

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1012****ze dne 17. července 2018,****kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/671**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie <sup>(1)</sup> (dále jen „základní nařízení“), a zejména na článek 7 uvedeného nařízení,

po konzultaci s členskými státy,

vzhledem k těmto důvodům:

**1. POSTUP****1.1. Zahájení šetření**

- (1) Dne 20. října 2017 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise“) na základě článku 5 antidumpingové šetření týkající se dovozu jízdních kol, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem (dále jen „elektrická jízdní kola“) pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“) do Unie.
- (2) Komise zveřejnila oznámení o zahájení řízení v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(2)</sup> (dále jen „oznámení o zahájení řízení“).
- (3) Komise zahájila šetření na základě podnětu, který podalo dne 8. září 2017 Evropské sdružení výrobců jízdních kol (dále jen „žadatel“ či „EBMA“). Žadatel představuje více než 25 % celkové výroby elektrických jízdních kol v Unii. Podnět obsahoval důkazy o dumpingu a výsledné podstatné újmě, které byly dostačující pro zahájení šetření.
- (4) Dne 21. prosince 2017 zahájila Komise antisubvenční šetření týkající se dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR do Unie a zahájila samostatné šetření. Oznámení o zahájení řízení zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(3)</sup>.

**1.2. Celní evidence dovozu**

- (5) Dne 31. ledna 2018 podal žadatel žádost o celní evidenci dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení. Dne 3. května 2018 zveřejnila Komise prováděcí nařízení (EU) 2018/671 (dále jen „nařízení o celní evidenci“) <sup>(4)</sup>, kterým se od 4. května 2018 zavádí celní evidence dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR.
- (6) Zúčastněné strany v reakci na žádost o celní evidenci předložily připomínky, kterými se zabývalo nařízení o celní evidenci. Komise potvrzuje, že žadatelé předložili dostatečné důkazy odůvodňující potřebu celní evidence dovozu. Dovoz z ČLR a jeho podíl na trhu se prudce zvýšil. Připomínky byly proto zamítnuty.

**1.3. Období šetření a posuzované období**

- (7) Šetření dumpingu a újmy se vztahovalo na období od 1. října 2016 do 30. září 2017 (dále jen „období šetření“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2014 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 353, 20.10.2017, s. 19.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 440, 21.12.2017, s. 22.

<sup>(4)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/671 ze dne 2. května 2018, kterým se zavádí celní evidence dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 113, 3.5.2018, s. 4).

#### 1.4. Zúčastněné strany

- (8) V oznámení o zahájení řízení vyzvala Komise zúčastněné strany, aby se jí přihlásily, a mohly se tak zúčastnit šetření. Navíc Komise o zahájení šetření výslovně informovala žadatele, další známé výrobce v Unii, známé vyvážející výrobce a orgány ČLR a známé dovozce a vyzvala je k účasti.
- (9) Zúčastněné strany měly příležitost se k zahájení šetření vyjádřit a požádat o slyšení u Komise nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.
- (10) V oznámení o zahájení řízení Komise informovala zúčastněné strany, že prozatímně vybrala Švýcarsko jako třetí zemi s tržním hospodářstvím (dále jen „srovnatelná země“) ve smyslu čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení. Zúčastněné strany měly příležitost se vyjádřit a požádat o slyšení u Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.
- (11) Jelikož některé zúčastněné strany podporující podnět nakupují určité součástky pro svá elektrická jízdní kola v ČLR, požádaly z obavy o odvetná opatření o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti. Komise po posouzení předložených argumentů jejich žádostem vyhověla.
- (12) Čínská obchodní komora pro dovoz a vývoz strojírenských a elektronických výrobků (dále jen „CCCME“) a Sdružení evropských dovozců elektrických jízdních kol (Collective of European Importers of Electric Bicycles, dále jen „CEIEB“), což jsou organizace zastupující několik zúčastněných stran, předložily připomínky po zahájení řízení.
- (13) CCCME tvrdila, že důvody, kvůli kterým Komise vyhověla žádosti některých zúčastněných stran, jež podporovaly podnět, o zachování důvěrnosti ohledně jejich totožnosti, byly nedostatečné a neopodstatněné. Podle CCCME někteří členové výrobního odvětví Unie dovážejí z ČLR kompletní elektrická jízdní kola, a vzhledem k čl. 4 odst. 1 písm. a) základního nařízení tedy lze vyloučit, aby byli považováni za členy výrobního odvětví Unie. CCCME podotkla, že zachování důvěrnosti ohledně totožnosti některých zúčastněných stran zabraňuje vyvážejícím výrobcům v tom, aby řádně přezkoumali postavení v tomto případě.
- (14) Podobně tvrdilo CEIEB, že podnět neobsahuje seznam všech známých výrobců obdobného výrobku v Unii ani objem a hodnotu vyrobené těmito výrobci. Toto tvrzení Komise odmítla. Podnět obsahoval seznam známých výrobců v Unii <sup>(1)</sup> i jejich celkový objem výroby <sup>(2)</sup>. CEIEB proto mohlo posoudit seznam známých výrobců obdobného výrobku v Unii.
- (15) Tyto informace umožnily CEIEB zjistit, že dvě společnosti uvedené jako výrobci v Unii rovněž dovážejí výrobek, který je předmětem šetření, z dotčené země. Je tedy jasné, že CEIEB mohlo v tomto ohledu plně uplatnit své právo na obhajobu. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (16) CCCME dále tvrdila, že žádost neměla potřebnou úroveň dostatečných důkazů, které by vedly k zahájení šetření. Uvedla pro to čtyři důvody.
- (17) Zaprvé, v případě údajů o dovozu založených na čínských statistikách o vývozu a získaných od čínských celních úřadů spolu s úpravami těchto údajů za účelem filtrování výrobku podléhajícího tomuto šetření by neměla být zachovávána důvěrnost a Komise by měla řádně prověřit jejich zdroj.
- (18) Zadruhé, určité informace obsažené v podnětu, jako například údajná nadměrná kapacita v příslušném odvětví v ČLR, mohly být zavádějící, protože se vztahují nejen na odvětví elektrických jízdních kol, ale na elektrická i běžná jízdní kola společně. Podobně mohlo dojít k nadsazení hodnoty unijního trhu s elektrickými jízdními koly, protože údaje se vztahují na veškeré lehké elektrické dopravní prostředky, a nikoliv pouze na elektrická jízdní kola.
- (19) Zatřetí, tvrzení o subvencích uvedená v podnětu byla nepodložená a zasloužila by si vlastní antisubvenční šetření.

<sup>(1)</sup> Podnět, příloha 10.

<sup>(2)</sup> Podnět, příloha 9.

- (20) Začtvrté, podle CCCME obsahuje podnět řadu neopodstatněných tvrzení, jež poškozují odvětví výroby elektrických jízdních kol v ČLR, jelikož podle nich jsou hlavními hybateli inovací v tomto odvětví výrobci v Unii, zatímco čínští výrobci pouze kopírují současný stav technologie elektrických jízdních kol vyvinuté v Unii.
- (21) Komise podnět posoudila v souladu s článkem 5 základního nařízení a dospěla k závěru, že požadavky na zahájení šetření byly splněny, tj. že důkazy předložené žadatelem byly dostatečné a správné. Podle čl. 5 odst. 2 základního nařízení musí podnět obsahovat informace, které jsou žadateli rozumně dostupné, o faktorech uvedených ve zmíněném nařízení. Na základě poskytnutých důkazů Komise uznala, že tento požadavek byl splněn.
- (22) Co se týče argumentu ohledně údajů o čínském dovozu, odkazuje Komise na část 3.2 nařízení o celní evidenci a na část 4.3 tohoto prováděcího nařízení, kde je o tomto argumentu dostatečně pojednáno.
- (23) Pokud jde o argument týkající se nadměrné kapacity, je rozhodně důležité posoudit nadměrné kapacity společně pro elektrická i běžná jízdní kola, protože výrobní kapacitu pro běžná jízdní kola lze s nízkými náklady a malým úsilím přeměnit ve výrobní kapacitu pro elektrická jízdní kola (viz 172. bod odůvodnění), a existují důkazy o tom, že právě to společnosti vyrábějící oba typy jízdních kol dělají.
- (24) Co se týče připomínek o údajném subvencování čínského trhu, Komise dne 21. prosince 2017 zahájila antisubvenční šetření týkající se dovozu elektrických jízdních kol z ČLR do Unie a zahájila samostatné šetření. Toto šetření stále probíhá.
- (25) A konečně, pokud jde o argumenty ohledně inovací a kopírování, správnost tvrzení uvedených v bodě 4 neměla na posouzení Komise, které je základem pro zahájení tohoto případu, žádný dopad, jelikož tato tvrzení nepatří mezi faktory, k nimž bylo za tímto účelem přihlédnuto.
- (26) Komise tedy dospěla k závěru, že podnět obsahoval důkazy o dumpingu a výsledné podstatné újmě, které dostatečně odůvodňovaly zahájení šetření.

### 1.5. Výběr vzorku

- (27) V oznámení o zahájení řízení Komise uvedla, že možná provede výběr vzorku vyvážejících výrobců, výrobců v Unii a dovozců, kteří nejsou ve spojení, v souladu s článkem 17 základního nařízení.

#### 1.5.1. Výběr vzorku výrobců v Unii

- (28) V oznámení o zahájení řízení Komise uvedla, že předběžně vybrala vzorek výrobců v Unii. Komise vybrala vzorek na základě největšího reprezentativního objemu prodeje obdobného výrobku v období šetření a zajistila rovněž dostatečné zastoupení různých typů výrobku a zeměpisné rozložení.
- (29) Tento vzorek sestával ze čtyř výrobců v Unii. Výrobci v Unii vybraní do vzorku představovali 60 % celkového objemu výroby a 58 % celkového prodeje uskutečněného výrobním odvětvím Unie. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily.
- (30) EBMA tvrdila, že vzorek byl nadměrně zaměřen na nizozemský trh a že nepřikládá dostatečný význam francouzským výrobcům.
- (31) Komise uvedla, že do vzorku byly zahrnuty největší trhy pro výrobek, který je předmětem šetření, a největší výrobci, pokud jde o objem a prodej na trhu Unie, který mohl být v době, jež byla k dispozici, přiměřeně prošetřen.
- (32) Komise rovněž uvedla, že výroba francouzských výrobců tvoří jen malou část výroby elektrických jízdních kol v Unii. Pro zajištění reprezentativnosti vzorku proto není nutné do něj zahrnovat žádného francouzského výrobce.
- (33) Jedna zúčastněná strana navrhla, aby byl do vzorku přidán jeden německý výrobce. Dotčená společnost však nespolupracovala, a na připomínku tedy nebyl brán zřetel. Na reprezentativnost vzorku to nemělo vliv, jelikož vzorek pokrýval 60 % objemu výroby a jeden německý výrobce do něj zařazen byl.
- (34) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise potvrdila, že vzorek je pro výrobní odvětví Unie reprezentativní.

### 1.5.2. Výběr vzorku dovozců

- (35) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení řízení.
- (36) Jednadvacet dovozců, kteří nejsou ve spojení, požadované informace poskytlo a se zařazením do vzorku vyslovilo souhlas. V souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení Komise vybrala jako vzorek pět dovozců, kteří nejsou ve spojení, a sice na základě největšího objemu dovozu do Unie. V souladu s čl. 17 odst. 2 základního nařízení byl se všemi známými dotčenými dovozci výběr vzorku konzultován.
- (37) Jedna zúčastněná strana prohlásila, že vzorek dovozců není reprezentativní, protože nepokrývá dovozce z Dánska, Německa, Itálie a Spojeného království a nadměrně se zaměřuje na dovozce nakupující městská elektrická jízdní kola.
- (38) Spolupracující výrobci z Dánska, Německa a Spojeného království však byli mnohem menší než dovozci zařazení do vzorku a žádní italské dovozci nespolečně pracovali. Dovožci zařazení do vzorku navíc dováželi řadu výrobků včetně městských elektrických jízdních kol, trekingových elektrických jízdních kol, horských elektrických jízdních kol a skládacích elektrických jízdních kol.
- (39) Komise také uvádí, že vzorek obsahoval největší objem dovozu, který mohl být ve stanovené lhůtě přiměřeně prošetřen.
- (40) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise potvrdila, že vzorek je pro spolupracující dovozce reprezentativní.

### 1.5.3. Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR

- (41) Aby mohla rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala Komise všechny vyvážející výrobce v ČLR, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení řízení. Komise kromě toho požádala zastoupení Čínské lidové republiky při Evropské unii, aby označilo nebo kontaktovalo případné další vyvážející výrobce, kteří by mohli mít o účast na šetření zájem.
- (42) Požadované informace poskytlo a se zařazením do vzorku souhlasilo devadesát šest vyvážejících výrobců v ČLR. Jeden výrobce nevykázal žádný vývoz elektrických jízdních kol do Unie během období šetření, a proto nebyl považován za přijatelného pro zařazení do vzorku. Komise předběžně vybrala vzorek čtyř spolupracujících skupin výrobců na základě největšího reprezentativního objemu vývozu do Unie.
- (43) Podle čl. 17 odst. 2 základního nařízení byli všichni známí dotčení vyvážející výrobci elektrických jízdních kol a orgány ČLR ohledně vybraného vzorku konzultováni.
- (44) Tři spolupracující vyvážející výrobci nezařazení do vzorku tvrdili, že by do vzorku zařazení být měli vzhledem k údajně specifickým rysům své výroby či prodeje, které je odlišují od některých nebo od všech vyvážejících výrobců.
- (45) Tyto rysy nejsou z pohledu čl. 17 odst. 1 základního nařízení, na jehož základě byl vzorek vybrán, relevantní. V souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení Komise vybrala vzorek, který může být v daném čase přiměřeně prošetřen, a to na základě největšího reprezentativního objemu vývozu do Unie. Nikdo ze tří vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku nenamítal, že podle tohoto kritéria podmínky pro zařazení do vzorku splňuje, a nikdo z nich neuvěděl, že by se kritérium pro výběr vzorku mělo změnit. Tyto tři žádosti byly proto zamítnuty.
- (46) Po uplynutí lhůty pro odpovědi v rámci výběru vzorku a poté, co byl vzorek vybrán a dotazníky byly zaslány, se přihlásil jeden vyvážející výrobce a požádal, aby byl považován za spolupracujícího, neboť včas odpověděl na výběr vzorku v souběžně probíhajícím antisubvenčním šetření. Žádost byla zamítnuta, jelikož tato společnost se nepřihlásila včas v tomto šetření.

### 1.6. Individuální zjišťování

- (47) Šest vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku formálně požádalo o individuální zjišťování podle čl. 17 odst. 3 základního nařízení. Dva z nich žádali o zacházení jako v tržním hospodářství, což by znamenalo analyzování a ověřování dalších dvou formulářů žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství. Tři z těchto společností, které formálně požádaly o individuální zjišťování, jsou navíc skupiny společností s celkem šesti obchodníky, kteří jsou ve spojení. Týmy pracovníků zabývajících se případem by také musely analyzovat a ověřovat jejich odpovědi na příslušný antidumpingový dotazník. Zjišťování tak vysokého počtu žádostí by znamenalo příliš velké zatížení a nelze rozumně očekávat, že by bylo možné je provést během doby, která je pro účely tohoto šetření k dispozici. Komise se proto rozhodla nepovolit žádná individuální zjišťování.

### 1.7. Formuláře žádostí o zacházení jako v tržním hospodářství

- (48) Pro účely čl. 2 odst. 7 písm. b) základního nařízení zaslala Komise formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství všem spolupracujícím vyvážejícím výrobcům v ČLR, kteří byli zařazeni do vzorku, a spolupracujícím vyvážejícím výrobcům nezařazeným do vzorku, kteří měli v úmyslu požádat o individuální dumpingové rozpětí. Pouze jedna ze skupin vyvážejících výrobců v ČLR zařazených do vzorku podala žádost o zacházení jako v tržním hospodářství, kterou Komise posoudila.

### 1.8. Odpovědi na dotazník

- (49) Komise zaslala dotazníky všem společnostem zařazeným do vzorku, všem vyvážejícím výrobcům, kteří měli v úmyslu požádat o individuální zjišťování, a 27 potenciálním výrobcům ze srovnatelných zemí, konkrétně z Austrálie, Japonska, Jižní Koreje, Mexika, Spojených států amerických, Švýcarska, Thajska, Tchaj-wanu a Turecka.
- (50) Komise obdržela úplné odpovědi na dotazníky od všech výrobců v Unii zařazených do vzorku, všech dovozců zařazených do vzorku, kteří nejsou ve spojení, od vyvážejících výrobců z ČLR zařazených do vzorku, vyvážejících výrobců v ČLR, kteří žádali o individuální zjišťování, a od jednoho výrobce ze srovnatelné země, kterou bylo Švýcarsko.

### 1.9. Inspekce na místě

- (51) Komise si vyžádala a ověřila všechny údaje, které považovala za nezbytné k předběžnému stanovení dumpingu, výsledné újmy a zájmu Unie. Inspekce na místě podle článku 16 základního nařízení se uskutečnily v prostorách těchto společností:

Výrobci v Unii:

- Accell Group (Heerenveen, Nizozemsko),
- Eurosport DHS SA (Deva, Rumunsko) a společnost, která je s ní ve spojení, Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Německo),
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Německo),
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Nizozemsko).

Vyvážející výrobci v ČLR:

- Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (Tianjin),
- Giant Electric Vehicle Co. (Kunshan), Ltd, Giant (China) Co. (Kunshan), Ltd. and Giant (Tianjin) Co., Ltd. (Tianjin),
- Jinhua Vision Industry Co., Ltd and Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. (Jinhua),
- Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou).

Výrobci ve srovnatelné zemi:

- Bicycletec AG (Huttwil, Švýcarsko).

Dovozci v Unii, kteří nejsou ve spojení:

- Hartmobile B.V. (Amsterdam, Nizozemsko),
- Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Nizozemsko).

Dovozci v Unii, kteří jsou ve spojení:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Nizozemsko),
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Nizozemsko),
- Giant Deutschland GmbH. (Düsseldorf, Německo).

#### 1.10. Období šetření a posuzované období

- (52) Šetření o dumpingu a újmě se týkalo období od 1. října 2016 do 30. září 2017 (dále jen „období šetření“ nebo „OŠ“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2014 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

## 2. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

### 2.1. