VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/120

z 23. januára 2025,

ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 ukladá konečné antidumpingové clo 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]) (ďalej len „základné nariadenie“), a najmä na jeho článok 11 ods. 2,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Predchádzajúce prešetrovania a platné opatrenia

(1) Európska komisia vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/73 ([2]) uložila antidumpingové clá na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ČĽR) (ďalej len „pôvodné opatrenia“). V súčasnosti platné antidumpingové clá sa pohybujú v rozmedzí od 10,3 % do 70,1 %. Prešetrovanie, ktoré viedlo k uloženiu pôvodných opatrení, sa ďalej uvádza ako „pôvodné prešetrovanie“.

(2) V nadväznosti na rozsudok Všeobecného súdu vo veci T-242/19 boli 17. marca 2023 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/609 ([3]) opätovne uložené antidumpingové clá, pokiaľ ide o spoločnosť Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. Opätovne uložené clo bolo stanovené na 9,9 %.

(3) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/72 ([4]) Komisia súčasne uložila konečné vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike. V súčasnosti platné vyrovnávacie clá sa pohybujú v rozmedzí od 3,9 % do 17,2 %.

1.2. Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti

(4) Po uverejnení oznámenia o blížiacom sa uplynutí platnosti ([5]) dostala Európska komisia (ďalej len „Komisia“) žiadosť o revízne prešetrovanie podľa článku 11 ods. 2 základného nariadenia.

(5) Žiadosť o revízne prešetrovanie (ďalej len „žiadosť“) podalo 16. októbra 2023 Európske združenie výrobcov bicyklov (European Bicycle Manufacturers Association, ďalej len „žiadateľ“) v mene výrobného odvetvia Únie vyrábajúceho elektrické bicykle v zmysle článku 5 ods. 4 základného nariadenia. Žiadosť bola odôvodnená tým, že uplynutie platnosti opatrení by pravdepodobne malo za následok pokračovanie dumpingu a opätovný výskyt ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie.

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) 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 (Ú. v. EÚ L 16, 18.1.2019, s. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/609 zo 17. marca 2023, ktorým sa v nadväznosti na rozsudok Všeobecného súdu vo veci T-242/19 opätovne ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, pokiaľ ide o spoločnosť Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd (Ú. v. EÚ L 80, 20.3.2023, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/72 zo 17. januára 2019, ktorým sa ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 16, 18.1.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) Ú. v. EÚ C 154, 2.5.2023, s. 46.

1.3. **Začatie revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti**

(6) Keďže Komisia po porade s výborom zriadeným článkom 15 ods. 1 základného nariadenia stanovila, že existujú dostatočné dôkazy na začatie revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti, 17. januára 2024 začala na základe článku 11 ods. 2 základného nariadenia revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, pokiaľ ide o dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „dotknutá krajina“) do Únie. Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([6]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

1.4. **Obdobie revízneho prešetrovania a posudzované obdobie**

(7) Prešetrovanie pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2023 do 31. decembra 2023 (ďalej len „obdobie revízneho prešetrovania“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia pravdepodobnosti pokračovania alebo opätovného výskytu ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2020 do konca obdobia revízneho prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.5. **Zainteresované strany**

(8) V oznámení o začatí revízneho prešetrovania boli zainteresované strany vyzvané, aby sa obrátili na Komisiu s cieľom zúčastniť sa na prešetrovaní. Komisia okrem toho osobitne informovala ostatných známych výrobcov z Únie, známych výrobcov v ČĽR aj orgány ČĽR, známych dovozcov, používateľov, ako aj združenia, o ktorých je známe, že sa ich prešetrovanie týka, o začatí revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti a vyzvala ich, aby sa na ňom zúčastnili.

(9) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť sa k začatiu revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti a požiadať o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

1.6. **Výber vzorky**

(10) V oznámení o začatí konania Komisia uviedla, že v súlade s článkom 17 základného nariadenia môže vybrať vzorku zainteresovaných strán.

1.6.1. *Výber vzorky výrobcov z Únie*

(11) Komisia v oznámení o začatí konania uviedla, že predbežne vybrala vzorku výrobcov z Únie. Komisia vybrala vzorku na základe objemu výroby. Táto vzorka pozostávala z troch výrobcov z Únie. Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predstavovali 23,4 % celkovej výroby v Únii počas obdobia revízneho prešetrovania. Komisia v súlade s článkom 17 ods. 2 základného nariadenia vyzvala zainteresované strany, aby sa vyjadrili k predbežnej vzorke. Žiadne pripomienky k predbežnej vzorke neboli doručené. Vzorka sa považovala za reprezentatívnu vzorku výrobného odvetvia Únie.

1.6.2. *Výber vzorky dovozcov*

(12) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala neprepojených dovozcov, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania.

(13) Formulár na výber vzorky nevyplnil žiadny neprepojený dovozca. Komisia sa preto rozhodla, že výber vzorky nie je potrebný.

([6]) Oznámenie o začatí revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti antidumpingových opatrení uplatniteľných na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov v ČĽR*

(14) Komisia požiadala všetkých známych výrobcov v ČĽR o poskytnutie informácií uvedených v oznámení o začatí konania, aby mohla rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť. Komisia okrem toho požiadala zastúpenie ČĽR pri Európskej únii, aby identifikovalo a/alebo kontaktovalo ďalších výrobcov, ak existujú, ktorí by mohli mať záujem zúčastniť sa na prešetrovaní.

(15) Iba dvaja vyvážajúci výrobcovia z ČĽR poskytli odpoveď v súvislosti s výberom vzorky, a preto sa výber vzorky nepovažoval za potrebný. Okrem toho tieto dve spoločnosti spolu predstavovali podstatne menej ako 0,1 % čínskeho výrobného odvetvia elektrických bicyklov z hľadiska i) vývozu do Únie, ii) vývozu do všetkých ostatných cieľových krajín vývozu, iii) predaja na domácom trhu a iv) čínskej výrobnej kapacity v období revízneho prešetrovania. Komisia preto usúdila, že tieto dve spoločnosti nemožno považovať za reprezentatívne pre čínske výrobné odvetvie elektrických bicyklov na účely revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti.

(16) Komisia preto dospela k záveru, že spolupráca zo strany výrobcov elektrických bicyklov v ČĽR nebola dostatočná na to, aby sa mohli urobiť reprezentatívne zistenia, a informovala tieto dve spoločnosti, že Komisia má v úmysle uplatniť článok 18 základného nariadenia a založiť svoje zistenia o pokračovaní alebo opätovnom výskyte dumpingu a ujmy v súvislosti s dovozom z ČĽR na dostupných skutočnostiach.

(17) Komisia preto informovala orgány ČĽR verbálnou nótou z 12. februára 2024, že pri skúmaní pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu možno bude musieť pristúpiť k použitiu dostupných skutočností podľa článku 18 ods. 1 základného nariadenia. Orgány ČĽR na verbálnu nótu nereagovali.

1.7. **Vyplnené dotazníky**

(18) Komisia zaslala vláde ČĽR (ďalej len „čínska vláda“) dotazník týkajúci sa existencie výrazných deformácií v ČĽR v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia.

(19) Komisia informovala dve spoločnosti, ktoré zaslali odpoveď v súvislosti s výberom vzorky, že ich nemožno považovať za reprezentatívne pre celé čínske výrobné odvetvie elektrických bicyklov a že ich informácie špecifické pre spoločnosť nie sú spôsobilé vytvoriť základ pre reprezentatívne zistenia týkajúce sa celého vývozu z ČĽR do Únie. Komisia vyzvala tieto dve spoločnosti, aby sa kontaktovali s útvarmi Komisie v prípade, že napriek tomu majú v úmysle vyplniť dotazník. Pri začatí prešetrovania bola kópia dotazníkov sprístupnená v spise, ktorý je zainteresovaným stranám k dispozícii na nahliadnutie, a na webovom sídle Generálneho riaditeľstva pre obchod.

(20) Od čínskej vlády ani čínskych (vyvážajúcich) výrobcov neboli doručené žiadne vyplnené dotazníky.

1.8. **Overovanie**

(21) Komisia vyhľadala a overila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na určenie pravdepodobnosti pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu a ujmy a na stanovenie záujmu Únie. Overovania na mieste podľa článku 16 základného nariadenia sa uskutočnili v priestoroch týchto spoločností:

Výrobcovia z Únie

— Cube Bikes, Nemecko,

— Accell Hunland, Maďarsko,

— Cross, Bulharsko.

1.9. **Ďalší postup**

(22) Komisia 25. októbra 2024 poskytla základné skutočnosti a úvahy, na základe ktorých zamýšľa zachovať platné antidumpingové clá. Všetkým stranám sa poskytla lehota, v rámci ktorej mohli k tomuto poskytnutiu informácií predložiť pripomienky.

(23) Niekoľko zainteresovaných strán predložilo pripomienky, ktoré Komisia posúdila a ktorými sa zaoberá ďalej v bodoch 2.3 a 7. Vypočutá bola jedna strana, ktorá o to požiadala.

2. PREŠETROVANÝ VÝROBOK, DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK

2.1. Prešetrovaný výrobok

(24) Prešetrovaný výrobok, je rovnaký ako v pôvodnom prešetrovaní, a to bicykle s pedálmi, s pomocným elektrickým motorom, v súčasnosti zaradené pod číselné znaky KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10) (ďalej len „prešetrovaný výrobok“).

2.2. Dotknutý výrobok

(25) Dotknutým výrobkom v tomto prešetrovaní je prešetrovaný výrobok s pôvodom v Čínskej ľudovej republike.

2.3. Podobný výrobok

(26) Ako sa zistilo v pôvodnom prešetrovaní, aj v tomto revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti sa potvrdilo, že tieto výrobky majú rovnaké základné fyzické, chemické a technické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitia:

— dotknutý výrobok pri vývoze do Únie,

— prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný na domácom trhu Čínskej ľudovej republiky,

— prešetrovaný výrobok, ktorý vyrábajú a predávajú vyvážajúci výrobcovia do ostatných krajín sveta, a

— prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný v Únii výrobným odvetvím Únie.

(27) Tieto výrobky sa preto považujú za podobné výrobky v zmysle článku 1 ods. 4 základného nariadenia.

(28) Po konečnom poskytnutí informácií jedna strana tvrdila, že Komisia by mala špecifikovať, že časti a súčasti dovážané oslobodenými dovozcami a/alebo od oslobodených zahraničných vývozcov podľa vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2024/1279 ([7]) by sa nemali považovať za dotknutý výrobok. Podľa tejto strany by sa malo objasniť, že časti a súčasti dotknutého výrobku, ktoré sa majú použiť pre dotknutý výrobok, nepodliehajú antidumpingovým clám, ak sa dovážajú samostatne.

(29) Komisia usúdila, že takéto objasnenie nie je opodstatnené, keďže na časti a súčasti sa nevzťahujú opatrenia, ktoré sú predmetom tohto revízneho prešetrovania. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

3. DUMPING

3.1. Predbežné poznámky

(30) Počas obdobia revízneho prešetrovania dovoz elektrických bicyklov z ČĽR pokračoval, aj keď na nižších úrovniach ako v období prešetrovania počas pôvodného prešetrovania (t. j. od 1. októbra 2016 do 30. septembra 2017). Podľa údajov Eurostatu predstavoval dovoz elektrických bicyklov z ČĽR v období revízneho prešetrovania približne 4,4 % trhu Únie v porovnaní s podielom na trhu 35 % počas pôvodného obdobia prešetrovania. V absolútnom vyjadrení sa objem dovozu z ČĽR znížil zo 699 658 kusov počas pôvodného obdobia prešetrovania na 220 914 kusov počas obdobia revízneho prešetrovania.

([7]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1279 z 8. mája 2024, ktoré sa týka oslobodení od rozšíreného antidumpingového cla na určité časti a súčasti bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike podľa nariadenia (ES) č. 88/97. (Ú. v. EÚ L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Ako sa uvádza v bode 1.6.3, vývozcovia/výrobcovia z ČĽR pri prešetrovaní nespolupracovali. Komisia preto informovala orgány ČĽR, že vzhľadom na neexistenciu spolupráce Komisia môže pri zisteniach vo vzťahu k ČĽR uplatniť článok 18 základného nariadenia v súvislosti s pokračovaním alebo opätovným výskytom dumpingu a ujmy. Komisii v tomto ohľade neboli doručené žiadne pripomienky ani žiadosti o intervenciu úradníka pre vypočutie.

(32) Zistenia týkajúce sa pravdepodobnosti pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu boli preto v súlade s článkom 18 základného nariadenia založené na dostupných skutočnostiach, najmä na informáciách predložených spolu so žiadosťou o revízne prešetrovanie, ako aj na informáciách získaných od spolupracujúcich strán v priebehu revízneho prešetrovania (konkrétne od žiadateľa a výrobcov z Únie zaradených do vzorky).

3.2. Postup na určenie normálnej hodnoty podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia pre dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v ČĽR

(33) Keďže pri začatí prešetrovania boli k dispozícii dostatočné dôkazy, ktoré v súvislosti s ČĽR nasvedčovali existencii výrazných deformácií v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia, Komisia začala prešetrovanie na základe článku 2 ods. 6a základného nariadenia.

