objem) elektrických bicyklov predaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, vyrobila spoločnosť [názov a adresa spoločnosti] [doplnkový kód TARIC] v Čínskej ľudovej republike. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.“ Ak sa takáto faktúra nepredloží, uplatňuje sa sadzba cla uplatňovaná na „všetky ostatné spoločnosti“.

4. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa cla. Sadzbou úrokov z omeškania, ktoré sa majú zaplatiť v prípade vrátenia, z ktorého vyplýva nárok na platbu úrokov z omeškania, je sadzba, ktorú Európska centrálna banka uplatňuje na svoje hlavné refinančné operácie, uverejnená v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* a platná v prvý kalendárny deň mesiaca splatnosti pohľadávky, zvýšená o jeden percentuálny bod.

5. V prípadoch, keď bolo pri určitých vyvážajúcich výrobcov vyrovnávacie clo odpočítané od antidumpingového cla, žiadosti o vrátenie cla podľa článku 21 nariadenia (EÚ) 2016/1037 povedú takisto k posúdeniu dumpingového rozpätia daného vyvážajúceho výrobcu, ktoré existovalo počas obdobia prešetrovania vrátenia cla.

6. Ak akýkoľvek nový vyvážajúci výrobca v Čínskej ľudovej republike poskytne Komisii dostatočné dôkazy, odsek 2 sa môže zmeniť tak, že sa nový vyvážajúci výrobca pridá do príslušnej prílohy obsahujúcej spolupracujúce spoločnosti, ktoré neboli zaradené do vzorky a na ktoré sa preto vzťahuje primeraná vážená priemerná sadzba antidumpingového cla. Nový vyvážajúci výrobca poskytne dôkazy, že:

— počas obdobia prešetrovania od 1. októbra 2016 do 30. septembra 2017 nevyvážal do Únie výrobok opísaný v odseku 1,

— nie je prepojený so žiadnym z vývozcov alebo výrobcov v Čínskej ľudovej republike, ktorí podliehajú opatreniam uloženým týmto nariadením, a

— skutočne vyvážal do Únie dotknutý výrobok po období prešetrovania, na základe ktorého boli uložené opatrenia, alebo prijal neodvolateľný zmluvný záväzok vyviezť značné množstvo do Únie.

Článok 2

Sumy zabezpečené prostredníctvom predbežného antidumpingového cla podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/1012 sa vyberajú s konečnou platnosťou. Sumy zabezpečené nad rámec konečných sadzieb antidumpingového cla sa uvoľňujú.

Článok 3

Registrácia dovozu, ktorá vyplýva z vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/671, ktorým sa zavádza registrácia dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, sa zastaví. Z registrovaného dovozu sa spätne nebude vyberať žiadne konečné antidumpingové clo.

Článok 4

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 17. januára 2019

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA I

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

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

PRÍLOHA II

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

Názov spoločnosti	Provincia	Doplnkový kód TARIC
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang (Če-ťiang)	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang (Če-ťiang)	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang (Če-ťiang)	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong (Kuang-tung)	C479

PRÍLOHA III

Názov spoločnosti	Provincia	Doplnkový kód TARIC
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu (Ťiang-su)	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang (Če-ťiang)	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu (Ťiang-su)	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang (Če-ťiang)	C488