(34) Komisia v snahe získať informácie, ktoré považovala za potrebné na účely svojho prešetrovania v súvislosti s údajnými výraznými deformáciami, zaslala čínskej vláde dotazník. V bode 5.3.2 oznámenia o začatí konania Komisia navyše vyzvala všetky zainteresované strany, aby do 37 dní odo dňa uverejnenia oznámenia o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* oznámili svoje stanoviská, predložili informácie a poskytli podporné dôkazy v súvislosti s uplatnením článku 2 ods. 6a základného nariadenia. Čínska vláda vyplnený dotazník nedoručila a v stanovenej lehote nebolo doručené ani nijaké podanie týkajúce sa uplatnenia článku 2 ods. 6a základného nariadenia. Komisia následne informovala čínsku vládu, že na stanovenie existencie výrazných deformácií v ČĽR použije dostupné skutočnosti v zmysle článku 18 základného nariadenia.

(35) V bode 5.3.2 oznámenia o začatí konania Komisia takisto uviedla, že na účely určenia normálnej hodnoty na základe nedeformovaných cien alebo referenčných hodnôt ako vhodnú reprezentatívnu krajinu podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia vzhľadom na dostupné dôkazy predbežne vybrala Turecko. Komisia ďalej uviedla, že preskúma ďalšie možné vhodné krajiny v súlade s kritériami stanovenými v článku 2 ods. 6a písm. a) prvej zarážke základného nariadenia.

(36) Komisia 18. júla 2024 informovala zainteresované strany formou záznamu do spisu (ďalej len „záznam do spisu“) o relevantných zdrojoch, ktoré zamýšľala použiť na účely určenia normálnej hodnoty, pričom ako reprezentatívnu krajinu použila Turecko. Komisia v uvedenom zázname poskytla zoznam všetkých výrobných faktorov, ako sú suroviny, práca a energia, ktoré sa používajú pri výrobe elektrických bicyklov. Komisia okrem toho informovala zainteresované strany, že stanoví predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisky na základe súhrnných účtovných závierok zo štatistík podnikových účtov ([8]) pre 206 ziskových spoločností pôsobiacich v kategórii 30.9 „Výroba dopravných prostriedkov i. n.“ štatistickej klasifikácie ekonomických činností, všeobecne nazývanej NACE. Údaje za týchto výrobcov v reprezentatívnej krajine zostavuje Centrálna banka Turecka a Turecký štatistický úrad. Strany boli vyzvané, aby predložili pripomienky, a žiadateľ predložil pripomienky, ktoré boli zohľadnené, ako sa uvádza v odôvodnení 67.

3.3. Normálna hodnota

(37) Podľa článku 2 ods. 1 základného nariadenia, „normálna hodnota je spravidla založená na cenách zaplatených alebo obvykle platených v bežnom obchode nezávislými zákazníkmi v krajine vývozu“.

([8]) Štatistiky podnikových účtov, ktoré sú k dispozícii na adrese https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, „ak sa […] zistí, že vzhľadom na existenciu výrazných deformácií v zmysle písmena b) vo vyvážajúcej krajine nie je vhodné použiť domáce ceny a náklady v tejto krajine, normálna hodnota sa vytvorí výlučne na základe nákladov na výrobu a predaj odrážajúcich nedeformované ceny alebo referenčné hodnoty“, a táto vytvorená normálna hodnota „musí zahŕňať nedeformovanú a primeranú sumu na administratívne, predajné a všeobecné náklady a zisk“.

(39) Ako sa bližšie vysvetľuje ďalej v texte, Komisia v súčasnom prešetrovaní dospela k záveru, že na základe dostupných dôkazov a vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu zo strany čínskej vlády a výrobcov v Číne bolo uplatnenie článku 2 ods. 6a základného nariadenia primerané.

3.3.1. *Existencia výrazných deformácií*

(40) Oceľ a hliník sú základnými surovinami v odvetví výroby bicyklov. V podstate všetky hlavné časti a súčasti bicyklov sú úplne alebo čiastočne vyrobené z týchto materiálov. Rámy, vidlice a riadidlá bicyklov sú zvyčajne vyrobené z ocele alebo hliníka. Kolesá a špice reťaze, prehadzovačky, prevodníky, laná a nosiče sú zvyčajne vyrobené z ocele. Blatníky a pedále sú vyrobené z kovu alebo plastu (t. j. produktov chemického priemyslu). V žiadosti sa uvádzajú výrazné deformácie, ktoré Európska komisia zistila v čínskom oceliarskom a hliníkovom priemysle pri nedávnych prešetrovaniach, ako napríklad dovoz spojovacích materiálov z ocele, zváraných rúr a rúrok z ocele, oceľových stožiarov pre veterné turbíny, za tepla valcovanej nehrdzavejúcej ocele z Číny ([9]); upravovaných hliníkových fólií, hliníkových výliskov, plochých valcovaných výrobkov z hliníka, hliníkových fólií a hliníkových kolies ([10]). Opakované a konzistentné zistenia v týchto prípadoch sú podľa žiadosti jasným dôkazom systémového narušenia čínskych nákladov a cien výrobkov z ocele a hliníka v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia.

(41) Podobne ako v predchádzajúcich prešetrovaniach týkajúcich sa oceliarskeho odvetvia a odvetvia výroby hliníka v ČĽR, Komisia v tomto prešetrovaní preskúmala, či vzhľadom na existenciu výrazných deformácií je, resp. nie je vhodné použiť ceny a náklady na domácom trhu v ČĽR. Komisia toto prešetrovanie vykonala na základe dôkazov dostupných v spise vrátane dôkazov uvedených v žiadosti a v pracovnom dokumente útvarov Komisie o výrazných deformáciách v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu ([11]) (ďalej len

([9]) Pozri vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/191 zo 16. februára 2022, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých spojovacích materiálov zo železa alebo z ocele s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 36, 17.2.2022), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/635 zo 16. apríla 2021, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých zváraných rúrok a rúr zo železa alebo nelegovanej ocele s pôvodom v Bielorusku, Čínskej ľudovej republike a Rusku (Ú. v. EÚ L 132, 19.4.2021), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2239 z 15. decembra 2021, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých priemyselných oceľových stožiarov pre veterné turbíny s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 450, 16.12.2021) *a* vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2239 z 15. decembra 2021, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých priemyselných oceľových stožiarov pre veterné turbíny s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 450, 16.12.2021).

([10]) Pozri vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/983 zo 17. júna 2021, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz upravovaných hliníkových fólií s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 216, 18.6.2021), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2170 zo 7. decembra 2021, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz upravovaných hliníkových fólií s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 438, 8.12.2021), Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1428 z 12. októbra 2020, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz hliníkových výliskov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 336, 13.10.2020), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/546 z 29. marca 2021, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz hliníkových výliskov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 109, 30.3.2021), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/582 z 9. apríla 2021, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz plochých valcovaných výrobkov z hliníka s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 124, 12.4.2021), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1784 z 8. októbra 2021, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz plochých valcovaných výrobkov z hliníka s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 359, 11.10.2021), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/402 z 9. marca 2022, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých hliníkových fólií s pôvodom v Čínskej ľudovej republike po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 (Ú. v. EÚ L 83, 10.3.2022), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/112 z 18. januára 2023, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých hliníkových kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 18, 19.1.2023). Pozri aj 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).

([11]) Pracovný dokument útvarov Komisie SWD(2017) 483 final/2 z 20. decembra 2017, k dispozícii na adrese: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=en.

„správa“), ako aj v jeho aktualizovanej verzii (ďalej len „aktualizovaná správa“) ([12]), ktorý sa opiera o verejne dostupné zdroje. Uvedená analýza bola zameraná na preskúmanie značného zasahovania vlády do hospodárstva ČĽR vo všeobecnosti, ale aj konkrétnej situácie na trhu v danom odvetví vrátane prešetrovaného výrobku. Komisia tieto dôkazové prvky ďalej doplnila o svoj vlastný prieskum týkajúci sa rôznych kritérií relevantných na potvrdenie existencie výrazných deformácií v ČĽR ktoré sa zistili aj v jej predchádzajúcich prešetrovaniach v tejto súvislosti.

(42) V žiadosti sa tvrdilo, že čínske hospodárstvo ako celok vo veľkej miere ovplyvňujú a postihujú výrazné vládne zásahy, vzhľadom na ktoré sa v tomto prešetrovaní nemôžu použiť ceny a náklady čínskeho výrobného odvetvia elektrických bicyklov na domácom trhu. V žiadosti sa najmä uvádza, že čínske výrobné odvetvie elektrických bicyklov sa vyznačuje vysokou mierou štátneho vlastníctva, štátneho vplyvu a/alebo štátneho subvencovania a viacerí výrobcovia elektrických bicyklov majú úzke väzby na čínsku vládu, regionálne alebo miestne samosprávy, a to buď priamo, alebo prostredníctvom združení. Na podporu stanoviska žiadosti sa v nej odkazovalo na správu, čínske právne predpisy, ďalšie správy, ako aj na dodatočné neoficiálne dôkazy o deformáciách, ku ktorým došlo počas obdobia revízneho prešetrovania.

(43) Ako sa uvádza v odôvodnení 40, v žiadosti sa uvádzajú nedávne prešetrovania, v ktorých Komisia zistila, že v ČĽR dochádza k značným zásahom vlády, ktoré majú za následok deformáciu efektívneho rozdeľovania zdrojov v súlade s trhovými zásadami ([13]). Konkrétne sa v žiadosti uvádzalo, že čínske hospodárstvo vrátane odvetvia výroby elektrických bicyklov a bicyklov je do značnej miery určované prepracovaným systémom plánovania, v rámci ktorého sa stanovujú priority a predpisujú ciele, na ktoré sa ústredné štátne orgány a miestne samosprávy musia zamerať. Tieto politiky sú diskriminačné v prospech domácich výrobcov alebo inak ovplyvňujú sily voľného trhu V žiadosti sa uvádzalo aj to, že tento systém plánovania v Číne vedie k tomu, že zdroje smerujú do odvetví, ktoré vláda určila za strategické, resp. inak politicky významné, namiesto toho, aby boli prideľované v súlade s trhovými silami. V žiadosti sa okrem toho uvádzalo, že náklady na väčšinu, ak nie na všetky výrobné faktory čínskej výroby elektrických bicyklov sú skreslené, vrátane ocele a hliníka na časti a súčiastky bicyklov, elektrickej energie, pôdy a nákladov práce.

(44) V žiadosti boli uvedené príklady prvkov poukazujúcich na existenciu deformácií uvedených v článku 2 ods. 6a písm. b) prvej až šiestej zarážke základného nariadenia. V žiadosti sa konštatovalo aj to, že odvetvie elektrických bicyklov a odvetvie ich častí a súčastí (konkrétne batérií, motorov, ovládacích jednotiek a komponentov z ľahkých kovov) možno považovať za kľúčové/strategické odvetvia, ktorých rozvoj čínska vláda aktívne podporuje ako politický cieľ. V žiadosti sa najmä uvádzalo, že čínska vláda intenzívne podporuje čínske výrobné odvetvie bicyklov a elektrických bicyklov vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi nástrojmi, ako je 14. päťročný všeobecný plán ([14]); oznámenie Made in China 2025 ([15]); Katalóg odvetví podporovaných pre zahraničné investície v strednej a západnej časti Číny ([16]) (verzia 2020) a Katalóg usmernení k úprave priemyselnej štruktúry ([17]) (batérie a ľahké materiály). V žiadosti sa uvádzalo aj niekoľko provincií, medzi nimi napríklad Tchien-ťin, Hebei, Ťiang-su, Če-ťiang, Šan-tung a Kuang-tung, ktoré do svojich regionálnych plánov zahrnuli výrobné odvetvie bicyklov a/alebo elektrických vozidiel.Z

([12]) Pracovný dokument útvarov Komisie, „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigation“ (Výrazné deformácie v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu), 10. apríla 2024, SWD (2024) 91 final, dostupný na adrese: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

([13]) Pozri vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/2068 odôvodnenie 80; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/191, odôvodnenie 208; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/95, odôvodnenie 59; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2239, odôvodnenia 67 až 74; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/635, odôvodnenia 149 až 150.

([14]) 14. päťročný plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja a perspektívy do roku 2035, dostupný na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([15]) K dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([16]) K dispozícii (od strany 29) na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([17]) K dispozícii na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

(45) Na záver možno uviesť, že v žiadosti sa zaujalo stanovisko, že ceny alebo náklady vrátane nákladov na suroviny, energiu a prácu nie sú výsledkom voľného pôsobenia trhových síl, pretože sú ovplyvnené značným zasahovaním vlády v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia. Na základe toho nie je podľa žiadosti na stanovenie normálnej hodnoty v tomto prípade vhodné použiť ceny a náklady na domácom trhu.

(46) Čínska vláda nepredložila pripomienky ani dôkazy na podporu alebo vyvrátenie existujúcich dôkazov v predmetnom spise vrátane (aktualizovanej) správy a ďalších dôkazov, ktoré predložil žiadateľ, o existencii výrazných deformácií a/alebo vhodnosti uplatnenia článku 2 ods. 6a základného nariadenia v predmetnom prípade.

(47) Prešetrovaním Komisie sa potvrdilo tvrdenie obsiahnuté v žiadosti, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov je naďalej považované za kľúčové odvetvie zo strany čínskej vlády. Potvrdzuje to množstvo plánov, smerníc a iných dokumentov zameraných na podporu odvetvia bicyklov vo všeobecnosti, a najmä elektrických bicyklov, ktoré boli vydané na celoštátnej, regionálnej a komunálnej úrovni.

(48) V 14. päťročnom všeobecnom pláne sa ako podporované odvetvie osobitne uvádza čínske výrobné odvetvie elektrických bicyklov. Okrem toho sa výrobné odvetvie elektrických bicyklov uvádza ako podporované odvetvie v rôznych katalógoch prijatých čínskou vládou, ako sú katalógy uvedené v odôvodnení 44.

(49) Čínska vláda a regionálne samosprávy okrem toho vydali pre výrobné odvetvie bicyklov odvetvové plány a podporné programy. Napríklad v usmerňujúcom stanovisku k vysokokvalitnému rozvoju ľahkého priemyslu MIIT 2022/68 z roku 2022 ([18]) sa uvádzajú konkrétne informácie o kľúčových technologických projektoch výskumu a vývoja, v ktorých sa uvádza transformácia bicyklov a bezpečnostné technológie vysokoúčinných lítiovo-iónových batérií. Zahŕňa aj informácie o modernizácii inovatívneho inžinierstva výroby výrobkov týkajúcich sa bicyklov, ako sú terénne bicykle na dlhé vzdialenosti a vysoko výkonné skladacie bicykle, ako aj inteligentné elektrické bicykle. Štandardné podmienky pre výrobné odvetvie elektrických bicyklov na rok 2024 ([19]) a opatrenia na riadenie oznamovania štandardov pre výrobné odvetvie elektrických bicyklov (MIIT) ([20]) vyhlásilo Ministerstvo priemyslu a informačných technológií Čínskej ľudovej republiky, Štátna správa pre reguláciu trhu a Národný úrad pre hasičstvo a záchranu s cieľom podporiť rozvoj výrobného odvetvia elektrických bicyklov, pričom v oznámení sa uvádza, že „nové výrobné podniky a nové a rozšírené projekty by mali byť v súlade s ustanoveniami celoštátnych priemyselných politík. Podniky by mali posilniť technologické inovácie, zlepšiť kvalitu výrobkov, podporiť špičkovú, inteligentnú a zelenú transformáciu a modernizáciu existujúcich výrobných liniek a obmedziť stavebné projekty, ktoré len rozširujú výrobnú kapacitu. Podporovať regióny s podmienkami na podporu parkového a intenzívneho rozvoja odvetvia elektrických bicyklov“. Oznámenie okrem toho obsahovalo informácie týkajúce sa dohľadu a riadenia odvetvia elektrických bicyklov, v ktorých sa uvádza, že „priemyselné združenia organizujú podniky s cieľom posilniť sebadisciplínu odvetvia, usmerňujú podniky, aby sa zapájali do výroby a obchodných činností v súlade so zákonom, a pomáhajú príslušnému oddeleniu odvetvia pri vykonávaní a následnom dohľade nad týmito štandardnými podmienkami“.

([18]) 2022 Usmerňujúce stanovisko k vysokokvalitnému rozvoju ľahkého priemyslu dostupné na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([19]) Pozri aj článok uverejnený na webovom sídle ministerstva obchodu z 12. júna 2024, „Čínske elektrické bicykle aktívne rozširujú trh ‚Jedno pásmo, jedna cesta‘“, ktorý je k dispozícii na adrese: http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) 2024 „Štandardné podmienky pre výrobné odvetvie elektrických bicyklov“ a opatrenia na riadenie oznamovania štandardov pre výrobné odvetvie elektrických bicyklov (MIIT), ktoré sú k dispozícii na adrese: http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

(50) Ďalšie ciele priemyselnej politiky týkajúce sa elektrických bicyklov možno vidieť aj v plánovacích dokumentoch provincií, napríklad Šan-tung ([21]), Hebei ([22]), Tchien-ťin ([23]), Ťing-chaj a Ťiang-su ([24]). Provincia Ťiang-su je na prvom mieste vo výrobe elektrických bicyklov v ČĽR a jej výroba elektrických bicyklov predstavuje približne 20 % výroby elektrických bicyklov v krajine ([25]). Má priemyselný park so špičkovou technológiou s názvom *Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone*, ktorý je vedúcou priemyselnou oblasťou vo výrobe bicyklov vo všeobecnosti, a najmä elektrických bicyklov ([26]) a získal značku „China Bicycle and Electric Bicycle Capital" udelenú expertnou skupinou Čínskej federácie ľahkého priemyslu a Čínskym združením výrobcov bicyklov ([27]).

(51) Pokiaľ ide o možnosť čínskej vlády zasahovať do cien a nákladov prostredníctvom prítomnosti štátu vo firmách v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) druhej zarážky základného nariadenia, prešetrovaním sa preukázalo, že Čínske združenie výrobcov bicyklov (CBA) je kontrolované Komunistickou stranou Číny, ako je stanovené v stanovách združenia ([28]). Konkrétne v článku 21 stanov CBA sa stanovuje zloženie správnej rady a podmienky, ktoré musia členovia spĺňať, vrátane „podpory vedenia Komunistickej strany Číny, svedomitého uplatňovania línie, zásad a politiky strany, dodržiavania zákonov a predpisov, dodržiavania spoločenskej a profesionálnej etiky a vysokej politickej kvality a profesionality". Združenie výrobcov bicyklov provincie Ťiang-su ([29]) okrem toho v článku 4 svojich stanov uvádza, že „V súlade s ustanoveniami ústavy Komunistickej strany Číny toto združenie zakladá organizáciu Komunistickej strany Číny, vykonáva stranícke aktivity a zabezpečuje potrebné podmienky pre činnosť straníckej organizácie", a v článku 5 „Registračným orgánom tohto združenia je oddelenie pre občianske záležitosti provincie Ťiang-su. Toto združenie akceptuje obchodné vedenie a dohľad a riadenie oddelenia pre občianske záležitosti provincie Ťiang-su a ďalších príslušných oddelení."

(52) Pokiaľ ide o hlavných výrobcov elektrických bicyklov, prešetrovaním sa takisto zistilo, že spoločnosť Fushida je členom CBA a jej generálny riaditeľ je tajomníkom straníckej pobočky ([30]). Shanghai Phoenix je spoločnosť, ktorej 24,36-percentný podiel vlastní štát ([31]) a predseda je tajomníkom straníckeho výboru od januára 2023. Flying Pigeon je štátom vlastnený podnik v držbe Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, skupiny štátom vlastnených podnikov v rámci Komisie pre správu aktív vo vlastníctve štátu a dohľad nad nimi (SASAC) ([32]). Pokiaľ ide o súkromnú spoločnosť Zhonglu co. prevádzkujúcu značku Shanghai Forever, treba poznamenať, že predseda spoločnosti je zástupcom tajomníka straníckeho výboru ([33]).

([21]) 2022 Riadiace opatrenia provincie Šan-tung vzťahujúce sa na elektrické bicykle dostupné na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([22]) Hebei, 14. päťročný plán pre vysokokvalitný rozvoj spracovateľského priemyslu dostupný na adrese: http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([23]) Tchien-ťin, 14. päťročný plán pre vysokokvalitný rozvoj spracovateľského priemyslu dostupný na adrese: https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([24]) Ťiang-su, Oznámenie o pláne vykonávania na podporu obnovy zariadení v priemyselnej oblasti 2024 dostupné na adrese: https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([25]) Pozri článok v tlači z 21. novembra 2023, ktorý je k dispozícii na adrese: https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([26]) Článok v tlači o klastri pre bicykle v Tchien-ťin – Ťing-chaj z 11. decembra 2023, „Bicykle, elektrické bicykle Prečo sa Ťing-chaj nazýva ‚hlavné mesto'? Okres Ťing-chaj vytvoril priemyselný reťazec s uzavretým cyklom, aby ‚malé kolesá' poháňali ‚veľký rozvoj'", ktorý je k dispozícii na adrese: https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([27]) Článok v tlači o priemyselnom parku Ťing-chaj zo 4. júla 2024, „Robotická ruka továrne AIMA Technology v Tchien-ťine funguje", dostupný na adrese: https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([28]) Článok 3 stanov CBA je k dispozícii na adrese: http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([29]) Pozri http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([30]) Pozri https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([31]) Pozri výročnú správu za rok 2023 na stranách 9, 28 a 65, ktorá je k dispozícii na adrese: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([32]) Pozri https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([33]) Pozri výročnú správu za rok 2023, strana 22, k dispozícii adrese: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (stránka navštívená 29. augusta 2024).

(53) V odvetví prešetrovaného výrobku sú okrem toho zavedené diskriminačné politiky v prospech domácich výrobcov alebo inak ovplyvňujúce trh v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) tretej zarážky základného nariadenia. Počas prešetrovania sa identifikovali ďalšie dokumenty, z ktorých vyplýva, že odvetvie profituje z vládnych usmernení a zasahovania do odvetvia elektrických bicyklov. Okrem toho bolo výrobné odvetvie bicyklov v okrese Ťing-chaj zaradené do zoznamu charakteristických priemyselných klastrov malých a stredných podnikov v roku 2023, ktorý oznámilo ministerstvo priemyslu a informačných technológií (pozri odôvodnenie 49) ([34]).

(54) Pri tomto prešetrovaní nebol predložený žiadny dôkaz, ktorý by preukazoval, že odvetvie elektrických bicyklov neovplyvňuje zasahovanie vlády do finančného systému v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) šiestej zarážky základného nariadenia. Prešetrovaním sa napríklad potvrdilo, že spoločnosť Shanghai Phoenix v rokoch 2022 a 2023 využívala vládne subvencie, ako sa uvádza v jej výročnej správe za rok 2023 ([35]). Spoločnosť Zhonglu co, prevádzkujúca značku Shanghai Forever, takisto využívala vládne subvencie, ako sa uvádza v jej výročnej správe za rok 2023 ([36]).

(55) Komisia napokon pripomína, že na výrobu prešetrovaného výrobku sú potrebné viaceré vstupy (pozri aj odôvodnenie 40). Keď výrobcovia elektrických bicyklov nakupujú/kontrahujú tieto vstupy, ceny, ktoré platia (a ktoré sa zaznamenávajú ako ich náklady), sú jednoznačne vystavené rovnakým systémovým deformáciám, aké už boli spomenuté. Napríklad dodávatelia vstupov zamestnávajú pracovnú silu, ktorá je ovplyvnená týmito deformáciami. Môžu si požičať peniaze, ktoré podliehajú deformáciám vo finančnom sektore, resp. pri prideľovaní kapitálu. Okrem toho podliehajú systému plánovania, ktorý sa uplatňuje na všetkých úrovniach štátnej správy a vo všetkých odvetviach.

(56) V dôsledku toho nielenže nie je vhodné použiť v zmysle článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia predajné ceny elektrických bicyklov na domácom trhu, ale dotknuté sú aj všetky náklady na vstupy (vrátane surovín, energie, pozemkov, financovania, práce atď.), pretože ich cenotvorba je ovplyvnená značným zasahovaním vlády, ako sa uvádza v častiach I a II (aktualizovanej) správy. Zásahy vlády opísané v súvislosti s prideľovaním kapitálu, pôdou, prácou, energiou a surovinami sú totiž prítomné v celej ČĽR. To napríklad znamená, že vstup, ktorý bol sám osebe vyrobený v ČĽR kombináciou rôznych výrobných faktorov, je vystavený výrazným deformáciám. To isté platí aj pre vstupy používané na výrobu takéhoto vstupu atď.

(57) Celkovo z dostupných dôkazov vyplynulo, že ceny prešetrovaného výrobku alebo náklady naň vrátane nákladov na suroviny, energiu a prácu nie sú výsledkom voľného pôsobenia síl na trhu, pretože sú ovplyvňované značným zasahovaním vlády v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia, ako ukazuje skutočný alebo možný vplyv jedného alebo viacerých relevantných prvkov, ktoré sú v ňom uvedené. Na základe toho a vzhľadom na skutočnosť, že čínska vláda nespolupracovala, Komisia dospela k záveru, že na stanovenie normálnej hodnoty nie je v tomto prípade vhodné použiť ceny a náklady na domácom trhu. Komisia preto pristúpila k vytvoreniu normálnej hodnoty výlučne na základe nákladov na výrobu a predaj odrážajúcich nedeformované ceny alebo referenčné hodnoty, čiže v tomto prípade postupovala na základe zodpovedajúcich nákladov na výrobu a predaj vo vhodnej reprezentatívnej krajine v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, ako sa opisuje v ďalšom bode.

([34]) Článok v tlači o priemyselnom parku Ťing-chaj zo 4. júla 2024, „Robotická ruka továrne AIMA Technology v Tchien-ťine funguje“, dostupný na adrese: https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([35]) Pozri výročnú správu spoločnosti za rok 2023, s. 165, k dispozícii na adrese: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (stránka navštívená 29. augusta 2024).

([36]) Pozri výročnú správu za rok 2023, s. 116, k dispozícii na adrese: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (stránka navštívená 29. augusta 2024).

3.3.2. *Reprezentatívna krajina*

3.3.2.1. Všeobecné poznámky

(58) Výber reprezentatívnej krajiny bol založený na týchto kritériách v zmysle článku 2 ods. 6a základného nariadenia:

— úroveň hospodárskeho rozvoja podobná ČĽR. Komisia na tento účel použila krajiny, ktoré majú podľa databázy Svetovej banky ([37]) podobný hrubý národný dôchodok na obyvateľa ako ČĽR.

— výroba prešetrovaného výrobku v danej krajine ([38]),

— existencia príslušných ľahko dostupných údajov v reprezentatívnej krajine,

— ak je možných reprezentatívnych krajín viac, v relevantnom prípade by sa mala uprednostniť krajina s náležitou úrovňou sociálnej a environmentálnej ochrany.

(59) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 36, Komisia 18. júla 2024 vydala záznam do spisu týkajúci sa zdrojov na určenie normálnej hodnoty. V tomto zázname sú opísané skutočnosti a dôkazy, z ktorých vychádzajú relevantné kritériá, a zainteresované strany sa ním informujú o zámere považovať v tomto prípade Turecko za vhodnú reprezentatívnu krajinu, ak by sa potvrdila existencia výrazných deformácií podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia.

(60) V súlade s kritériami uvedenými v článku 2 ods. 6a základného nariadenia Komisia identifikovala Turecko ako krajinu s podobnou úrovňou hospodárskeho rozvoja ako ČĽR. Svetová banka klasifikuje Turecko na základe hrubého národného dôchodku ako krajinu s vyšším stredným príjmom. Turecko sa navyše identifikovalo ako krajina, v ktorej sa vyrába prešetrovaný výrobok a v prípade ktorej boli ľahko dostupné príslušné údaje.

(61) Keďže sa na základe všetkých uvedených prvkov zistilo, že Turecko je vhodnou reprezentatívnou krajinou, a keďže žiadna zo zainteresovaných strán nenavrhla inú vhodnú reprezentatívnu krajinu, nebolo potrebné vykonať posúdenie úrovne sociálnej ochrany a ochrany životného prostredia v súlade s poslednou vetou článku 2 ods. 6a písm. a) prvej zarážky základného nariadenia.

3.3.2.2. Záver

(62) Vzhľadom na nespoluprácu, ako sa navrhovalo v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, a vzhľadom na to, že Turecko vyhovuje kritériám uvedeným v článku 2 ods. 6a písm. a) prvej zarážke základného nariadenia, Komisia vybrala Turecko za vhodnú reprezentatívnu krajinu.

3.3.3. *Zdroje použité na stanovenie nedeformovaných nákladov*

(63) V zázname o relevantných zdrojoch, ktoré sa majú použiť na určenie normálnej hodnoty, Komisia uviedla výrobné faktory, ako sú materiály, energia a pracovná sila, ktoré výrobcovia z Únie a turecký výrobcovia použili pri výrobe prešetrovaného výrobku, na základe informácií v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, ktoré boli riadne aktualizované, ak boli k dispozícii presnejšie informácie. Komisia takisto uviedla, že pri vytváraní normálnej hodnoty v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia použije databázu Global Trade Atlas (ďalej len „GTA“) ([39]) na stanovenie nedeformovaných nákladov na niektoré výrobné faktory, najmä na najdôležitejšie suroviny. Komisia ďalej uviedla, že mieni využiť informácie od Tureckého štatistického úradu ([40]) na stanovenie nedeformovaných nákladov na prácu a energiu.

(64) Komisia takisto uviedla, že na stanovenie primeranej výšky predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku použije finančné údaje zo štatistík podnikových účtov pre 206 spoločností pôsobiacich v kategórii 30.9 NACE, ako sa uvádza v odôvodnení 36.

([37]) Otvorené dáta Svetovej banky – Vyšší stredný príjem, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Ak sa prešetrovaný výrobok nevyrába v žiadnej z krajín s podobnou úrovňou rozvoja, môže sa posudzovať výroba výrobku z rovnakej všeobecnej kategórie a/alebo z rovnakého odvetvia, ako je prešetrovaný výrobok.

([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) Komisia ďalej informovala zainteresované strany, že niekoľko výrobných faktorov (farba, podkladový náter a elektrická súprava EPAC) predstavovalo jednotlivo malý podiel celkových nákladov na suroviny/komponenty v období revízneho prešetrovania (spolu menej ako 1 % celkových nákladov na suroviny/komponenty). Komisia preto považovala tieto ostatné výrobné faktory za „spotrebný materiál" a vyjadrila tento spotrebný materiál ako percentuálny podiel celkových nákladov na suroviny.

(66) Komisia navyše zahrnula hodnotu režijných nákladov spojených s výrobou, aby sa pokryli náklady, ktoré nie sú zahrnuté v uvedených výrobných faktoroch. Komisia stanovila pomer režijných nákladov spojených s výrobou k priamym výrobným nákladom na základe konkrétnych informácií od výrobcov z Únie a ich prepojených spoločností, ktoré poskytol žiadateľ ([41]).

(67) Vzhľadom na pripomienky žiadateľa k záznamu do spisu Komisia vykonala v zozname výrobných faktorov tieto dve zmeny. Najprv bola opravená administratívna chyba, pri ktorej boli informácie týkajúce sa batérií neúmyselne zamenené s informáciami o elektrickom motore pre bicykle. Po druhé, v prípade štyroch výrobných faktorov (kľukové súpravy, pedále, zadná hlava a predná hlava) boli kódy tovaru použité v poznámke nahradené presnejšími kódmi tovaru, ktoré sa priamo vzťahujú na dotknuté časti a súčasti. Tieto zmeny sa premietli do tabuľky 1.

3.4. **Nedeformované náklady a referenčné hodnoty**

3.4.1. *Výrobné faktory*

(68) Na základe všetkých informácií vychádzajúcich zo žiadosti a následných informácií predložených žiadateľom a zhromaždených počas overovaní na mieste boli identifikované tieto výrobné faktory a ich zdroje na účely určenia normálnej hodnoty v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia:

Tabuľka 1

Výrobné faktory v prípade elektrických bicyklov

Výrobný faktor	Kód tovaru	Nedeformovaná hodnota (CNY – v jüanoch)	Merná jednotka	Zdroj informácií
Suroviny				
adaptéry (elektrické diely)	39235090	55,13	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
adaptéry (ostatné)	39235090, 87149990	1,61	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
batéria	85076	1 487,88	kus	GTA
puzdro na batérie	39235090	54,78	kilogramy	GTA
zvonček	871499	3,64	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
brzda	87149420	282,49	kilogramy	GTA
vnútorné brzdové lanko	8714 99	2,83	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
brzdová páka	87149490	14,24	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
skupina káblov	–	3,73	meradlo	žiadosť o revízne prešetrovanie
reťaze	73151110, 73151900	32,53	meradlo	žiadosť o revízne prešetrovanie

([41]) Žiadateľ odhadol režijné náklady (nájomné, spotrebný materiál a iné) na konzervatívne 1 % celkových priamych výrobných nákladov na elektrický bicykel. Pozri prílohy 40.0 a 40.1 k žiadosti o revízne prešetrovanie, ktoré sú k dispozícii v Tron.tdi t24.000754.

Výrobný faktor	Kód tovaru	Nedeformovaná hodnota (CNY – v jüanoch)	Merná jednotka	Zdroj informácií
kryt reťaze	871499900019	36,29	záťah	žiadosť o revízne prešetrovanie
držiak krytu reťaze	87149990	3,83	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
spojovacia časť	871499	0,56	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
kľuková súprava	87149630	120,22	kilogramy	GTA
nálepka	490890	511,63	kilogramy	GTA
súčasti elektrických bicyklov	871499	1,38	meradlo	žiadosť o revízne prešetrovanie
elektrické káble	871499	51,00	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
elektrický motor pre bicykel	8501310090	1 162,33	kus	GTA
vidlica	87149130	626,86	kus	GTA
rám	871491100019	1 485,75	kus	GTA
príslušenstvo k rámu	871499900019	5,47	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
predná hlava	871493	185,46	kilogramy	GTA
rukoväť	87149990	11,03	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
riadilo	87149910	28,65	kus	GTA
držiak riadidiel	87149990	37,13	kilogramy	GTA
predné svetlo	871499	115,77	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
držiak predného svetla	871499	14,59	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
súprava hlavice	87149190	59,39	kilogramy	GTA
kompresor súprav hlavíc	87149190	3,83	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
duša pneumatiky	401320	5,96	kus	GTA
stojan	871499	32,47	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
blatník	87149990	56,85	záťah	žiadosť o revízne prešetrovanie
časti blatníkov	87149990	15,68	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
komponenty hlavy prevodovky	87149990	15,85	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
hroty spice	87149990	5,67	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
vonkajší plášť	–	5,13	meradlo	žiadosť o revízne prešetrovanie
pedál	87149610	42,23	pár	GTA
zadný nosič	87149930	97,30	kus	GTA

Výrobný faktor	Kód tovaru	Nedeformovaná hodnota (CNY – v jüanoch)	Merná jednotka	Zdroj informácií
zadný prehadzovač	87149950	168,27	kilogramy	GTA
zadná hlava	871493	185,46	kilogramy	GTA
zadné reťazové koleso	871493	185,46	kilogramy	GTA
obruč kolesa	87149210	85,76	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
páska na ráfik	8714999	1,23	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
rotor	871499	43,32	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
sedlo	871495	81,05	kilogramy	GTA
sedlová svorka	87149990	37,13	kilogramy	GTA
sedlová trubica	87149990	37,13	kilogramy	GTA
posunovač	87149990	37,13	kilogramy	GTA
rýchlomer	871499	364,85	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
spica	87149990	37,13	kilogramy	GTA
chránič spice	87149990	3,83	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
prepínač	39235090	54,78	kilogramy	GTA
koncové svetlo	871499	12,92	kus	žiadosť o revízne prešetrovanie
pneumatika	401150	22,52	kus	GTA
Práca				
Práca	neuvádza sa	50,90	hodiny	Turecký štatistický úrad ([1])
Energia				
Elektrina	neuvádza sa	0,892	kWh	Turecký štatistický úrad ([1])
Plyn	neuvádza sa	4,112	kWh	Turecký štatistický úrad ([1])

([1]) https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Istihdam%2c-Issizlik-ve-Ucret-108.

3.4.1.1. Suroviny

(69) Výrobné procesy elektrických bicyklov sú celkovo podobné, pričom medzi výrobnými procesmi alebo používanými vstupnými materiálmi v ČĽR, Únii a iných krajinách nie sú žiadne výrazné rozdiely.

(70) S cieľom stanoviť nedeformovanú cenu surovín na úrovni dodania do závodu výrobcovi z reprezentatívnej krajiny Komisia použila ako základ vážený priemer dovozných cien do reprezentatívnej krajiny, ako bol vykázaný v databáze GTA, ku ktorému pripočítala dovozné clá. Dovozná cena v reprezentatívnej krajine bola stanovená ako vážený priemer jednotkových cien dovozu zo všetkých tretích krajín okrem ČĽR a krajín, ktoré nie sú členskými krajinami WTO a ktoré sú uvedené v prílohe 1 k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/755 ([42]). Komisia sa rozhodla vyňať dovoz z ČĽR do reprezentatívnej krajiny, keďže v odôvodnení 57 dospela k záveru, že z dôvodu existencie výrazných deformácií podľa článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia nie je vhodné

([42]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/755 z 29. apríla 2015 o spoločných pravidlách na dovozy z určitých tretích krajín (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Podľa článku 2 ods. 7 základného nariadenia sa ceny na domácom trhu v uvedených krajinách nemôžu použiť na účely určenia normálnej hodnoty.

použiť ceny a náklady na domácom trhu v ČĽR. Keďže neexistujú žiadne dôkazy o tom, že tie isté deformácie nemajú rovnaký vplyv aj na výrobky určené na vývoz, Komisia usúdila, že tie isté deformácie ovplyvňujú aj vývozné ceny. Po vylúčení dovozu z ČĽR do reprezentatívnej krajiny zostal objem dovozu z iných tretích krajín reprezentatívny.

(71) Komisia nezistila žiadny iný dovoz vo významných množstvách z iných deformovaných zdrojov.

(72) V prípade niektorých výrobných faktorov sa v štatistických údajoch z GTA uvádzali ceny za tonu/kilogram, zatiaľ čo hodnoty spotreby pri výrobe elektrického bicykla sa uvádzali v kusoch (alebo iných jednotkách, napríklad v metroch). Týkalo sa to týchto výrobných faktorov: prehadzovačiek, bŕzd, kľukových súprav, zadných prehadzovačiek, zadných reťazových kolies, posunovačov, predných hláv, zadných hláv, spíc, zadných hláv, nálepiek, súprav hlavíc, pedálov, sediel, sedlových svoriek a sedlových trubíc. Pokiaľ ide o konverzné faktory, ktoré sa majú použiť pre tieto výrobné faktory, Komisia vychádzala z vysvetlení a podporných dôkazov, ktoré žiadatelia poskytli v žiadosti ([43]). Tieto dôkazy tvorili informácie zo špecializovaných webových sídel ([44]) a z vlastných výpočtov žiadateľov týkajúcich sa hmotnosti na položku ([45]).

(73) V prípade viacerých výrobných faktorov predstavovali skutočné náklady, ktoré vznikli výrobcom z Únie zaradeným do vzorky v období revízneho prešetrovania, zanedbateľný podiel celkových nákladov na suroviny. Keďže hodnota, ktorá sa pri týchto výrobných faktoroch použila, bez ohľadu na použitý zdroj nemala žiadny citeľný vplyv na výpočty dumpingového rozpätia, Komisia sa rozhodla, že tieto náklady zahrnie do spotrebných materiálov, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 65.

(74) Vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu a absenciu iných údajov v dokumentácii Komisia na základe údajov poskytnutých žiadateľom stanovila pomer spotrebného materiálu k celkovým nákladom na suroviny/komponenty na 1 %. Toto percento sa potom použilo na prepočítané náklady na suroviny/komponenty pri použití stanovených nedeformovaných cien.

(75) K týmto dovozným cenám by sa zvyčajne mali prirátať aj ceny vnútroštátnej dopravy. Vzhľadom na chýbajúcu spoluprácu, ako aj charakter tohto revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti, ktoré sa zameriava na zisťovanie toho, či dumping počas obdobia revízneho prešetrovania pokračoval alebo by sa mohol opätovne vyskytnúť, a nie na zisťovanie jeho presného rozsahu, Komisia rozhodla, že úpravy na zohľadnenie vnútroštátnej dopravy nie sú potrebné. Takéto úpravy by mali za následok iba zvýšenie normálnej hodnoty, a tým aj dumpingového rozpätia.

3.4.1.2. Práca

(76) Turecký štatistický úrad uverejňuje podrobné informácie o mzdách v rôznych hospodárskych odvetviach v Turecku. Komisia použila najnovšie dostupné štatistiky (2022) pre priemerné náklady na prácu v odvetví 30 NACE, ktoré zahŕňajú náklady na prácu pri výrobe elektrických bicyklov ([46]). Takto získané priemerné hodinové náklady práce sa ďalej upravili o infláciu pomocou indexu nákladov práce ([47]), aby odrážali náklady za obdobie revízneho prešetrovania.

([43]) Pozri prílohu 40.2 k žiadosti, ktorá je k dispozícii v Tron.tdi t24.000754 a ktorá je uvedená aj ako príloha k záznamu do spisu o zdrojoch na určenie normálnej hodnoty (Tron.tdi t24.006125).

([44]) Https://cyclingbeginner.com/which-bike-part-is-the-heaviest-20-parts-ranked/ a https://www.bikeraceinfo.com/tech/wheel-building-03-spokes.html.

([45]) Tieto výpočty sa uskutočnili tak, že sa určitá položka (napr. zadná hlava) položila na digitálnu váhu a celková hmotnosť v štatistike dovozu tejto položky sa vydelila hmotnosťou na kus.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (stránka navštívená 6. septembra 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (stránka navštívená 6. septembra 2024).

3.4.1.3. Elektrina

(77) Na stanovenie referenčnej ceny elektrickej energie Komisia použila ceny uvedené v tabuľkách taríf za elektrickú energiu na základe účtov za elektrickú energiu, ktoré uverejňuje turecký regulačný úrad pre trh s energiou (EMRA) vo svojich pravidelných tlačových správach ([48]). Komisia použila údaje týkajúce sa cien priemyselnej elektriny v Kuruş/kWh pre priemyselný sektor na rok 2023, ktoré boli 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Zemný plyn

(78) Na stanovenie referenčnej ceny plynu Komisia použila cenu plynu pre priemyselných odberateľov v Turecku, ktorú zverejnil Turecký štatistický úrad ([49]) vo svojich pravidelných tlačových správach za druhý polrok 2021 a prvý polrok 2022. Komisia použila údaje o cenách plynu v príslušnom spotrebnom pásme v Kuruş/m^3 riadne upravené o infláciu pomocou indexu cien výrobcov uverejneného Tureckým štatistickým úradom ([50]) s cieľom prispôsobiť ich obdobiu revízneho prešetrovania (2023), čo viedlo k cene 4,112 CNY/m^3. Cena bola upravená o DPH vo výške 18 %, keďže uvedená cena bola vrátane DPH.

3.4.1.5. Režijné náklady spojené s výrobou, predajné, všeobecné a administratívne náklady, zisk a odpisovanie

(79) Podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia „vytvorená normálna hodnota musí zahŕňať nedeformovanú a primeranú sumu na administratívne, predajné a všeobecné náklady a zisk“. Okrem toho sa musí stanoviť hodnota režijných nákladov spojených s výrobou, aby sa pokryli náklady, ktoré nie sú zahrnuté vo výrobných faktoroch uvedených predtým v texte.

(80) S cieľom stanoviť nedeformovanú hodnotu režijných nákladov spojených s výrobou a vzhľadom na neexistujúcu spoluprácu čínskych výrobcov elektrických bicyklov Komisia použila dostupné skutočnosti v súlade s článkom 18 základného nariadenia. Na základe údajov, ktoré poskytol žiadateľ, Komisia preto stanovila pomer režijných nákladov spojených s výrobou k celkovým výrobným nákladom a nákladom práce. Tento percentuálny podiel potom uplatnila na nedeformovanú hodnotu priamych výrobných nákladov s cieľom získať nedeformovanú hodnotu režijných nákladov spojených s výrobou.

(81) Pri stanovení nedeformovanej a primeranej výšky predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku sa Komisia opierala o najnovšie dostupné finančné údaje od 206 tureckých spoločností pôsobiacich v kategórii 30.9 NACE, ako sa uvádza v odôvodnení 36. Komisia považovala takto stanovenú sumu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku za primeranú v zmysle článku 2 ods. 6a písm. a) pre obchodnú úroveň *zo závodu*, na ktorej bola vytvorená normálna hodnota.

3.4.2. *Výpočet normálnej hodnoty*

(82) Na základe uvedených skutočností Komisia vytvorila normálnu hodnotu pre jednotlivé druhy výrobku na základe cien zo závodu v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia.

(83) Ako prvé Komisia stanovila nedeformované priame výrobné náklady. Keďže vyvážajúci výrobcovia nespolupracovali, Komisia vychádzala z informácií o použití každého výrobného faktora (materiálov, energie a práce) pri výrobe elektrických bicyklov, ktoré poskytol žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie ([51]) a ktoré boli overené na mieste u jedného z výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Komisia vynásobila jednotkové spotreby výrobných faktorov nedeformovanými jednotkovými nákladmi zistenými v Turecku ako reprezentatívnej krajine.

([48]) EMRA | Úrad pre reguláciu trhu s energiou (epdk.gov.tr) (stránka navštívená 6. septembra 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (stránka navštívená 6. septembra 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (stránka navštívená 6. septembra 2024).
([51]) Príslušné údaje boli aktualizované za obdobie revízneho prešetrovania a overené na mieste u jedného z výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(84) Po stanovení nedeformovaných priamych výrobných nákladov Komisia pripočítala režijné náklady spojené s výrobou, predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk, ako sa uvádza v odôvodneniach 79 až 80. Režijné náklady spojené s výrobou sa stanovili na základe údajov, ktoré poskytol žiadateľ. Predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk sa stanovili na základe priemeru hodnôt vykázaných za 206 tureckých spoločností pôsobiacich v kategórii 30.9 NACE za rok 2022 ([52]). K nedeformovaným priamym výrobným nákladom Komisia pripočítala tieto položky:

— režijné náklady spojené s výrobou, ktoré spolu tvorili 1 % priamych výrobných nákladov,

— predajné, všeobecné a administratívne náklady a iné náklady, ktoré tvorili 5,76 % nákladov na predaný tovar a

— zisk, ktorý tvoril 7,37 % nákladov na predaný tovar, sa uplatnili na celkové nedeformované výrobné náklady.

(85) Na základe toho Komisia vytvorila normálnu hodnotu na základe cien zo závodu v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia.

3.5. **Vývozná cena**

(86) Keďže vyvážajúci výrobcovia z ČĽR nespolupracovali, vývozná cena sa určila podľa údajov o cene CIF (Eurostat) upravených na úroveň ceny zo závodu. Cena CIF sa teda znížila o náklady na (námornú) nákladnú dopravu, náklady na poistenie a náklady na vnútroštátnu dopravu. Náklady na vnútroštátnu dopravu v Číne a na medzinárodnú dopravu vychádzali z informácií poskytnutých žiadateľom v žiadosti o revízne prešetrovanie.

3.6. **Porovnanie**

(87) Komisia porovnala vytvorenú normálnu hodnotu určenú podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia a vývoznú cenu na úrovni ceny *zo závodu*, ktorá bola stanovená, ako sa už uviedlo. Vzhľadom na to, že normálna hodnota aj vývozná cena boli stanovené na úrovni obchodu zo závodu, neboli potrebné žiadne úpravy.

3.7. **Dumpingové rozpätie**

(88) Na základe toho sa zistilo, že priemerné dumpingové rozpätie je významné. Dospelo sa tak k záveru, že počas obdobia revízneho prešetrovania dumping pokračoval.

4. **PRAVDEPODOBNOSŤ POKRAČOVANIA DUMPINGU**

(89) V nadväznosti na zistenie existencie dumpingu počas obdobia revízneho prešetrovania Komisia v súlade s článkom 11 ods. 2 základného nariadenia prešetrila, či existuje pravdepodobnosť pokračovania dumpingu v prípade uplynutia platnosti opatrení. Komisia analyzovala tieto ďalšie prvky: výrobná kapacita a voľná kapacita v ČĽR, vzťah medzi vývoznými cenami do tretích krajín a cenovou úrovňou v Únii a atraktívnosť trhu Únie. Je potrebné pripomenúť, že vzhľadom na nespoluprácu čínskych vyvážajúcich výrobcov a čínskej vlády sa analýza zakladala na dostupných skutočnostiach v súlade s článkom 18 základného nariadenia, a to najmä na žiadosti o revízne prešetrovanie, štatistikách GTA a iných dostupných informáciách.

4.1. **Výrobná kapacita a voľná kapacita v ČĽR**

(90) Keďže čínska vláda a čínski vyvážajúci výrobcovia nespolupracovali, Komisia založila svoje zistenia týkajúce sa výrobnej kapacity a voľnej kapacity v ČĽR na informáciách, ktoré poskytol žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie.

([52]) Štatistiky podnikových účtov, ktoré sú k dispozícii na adrese: https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (stránka navštívená 6. septembra 2024).

(91) Prešetrovaním sa ukázalo, že počas posudzovaného obdobia bola v odvetví elektrických bicyklov v ČĽR všeobecná nadmerná kapacita. Výrobná kapacita ([53]) v ČĽR sa v tomto období odhadovala na 130 miliónov kusov ročne. Okrem toho sa čínska výroba štandardných bicyklov môže ľahko zmeniť na výrobu elektrických bicyklov s potenciálnou celkovou kapacitou viac ako 400 miliónov kusov ([54]). Podľa prieskumu trhu žiadateľa predstavovala čínska skutočná výroba a predaj elektrických bicyklov 57 miliónov kusov ročne, čo naznačuje odhadovanú voľnú kapacitu 73 miliónov kusov ročne počas obdobia revízneho prešetrovania ([55]). Táto voľná kapacita, ktorá bola takmer pätnásťkrát vyššia ako celková spotreba v Únii v tom istom období, by sa mohla presmerovať do Únie, ak by sa súčasné opatrenia zrušili.

(92) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že čínski vyvážajúci výrobcovia majú významné voľné kapacity, ktoré by v prípade uplynutia platnosti opatrení mohli využiť na vývoz do Únie vo veľkých množstvách a za dumpingové ceny.

4.2. **Atraktívnosť trhu Únie**

(93) Na základe informácií poskytnutých v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti zostal trh Únie s elektrickými bicyklami pre čínskych vývozcov atraktívny. Od pôvodného prešetrovania sa dovoz z ČĽR znížil v absolútnom aj relatívnom vyjadrení. Od roku 2020, keď bol objem dovozu z Číny najnižší, však dovoz výrazne vzrástol a napriek zavedeným opatreniam sa takmer zdvojnásobil (pozri tabuľku 3). Podiel na trhu, ktorý mala predtým ČĽR, čiastočne prevzali iné tretie krajiny, ako napríklad Taiwan, ktorý od predchádzajúceho prešetrovania zvýšil objem vývozu prešetrovaného výrobku do Únie. Zároveň bola ČĽR počas obdobia revízneho prešetrovania stále druhým najväčším vývozcom elektrických bicyklov do Únie. To preukazuje, že Únia zostala pre vývozcov z ČĽR atraktívnym trhom.

(94) Trh s elektrickými bicyklami v Únii je jedným z najväčších na svete, pričom počas obdobia revízneho prešetrovania dosiahol spotrebu 4 979 000 kusov. Okrem toho, ako sa uvádza v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, sa očakáva, že dopyt po elektrických bicykloch v nadchádzajúcich rokoch porastie (okrem iného) v dôsledku environmentálnych politík v Únii. Z dôkazov, ktoré žiadateľ poskytol v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti ([56]) a ktoré sú podložené zisteniami v rámci tohto prešetrovania (pozri odôvodnenie 147), vyplýva, že čínski výrobcovia ponúkali počas obdobia revízneho prešetrovania v Únii aj v tretích krajinách elektrické bicykle za veľmi nízke ceny (od 210 EUR do 650 EUR).

(95) Aj po zavedení opatrení čínsky vývoz do Únie pokračoval a v posudzovanom období dokonca vzrástol a v období revízneho prešetrovania dosiahol podiel na trhu 4,4 %, čím sa preukázalo, že trh Únie je pre čínskych vyvážajúcich výrobcov naďalej atraktívny.

(96) Vzhľadom na značnú nadmernú kapacitu v ČĽR a atraktívnosť trhu Únie Komisia preto dospela k záveru, že v prípade uplynutia platnosti súčasných opatrení by čínski vyvážajúci výrobcovia pravdepodobne presmerovali vývoz do Únie vo veľkých množstvách za dumpingové ceny.

4.2.1. *Záver*

(97) Komisia so zreteľom na svoje zistenia v súvislosti s pokračovaním dumpingu počas obdobia revízneho prešetrovania a v súvislosti s pravdepodobným vývojom zvýšenia vývozu v prípade uplynutia platnosti opatrení dospela k záveru, že uplynutie platnosti antidumpingových opatrení na dovoz z ČĽR by s veľkou pravdepodobnosťou viedlo k pokračovaniu dumpingu.

([53]) Podľa informácií, ktoré poskytol žiadateľ na základe svojich vedomostí o trhu, informácií z webových sídiel veľkého počtu čínskych výrobcov elektrických bicyklov *a „Bielej knihy o čínskom priemysle dvojkolesových elektrických vozidiel*“, ktorá je k dispozícii na adrese htpps://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (naposledy zobrazená 7. októbra 2024). Pozri prílohu 8 k žiadosti o revízne prešetrovanie, ktorá je k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000754.

([54]) Na základe vedomostí žiadateľa o trhu a webových sídel známych čínskych výrobcov elektrických bicyklov uvedených v prílohe 4 k žiadosti o revízne prešetrovanie, ktorá je k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000754.

([55]) Na základe zdrojov uvedených v poznámkach pod čiarou č. 55 a č. 57. Pozri prílohy 8 a 9 k žiadosti o revízne prešetrovanie, ktoré sú k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000754.

([56]) Pozri bod 7.3 a prílohy 15, 17 a 18 k žiadosti o revízne prešetrovanie, ktoré sú k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000754. Dôkazy tvorilo 19 cenových ponúk čínskych výrobcov pre rôzne typy elektrických bicyklov a štatistické informácie Eurostatu.

5. **UJMA**

5.1. **Definícia výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii**

(98) Podobný výrobok vyrábalo v Únii počas posudzovaného obdobia 67 výrobcov. Títo výrobcovia predstavujú „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 4 ods. 1 základného nariadenia.

(99) Celková výroba v Únii počas obdobia revízneho prešetrovania bola stanovená na približne 4 560 000 kusov. Toto číslo bolo stanovené na základe dostupných informácií týkajúcich sa výrobného odvetvia Únie, ako je správa *The European Bicycle Industry & Market Profile* a ekonomická štúdia, ktorú vypracovala Konfederácia európskeho cyklistického priemyslu (ďalej len „CONEBI“). Ako sa uvádza v odôvodnení 11, do vzorky boli zaradení traja výrobcovia z Únie, ktorí predstavujú 23,4 % celkovej výroby podobného výrobku v Únii.

5.2. **Spotreba v Únii**

(100) Komisia stanovila spotrebu v Únii na základe štatistických údajov Eurostatu o dovoze a objeme predaja výrobného odvetvia Únie v Únii, ktoré predložila CONEBI.

(101) Spotreba v Únii sa vyvíjala takto:

Tabuľka 2

Spotreba v Únii (v kusoch)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Celková spotreba v Únii (v kusoch)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Zdroj: Eurostat a CONEBI.

(102) Celková spotreba elektrických bicyklov v EÚ sa zvýšila z približne 4,3 milióna elektrických bicyklov v roku 2020 na 5,3 milióna elektrických bicyklov v roku 2022. Zlepšenia v oblasti konštrukcie a výkonu spolu s väčším environmentálnym povedomím občanov EÚ viedli k neustálemu zvyšovaniu spotreby elektrických bicyklov. V období revízneho prešetrovania sa však spotreba elektrických bicyklov v EÚ v porovnaní s rokom 2022 znížila o 346 000 kusov v dôsledku poklesu dopytu, ku ktorému došlo niekedy po zrušení posledných opatrení v súvislosti s ochorením COVID-19 v prvej polovici roka 2022.

5.3. **Dovoz z ČĽR**

5.3.1. *Objem dovozu z ČĽR a jeho podiel na trhu*

(103) Komisia stanovila objem dovozu na základe údajov Eurostatu.

(104) Následne sa stanovil podiel dovozu na trhu porovnaním objemu dovozu so spotrebou v Únii, ako sa uvádza v tabuľke 2.

(105) Dovoz z ČĽR do Únie sa vyvíjal takto:

Tabuľka 3

Objem dovozu (v kusoch) a podiel na trhu

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Objem dovozu z ČĽR (v kusoch)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Podiel na trhu	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Zdroj: Eurostat a CONEBI.

(106) Aj po zavedení opatrení sa podiel čínskeho dovozu na trhu zvýšil z 2,3 % v roku 2020 na 4,4 % v období revízneho prešetrovania.

5.3.2. *Ceny dovozu z ČĽR a cenové podhodnotenie*

(107) Komisia stanovila ceny dovozu na základe údajov Eurostatu.

(108) Priemerná cena dovozu z ČĽR do Únie sa vyvíjala takto:

Tabuľka 4

Dovozné ceny (EUR/kus)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
ČĽR	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Zdroj: Eurostat.

(109) Priemerné ceny dovozu z ČĽR boli počas posudzovaného obdobia naďalej mimoriadne nízke. V rokoch 2020 a 2021 boli ceny uvádzané Eurostatom dokonca nižšie ako priemerné ceny zistené v počiatočnom prešetrovaní (t. j. od 422 EUR do 477 EUR).

(110) Na základe údajov Eurostatu boli ceny v roku 2022 dočasne vyššie, ale stále nižšie ako ceny dovozu z Číny v roku 2016 (t. j. 477 EUR).

(111) Vzhľadom na nespoluprácu vyvážajúcich výrobcov z ČĽR Komisia určila cenové podhodnotenie počas obdobia revízneho prešetrovania porovnaním týchto cien:

1. vážené priemerné predajné ceny prešetrovaného výrobku výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtované neprepojeným zákazníkom na trhu Únie, upravené na úroveň cien zo závodu a

2. zodpovedajúce vážené priemerné ceny prešetrovaného výrobku z ČĽR na trh Únie, stanovené na základe nákladov, poistenia a dopravy (CIF), vrátane antidumpingového cla (všetky ostatné spoločnosti 62,1 %) a vyrovnávacieho cla (všetky ostatné spoločnosti 17,2 %), s príslušnými úpravami o clo (6 %) a náklady po dovoze (2 %).

(112) Výsledok porovnania bol vyjadrený ako percentuálny podiel obratu výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia revízneho prešetrovania. Rozpätie cenového podhodnotenia sa pohybovalo od 68 % do 80 %. Bez ciel predstavovalo cenové podhodnotenie 82,8 %.

5.3.3. *Dovoz z iných tretích krajín ako ČĽR*

(113) Inými tretími krajinami okrem ČĽR, z ktorých sa dovážali elektrické bicykle, boli hlavne Taiwan a Vietnam.

(114) Objem dovozu (súhrnný) do Únie, ako aj podiel na trhu a cenové trendy dovozu elektrických bicyklov z iných tretích krajín sa vyvíjali takto:

Tabuľka 5

Dovoz z tretích krajín

Krajina		2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Taiwan	Objem (v kusoch)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Podiel na trhu	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Priemerná cena (v EUR/kus)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Objem (v kusoch)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Podiel na trhu	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Priemerná cena (v EUR/kus)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Všetky tretie krajiny okrem dotknutej krajiny spolu	Objem (v kusoch)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Podiel na trhu	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Priemerná cena (v EUR/kus)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Zdroj: Eurostat.

(115) Podiel celkového dovozu prešetrovaného výrobku z tretích krajín iných ako ČĽR na trhu sa v rokoch 2020 – 2022 zvýšil a v roku 2022 dosiahol 20,3 %. V období revízneho prešetrovania však klesol na 16,3 %, čo je nižšia úroveň ako v roku 2020.

5.4. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

5.4.1. *Všeobecné poznámky*

(116) Posúdenie hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie zahŕňalo vyhodnotenie všetkých ekonomických ukazovateľov, ktoré mali počas posudzovaného obdobia vplyv na stav výrobného odvetvia Únie.

(117) Ako sa uvádza v odôvodnení 11, na posúdenie hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie sa použil výber vzorky.

(118) Na účely určenia ujmy Komisia rozlišovala medzi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazovateľmi ujmy. Komisia vyhodnotila makroekonomické ukazovatele na základe informácií, ktoré jej poskytla CONEBI. Údaje sa týkali všetkých výrobcov z Únie. Komisia vyhodnotila mikroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplnených dotazníkov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(119) Makroekonomické ukazovatele sú: výroba, výrobná kapacita, využitie kapacity, objem predaja, podiel na trhu, zamestnanosť, produktivita, veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu.

(120) Mikroekonomické ukazovatele sú: priemerné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získavať kapitál.

5.4.2. *Makroekonomické ukazovatele*

5.4.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(121) Celková výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 6

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Objem výroby (v kusoch)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Výrobná kapacita (v kusoch)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Využitie kapacity	59 %	57 %	68 %	64 %
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(122) Výrobná kapacita a výroba v Únii sa v období 2020 až 2022 neustále zvyšovala v dôsledku zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. V období revízneho prešetrovania však došlo k poklesu objemu výroby a kapacity v dôsledku zvýšeného hromadenia zásob počas pandémie ochorenia COVID-19, keď výrobcovia z Únie očakávali pokračovanie predaja na zrýchlenej úrovni, čo sa nestalo, keďže po pandémii ochorenia COVID-19 dopyt výrazne klesol.

5.4.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(123) Objem predaja výrobného odvetvia Únie a jeho podiel na trhu sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Objem predaja a podiel na trhu (v kusoch)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Celkový objem predaja na trhu Únie	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Podiel na trhu	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(124) Predaj sa v posudzovanom období zvýšil, najmä z dôvodu zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. Po zrušení opatrení v súvislosti s ochorením COVID-19 však dopyt po elektrických bicykloch klesol, čo malo za následok nižšie hodnoty predaja v období revízneho prešetrovania. Okrem toho hospodárska situácia v roku 2022 a v období revízneho prešetrovania (najmä vyššie náklady na energie, inflácia) mala vplyv nielen na výrobné odvetvie Únie, ale aj na spotrebiteľov, najmä na tých s nižšou kúpnou silou. Preto predaj výrobného odvetvia Únie v období revízneho prešetrovania v porovnaní s rokom 2022 stagnoval, zatiaľ čo podiel výrobného odvetvia Únie na trhu sa zvýšil o 4,5 percentuálneho bodu.

5.4.2.3. Zamestnanosť a produktivita

(125) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 8

Zamestnanosť a produktivita

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Počet zamestnancov	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivita (v kusoch na zamestnanca)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(126) Vo výrobnom odvetví Únie sa v posudzovanom období zvýšila úroveň zamestnanosti o 28 %. Tento nárast nastal hlavne v rokoch 2020 až 2022 v dôsledku zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. V roku 2023 došlo k poklesu počtu zamestnancov v dôsledku zníženia objemu výroby. V posudzovanom období bola produktivita na stabilnej úrovni.

5.4.2.4. Rast

(127) Keďže predaj v období revízneho prešetrovania zostal v porovnaní s rokom 2022 stabilný, zatiaľ čo spotreba klesla, výrobnému odvetviu Únie sa v tomto období podarilo zvýšiť svoj podiel na trhu o 4,5 %.

5.4.2.5. Veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu

(128) Úroveň dovozu z ČĽR počas obdobia revízneho prešetrovania bola pomerne obmedzená a predstavovala iba 4,4 % spotreby v Únii. Vplyv veľkosti dumpingu na výrobné odvetvie Únie bol preto pomerne obmedzený.

5.4.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

5.4.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(129) Vážený priemer jednotkových predajných cien výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtovaných neprepojeným zákazníkom v Únii sa v posudzovanom období vyvíjal takto:

Tabuľka 9

Predajné ceny a výrobné náklady v Únii (v EUR/kus)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena v Únii	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Jednotkové výrobné náklady	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(130) Priemerné predajné ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ako aj výrobné náklady sa v posudzovanom období zvýšili, čo sa v rokoch 2020 a 2021 premietlo najmä do zmeny sortimentu výrobkov a technologického pokroku v oblasti motorov a batérií pre elektrické bicykle, zatiaľ čo v roku 2022 a v období revízneho prešetrovania sa toto zvýšenie premietlo aj do zvýšených výrobných nákladov v dôsledku všeobecnej hospodárskej situácie poznačenej infláciou a vyššími nákladmi na energiu.

5.4.3.2. Náklady práce

(131) Priemerné náklady práce výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 10

Priemerné náklady práce na zamestnanca

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Priemerné náklady práce na zamestnanca (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(132) Hoci v období revízneho prešetrovania došlo v porovnaní s rokom 2022 k poklesu počtu zamestnancov v dôsledku poklesu dopytu, priemerné náklady na pracovníka sa v posudzovanom období neustále zvyšovali.

5.4.3.3. Zásoby

(133) Úroveň zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 11

Zásoby

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Konečný stav zásob (v kusoch)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(134) Zvýšenie zásob bolo spôsobené zvýšenou tvorbou zásob počas pandémie ochorenia COVID-19, keď došlo k výraznému zvýšeniu dopytu, v kombinácii s problémami v dodávateľskom reťazci, keďže výrobcovia z Únie nadmerne objednávali suroviny a komponenty, aby splnili požiadavky na výrobu. Po vyriešení problémov v dodávateľskom reťazci však výrobcovia z Únie dostali viac surovín a komponentov, ako potrebovali. Na to nadviazal pokles dopytu po elektrických bicykloch v období revízneho prešetrovania v porovnaní s rokom 2022, v dôsledku čoho mali výrobcovia z Únie na konci obdobia revízneho prešetrovania veľmi vysoké zásoby.

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

(135) Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 12

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Peňažný tok (v EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investície (v EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Návratnosť investícií	147 %	127 %	163 %	111 %
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(136) Komisia stanovila ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, že čistý zisk z predaja podobného výrobku neprepojeným zákazníkom v Únii pred zdanením vyjadrila ako percentuálny podiel obratu z tohto predaja. Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky boli počas posudzovaného obdobia zisková. V období revízneho prešetrovania však ziskovosť klesla v dôsledku zvýšených nákladov.

(137) Celková stabilná ziskovosť v posudzovanom období umožnila výrobnému odvetviu Únie realizovať veľké investície.

(138) Čistý peňažný tok predstavuje schopnosť výrobcov z Únie samostatne financovať svoje činnosti. Počas posudzovaného obdobia sa peňažný tok výrazne znížil a v roku 2023 začal byť záporný. Návratnosť investícií sa takisto zhoršila, čo sťažilo výrobnému odvetviu Únie získavanie kapitálu a rast. To viedlo k poklesu investícií o 50 % v období revízneho prešetrovania v porovnaní s rokom 2022.

5.5. **Záver o ujme**

(139) Makroukazovatele, ako je výroba, predaj a zamestnanosť v Únii, sa v období 2020 až 2022 neustále zvyšovali v dôsledku zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. V období revízneho prešetrovania sa však objem výroby, kapacity, predaj a zamestnanosť znížili v dôsledku zvýšeného hromadenia zásob počas pandémie ochorenia COVID-19, po ktorom nasledoval pokles dopytu v dôsledku zrušenia opatrení v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 a zmeny hospodárskej situácie v Únii, ktorá sa vyznačovala najmä vysokými nákladmi na energie a infláciou.

(140) Pokiaľ ide o mikroekonomické ukazovatele, prešetrovaním sa zistilo, že ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky v období 2020 až 2022 zostala nad 7 %. V období revízneho prešetrovania však ziskovosť výrobného odvetvia Únie klesla na 5,4 %. Peňažný tok sa v rokoch 2020 až 2022 znížil a v roku 2023 sa dostal do záporných hodnôt. Návratnosť investícií sa takisto zhoršila, čo sťažilo výrobnému odvetviu Únie získavanie kapitálu a rast.

(141) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že sa výrobné odvetvie Únie zotavilo z minulej značnej ujmy v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia spôsobenej dumpingovým dovozom z ČĽR. Počas posudzovaného obdobia sa však zhoršilo niekoľko ukazovateľov ujmy a výrobné odvetvie Únie sa vrátilo do ekonomicky nestabilnej situácie. Komisia preto ďalej skúmala pravdepodobnosť opätovného výskytu ujmy, ktorú pôvodne spôsobil dumpingový dovoz z ČĽR, ak by sa opatrenia zrušili.

6. **PRAVDEPODOBNOSŤ OPÄTOVNÉHO VÝSKYTU UJMY**

(142) S cieľom určiť pravdepodobnosť opätovného výskytu ujmy v prípade zrušenia opatrení Komisia analyzovala tieto prvky: výrobnú kapacitu a voľnú kapacitu v ČĽR, vzťah medzi vývoznými cenami do tretích krajín a úrovňou cien v Únii a vplyv potenciálneho dovozu a úrovne cien takéhoto dovozu z týchto krajín na situáciu výrobného odvetvia Únie.

6.1. **Voľná kapacita v ČĽR a atraktívnosť trhu Únie**

(143) Ako už bolo opísané a podrobne uvedené v bode 3.10.1, vyvážajúci výrobcovia v ČĽR majú značné voľné kapacity, ktoré by sa mohli použiť na výrobu prešetrovaného výrobku na vývoz do Únie v prípade uplynutia platnosti opatrení. Množstvo, ktoré by mohli čínski vyvážajúci výrobcovia vyviezť, predstavuje 73 miliónov kusov, čo značne prevyšuje veľkosť trhu Únie.

(144) Ako je opísané a podrobne uvedené v bode 3.10.2, trh Únie s elektrickými bicyklami je jedným z najväčších na svete a očakáva sa, že dopyt po elektrických bicykloch v nadchádzajúcich rokoch porastie, okrem iného aj v dôsledku environmentálnych politík v Únii. Čínski vyvážajúci výrobcovia vyvážali na svoje hlavné tretie trhy za ceny, ktoré boli počas obdobia revízneho prešetrovania výrazne nižšie ako priemerné predajné ceny výrobcov z Únie na trhu Únie. Preto je vývoz do Únie pre čínskych vývozcov potenciálne oveľa atraktívnejší. V dôsledku toho možno odôvodnene očakávať, že v prípade zrušenia opatrení by čínski vyvážajúci výrobcovia začali vyvážať veľké objemy prešetrovaného výrobku do Únie.

6.2. **Pravdepodobné ceny dovozu a vplyv na výrobné odvetvie Únie**

(145) S cieľom zistiť, ako by dovoz z ČĽR v prípade ukončenia opatrení ovplyvnil výrobné odvetvie Únie, Komisia vykonala porovnávaciu analýzu cien bez existencie antidumpingových opatrení.

(146) S cieľom odhadnúť pravdepodobnú cenu, za ktorú by čínski výrobcovia predávali pri vývoze na trh Únie, Komisia vykonala porovnanie priemernej ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky (zo závodu) so zodpovedajúcou priemernou cenou prešetrovaného výrobku z ČĽR pri vývoze do tretích krajín, ako je Spojené kráľovstvo, Turecko, Nórsko alebo Srbsko, ktoré majú samostatné kódy pre elektrické bicykle a nemajú zavedené žiadne opatrenia.

(147) Výsledok porovnania ukázal, že priemerná cena čínskeho vývozu dotknutého výrobku do uvedených krajín sa pohybovala od 210 EUR do 650 EUR, t. j. bola výrazne nižšia ako cena výrobného odvetvia Únie na trhu Únie. Ak by sa preto povolilo uplynutie platnosti opatrení, bolo by pravdepodobné, že dovoz z ČĽR by vstúpil na trh vo veľkých objemoch ako v období prešetrovania v rámci pôvodného prešetrovania a za nízke ceny, čo by spôsobilo ujmu.

(148) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa dospelo k záveru, že zrušenie opatrení by s najväčšou pravdepodobnosťou viedlo k výraznému zvýšeniu dumpingového dovozu z ČĽR za ceny spôsobujúce ujmu. V dôsledku toho by bola životaschopnosť výrobného odvetvia Únie vystavená vážnemu riziku.

7. **ZÁUJEM ÚNIE**

(149) V súlade s článkom 21 základného nariadenia Komisia preskúmala, či by zachovanie existujúcich antidumpingových opatrení bolo v rozpore so záujmom Únie ako celku. Určenie záujmu Únie bolo založené na vyhodnotení všetkých jednotlivých dotknutých záujmov vrátane záujmov výrobného odvetvia Únie, dovozcov a používateľov.

7.1. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(150) Prešetrovaním sa preukázalo, že prípadné uplynutie platnosti opatrení by malo negatívny vplyv na výrobné odvetvie Únie. Opatreniami sa obnovili rovnaké podmienky na trhu Únie. Tým sa umožnil vstup nových spoločností na trh, najmä v segmentoch základnej a strednej triedy. Počet známych výrobcov elektrických bicyklov z Únie sa takmer zdvojnásobil z približne 37 v roku 2020 na 67 v roku 2023, a to napriek problémom vyplývajúcim z hospodárskej situácie v rokoch 2022 – 2023. Počet vyrobených elektrických bicyklov v Únii sa v rokoch 2020 (3,4 milióna) až 2023 (4,5 milióna) zvýšil o viac ako 1 milión a predpokladá sa, že sa bude ďalej zvyšovať. Počet priamych zamestnancov sa zvýšil z približne 3 500 v pôvodnom období prešetrovania na takmer 11 000 v období revízneho prešetrovania.

(151) Zrušenie antidumpingových opatrení by vystavilo výrobcov z Únie vysokému riziku, najmä tých, ktorí obsluhujú segmenty základných a stredných elektrických bicyklov, medzi ktorých patrí mnoho menších výrobcov v celom výrobnom odvetví Únie.

(152) Zraniteľnú situáciu zhoršuje skutočnosť, že výroba elektrických bicyklov je kapitálovo veľmi náročná, pretože na udržanie výroby sú neustále potrebné značné zásoby častí a súčastí bicyklov. Okrem toho výrobcovia z Únie v posledných rokoch vo veľkom investovali do udržateľnej a ekologickej výroby a zlepšenia výrobkov. Ukončenie antidumpingových opatrení by zablokovalo rozvoj praktického technického know-how pre aplikáciu vyspelých technológií vrátane automatizácie a nových materiálov.

(153) Okrem toho podľa žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti je odvetvie elektrických bicyklov v Únii jedným z najväčších zelených odvetví, pričom podľa správy The European Bicycle Industry & Market Profile 2024 viac ako 1 000 malých a stredných podnikov (MSP) vytvára približne 80 000 pracovných miest. Patria sem pracovné miesta v priamej a nepriamej výrobe, v dodávateľských odvetviach, v oblasti príslušenstva k bicyklom, predajniach bicyklov atď.

(154) Na základe uvedených skutočností je predĺženie platnosti opatrení v záujme výrobného odvetvia Únie.

7.2. **Záujem montážnych firiem**

(155) Komisia sa obrátila na všetkých známych používateľov a neprepojených dovozcov.

(156) Po začatí konania sa prihlásila jediná strana, ktorá predložila pripomienky, a to skupina *ad hoc* v mene ôsmich malých spoločností v Únii, ktoré montujú časti a súčasti elektrických bicyklov dovážané z Číny a iných tretích krajín. Ich hlavná pripomienka sa týkala vykonávania opatrení proti dovozu (bežných) častí a súčastí bicyklov z Číny, čo spôsobuje neistotu v súvislosti s právnymi pravidlami dovozu častí a súčastí elektrických bicyklov, a teda sťažuje dovoz častí a súčastí elektrických bicyklov, na ktoré sa opatrenia nevzťahujú. Skupina sa postavila proti rozšíreniu opatrení najmä z dôvodu súčasných problémov s dovozom komponentov spolu s rizikom rozšírenia opatrení na tieto komponenty elektrických bicyklov a tvrdila, že využitie dohľadu nad trhom na kontrolu súladu dovozu z ČĽR so všetkými príslušnými predpismi by bolo účinnejšie na riešenie nekalého obchodu pri dovoze elektrických bicyklov z Číny, ktoré sú často nelegálne a nebezpečné.

(157) Komisia však usúdila, že nie je reálne, aby len dohľad nad trhom a regulačné opatrenia mohli zabrániť ujme spôsobenej dovozom dumpingových elektrických bicyklov z ČĽR. Ani problémy s presadzovaním colných predpisov v súvislosti s dovozom komponentov pre elektrické bicykle nemôžu odôvodniť ukončenie opatrení, ktoré dosiahli zamýšľaný účinok. V každom prípade presadzovanie opatrení nepatrí do rozsahu prešetrovania.

(158) Po poskytnutí informácií skupina *ad hoc* zopakovala rovnaké tvrdenia. Tvrdila, že Komisia by sa mala zamerať skôr na posilnenie dohľadu nad trhom než na rozšírenie opatrení na ochranu obchodu s cieľom riešiť základné príčiny narušení trhu a zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetky zainteresované strany. Podľa skupiny *ad hoc* opatrenia na ochranu obchodu neúmyselne vytvárajú regulačný rámec, ktorý podporuje dovoz nedostatočne štandardizovaných a nebezpečných bicyklov a zároveň sťažuje život seriózných výrobcov elektrických bicyklov z ČĽR s dlhodobými ambíciami na trhu Únie.

(159) Komisia zastávala názor, že argumenty, ktoré predložila skupina *ad hoc*, sa už riešili v odôvodnení 156. Keďže neboli predložené žiadne nové vecné pripomienky k týmto otázkam, záver uvedený v odôvodnení 157 bol potvrdený.

(160) Skupina *ad hoc* takisto tvrdila, že zrušenie opatrení na ochranu obchodu by neviedlo k výraznému zvýšeniu dovozu spôsobujúceho ujmu, keďže podľa nej skromný podiel čínskeho dovozu na trhu počas ORP vo výške 4,4 % oslabuje tvrdenie, že čínsky dovoz predstavuje značnú hrozbu.

(161) Komisia zvážila skutočnosť, že k zvýšeniu podielu na trhu počas ORP na 4,4 % došlo v situácii, keď boli zavedené opatrenia na ochranu obchodu. V dôsledku opatrení na ochranu obchodu sa podiel čínskeho dovozu na trhu počas posudzovaného obdobia zvýšil len o 2,1 percentuálneho bodu. Vzhľadom na atraktívnosť trhu Únie, výrobnú kapacitu a voľnú kapacitu v ČĽR a vzťah medzi vývoznými cenami do tretích krajín a cenovou úrovňou v Únii Komisia dospela k záveru, že ak by sa opatrenia zrušili, došlo by k výraznému zvýšeniu dumpingového dovozu z ČĽR na úrovni cien spôsobujúcich ujmu. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

(162) Skupina *ad hoc* okrem toho tvrdila, že Komisia vychádzala z neoverených informácií a tvrdení, ktoré ohrozujú nestrannosť prešetrovania, predovšetkým pokiaľ ide o informácie a tvrdenia, ktoré pochádzajú od žiadateľa.

(163) Ako sa uvádza v odôvodneniach 31 a 32, pokiaľ ide o zistenia týkajúce sa pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu a ujmy, Komisia uplatnila článok 18 základného nariadenia, keďže výrobcovia/vývozcovia z ČĽR pri prešetrovaní nespolupracovali. Zistenia týkajúce sa pravdepodobnosti pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu a ujmy boli preto založené na dostupných skutočnostiach, najmä na informáciách predložených spolu so žiadosťou o revízne prešetrovanie, ako aj na informáciách získaných od spolupracujúcich strán v priebehu revízneho prešetrovania (konkrétne od žiadateľa a výrobcov z Únie zaradených do vzorky). Všetky informácie, ktoré predložili výrobcovia z Únie zaradení do vzorky, boli dôkladne overené. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

7.3. **Záujem používateľov a neprepojených dovozcov**

(164) Okrem uvedeného podania sa neprihlásili žiadni používatelia ani neprepojení dovozcovia, ktorí by na tomto prešetrovaní spolupracovali a predložili vyplnený dotazník. Komisia na základe informácií, ktoré mala k dispozícii, zistila, že neexistujú žiadne dôkazy, ktoré by boli v rozpore so záverom pôvodného prešetrovania, že negatívne účinky na neprepojených dovozcov nemožno považovať za neprimerané a že ich zmierňuje dostupnosť alternatívnych zdrojov dodávok. Pozitívny vplyv vyrovnávacích opatrení na trh Únie, najmä na výrobné odvetvie Únie, prevážil nad potenciálnym negatívnym vplyvom na iné záujmové skupiny. Prešetrovaním sa skutočne potvrdilo, že okrem Číny existuje čoraz viac ďalších zdrojov dodávok z tretích krajín. Komisia preto dospela k záveru, že pokračovanie opatrení by nebolo pre používateľov a dovozcov neprimerane škodlivé.

7.4. **Záver o záujme Únie**

(165) Komisia na základe uvedených skutočností dospela k záveru, že neexistujú žiadne presvedčivé dôvody týkajúce sa záujmu Únie, ktoré by hovorili v neprospech zachovania existujúcich opatrení na dovoz prešetrovaného výrobku s pôvodom v ČĽR.

8. **ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

(166) Na základe záverov, ku ktorým Komisia dospela v súvislosti s pokračovaním dumpingu, opätovným výskytom ujmy a záujmom Únie by sa mali antidumpingové opatrenia týkajúce sa dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v ČĽR zachovať.

(167) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania súvisiace s rozdielmi v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálnych antidumpingových ciel. Uloženie individuálnych antidumpingových ciel sa uplatňuje len po predložení platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Až do predloženia takejto faktúry by mal dovoz podliehať antidumpingovému clu uplatniteľnému na „všetky ostatné spoločnosti“.

(168) Hoci je predloženie tejto faktúry nevyhnutné na to, aby colné orgány členských štátov mohli na dovoz uplatňovať individuálne sadzby antidumpingového cla a oslobodenie od cla, nejde o jediný prvok, ktorý majú zohľadňovať. Colné orgány členských štátov totiž aj v prípade, že sa tovar predkladá s faktúrou spĺňajúcou všetky požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia, musia vykonať svoje zvyčajné kontroly a môžu si podobne ako vo všetkých ostatných prípadoch vyžiadať ďalšie doklady (prepravné doklady atď.), aby mohli overiť správnosť údajov uvedených vo vyhlásení a zabezpečiť, že následné uplatnenie nižšej colnej sadzby je odôvodnené v súlade s colnými predpismi.

(169) Ak by sa po uložení príslušných opatrení výrazne zvýšil objem vývozu jednej zo spoločností, na ktoré sa vzťahujú nižšie individuálne 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 tomto prešetrovaní sa môže okrem iného preskúmať potreba odňatia individuálnej colnej sadzby, resp. sadzieb a následného uloženia cla pre celú krajinu.

(170) Individuálne sadzby antidumpingového cla pre jednotlivé spoločnosti uvedené v tomto nariadení sa uplatňujú výlučne na dovoz prešetrovaného výrobku s pôvodom v ČĽR, ktorý vyrábajú vymenované právnické osoby. Na dovoz prešetrovaného výrobku vyrobeného akoukoľvek inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s osobitne uvedenými subjektmi, by sa mala uplatňovať sadzba cla vzťahujúca sa na „všetky ostatné spoločnosti“. Nemala by sa na ne uplatňovať žiadna z individuálnych antidumpingových colných sadzieb.

(171) Ak spoločnosť následne zmení názov svojho subjektu, môže požiadať o uplatňovanie týchto individuálnych antidumpingových colných sadzieb. Táto žiadosť musí byť adresovaná Komisii ([57]). Žiadosť musí obsahovať všetky relevantné informácie, ktoré umožnia preukázať, že uvedenou zmenou nie je dotknuté právo spoločnosti využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje. Ak zmenou názvu spoločnosti nie je dotknuté jej právo využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje, v *Úradnom vestníku Európskej únie* sa uverejní nariadenie o zmene názvu.

(172) Všetky zainteresované strany boli informované o základných skutočnostiach a úvahách, o ktoré sa opieral zámer odporučiť zachovanie existujúcich opatrení. Po poskytnutí týchto informácií im takisto bola poskytnutá lehota na predloženie stanovísk.

(173) Vývozca alebo výrobca, ktorý nevyvážal dotknutý výrobok do Únie v období, ktoré sa použilo na stanovenie úrovne cla v súčasnosti uplatniteľného na jeho vývoz, môže Komisiu požiadať, aby sa na neho vzťahovala sadzba antidumpingového cla pre spolupracujúce spoločnosti nezaradené do vzorky. Komisia by mala takejto žiadosti vyhovieť za predpokladu, že sú splnené tri podmienky. Nový vyvážajúci výrobca by musel preukázať, že: i) nevyvážal dotknutý výrobok do Únie v období, ktoré sa použilo na stanovenie úrovne cla uplatniteľného na jeho vývoz, ii) nie je prepojený so spoločnosťou, ktorá v uvedenom období dotknutý výrobok do Únie vyvážala a na ktorú sa preto vzťahujú antidumpingové clá, a iii) následne vyvážal dotknutý výrobok do Únie alebo prijal neodvolateľný zmluvný záväzok vyviezť do Únie značné množstvo tohto výrobku.

(174) Podľa článku 109 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2018/1046 ([58]), ak sa má vrátiť suma v dôsledku rozsudku Súdneho dvora Európskej únie, sadzbou úroku, ktorý sa má zaplatiť, by mala byť sadzba, ktorú Európska centrálna banka uplatňuje na svoje hlavné refinančné operácie, uverejnená v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* v prvý kalendárny deň každého mesiaca.

(175) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/1036,

([57]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

([58]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2018/1046 z 18. júla 2018 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie, o zmene nariadení (EÚ) č. 1296/2013, (EÚ) č. 1301/2013, (EÚ) č. 1303/2013, (EÚ) č. 1304/2013, (EÚ) č. 1309/2013, (EÚ) č. 1316/2013, (EÚ) č. 223/2014, (EÚ) č. 283/2014 a rozhodnutia č. 541/2014/EÚ a o zrušení nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 (Ú. v. EÚ L 193, 30.7.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

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, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10).

2. Sadzby konečného antidumpingového cla uplatniteľné na čistú frankocenu na hranici Únie pred preclením sú v prípade výrobku opísaného v odseku 1 a vyrobeného ďalej uvedenými spoločnosťami takéto:

Krajina	Spoločnosť	Antidumpingové clo	Doplnkový kód TARIC
Čínska ľudová republika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd and 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 pôvodnom antidumpingovom prešetrovaní (s výnimkou spoločností, na ktoré sa vzťahuje sadzba súbežného vyrovnávacieho cla pre všetky ostatné spoločnosti) uvedené v prílohe I	24,2 %	
	Ostatné spolupracujúce spoločnosti v pôvodnom antidumpingovom prešetrovaní, na ktoré sa vzťahuje sadzba súbežného vyrovnávacieho cla pre všetky ostatné spoločnosti uvedené v prílohe II	16,2 %	
	Nespolupracujúce spoločnosti v pôvodnom antidumpingovom prešetrovaní, ale spolupracujúce v paralelnom pôvodnom antisubvenčnom prešetrovaní, uvedené v prílohe III	70,1 %	
	Všetky ostatné spoločnosti	62,1 %	C999

3. Uplatňovanie individuálnych 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) (prešetrovaného výrobku) predaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, vyrobila spoločnosť (názov a adresa spoločnosti) (doplnkový kód TARIC) v [dotknutej krajine]. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.“ Až do predloženia takejto faktúry sa uplatňuje clo uplatňované na všetky ostatné spoločnosti.

4. Článok 1 ods. 2 možno zmeniť tak, že sa doplní o nových vyvážajúcich výrobcov z Čínskej ľudovej republiky, pre ktorých sa stanoví primeraná vážená priemerná sadzba antidumpingového cla pre spolupracujúce spoločnosti nezaradené do vzorky. Nový vyvážajúci výrobca poskytne dôkazy, že:

a) nevyvážal tovar opísaný v článku 1 ods. 1 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike v období od 1. októbra 2016 do 30. septembra 2017 (ďalej len „pôvodné obdobie prešetrovania“);

b) nie je prepojený s vývozcom ani výrobcom, na ktorého sa vzťahujú opatrenia uložené týmto nariadením a ktorý spolupracoval alebo mohol spolupracovať pri prešetrovaní, ktoré viedlo k uloženiu cla, a

c) po uplynutí pôvodného obdobia prešetrovania skutočne vyvážal prešetrovaný výrobok s pôvodom v Čínskej ľudovej republike alebo prijal neodvolateľný zmluvný záväzok vyviezť do Únie značné množstvo tohto výrobku.

5. Ak by sa konečné vyrovnávacie clá uložené článkom 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2025/114 ([59]) zmenili alebo zrušili, clá uvedené v odseku 2 sa zvýšia v rovnakom pomere obmedzenom na skutočne zistené dumpingové rozpätie alebo zistené rozpätie ujmy podľa jednotlivých spoločností a od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

V prípadoch, keď bolo vo vzťahu k určitým vyvážajúcim výrobcom vyrovnávacie clo odpočítané od antidumpingového cla, žiadosti o vrátenie cla podľa článku 21 nariadenia (EÚ) 2016/1037 takisto povedú k posúdeniu dumpingového rozpätia daného vyvážajúceho výrobcu, ktoré existovalo počas obdobia prešetrovania vrátenia cla. Suma, ktorá sa má žiadateľovi o vrátenie cla vrátiť, nesmie presiahnuť rozdiel medzi vybraným clom a kombinovaným vyrovnávacím a antidumpingovým clom stanoveným v rámci prešetrovania vrátenia cla.

6. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

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

V Bruseli 23. januára 2025

Za Komisiu

predsedníčka

Ursula VON DER LEYEN

([59]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/114 z 23. januára 2025, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

PRÍLOHA I

Názov	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 Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu (Ťiang-su)	C484
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, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong (Kuang-tung)	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin (Tchien-ťin)	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang (Če-ťiang)	C419
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 Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang (Če-ťiang)	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang (Če-ťiang)	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang (Če-ťiang)	C486
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
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

Názov	Provincia	Doplnkový kód TARIC
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
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu (Ťiang-su)	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin (Tchien-ťin)	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin (Tchien-ťin)	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong (Kuang-tung)	C452
Wettsen Corporation	Shandong (Šan-tung)	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. and 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 Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang (Če-ťiang)	C488
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 Electric Vehicle Co., Ltd. Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd., and Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.,	Zhejiang (Če-ťiang)	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin (Tchien-ťin)	C480

PRÍLOHA II

Názov	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 Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu (Ťiang-su)	C456
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 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
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	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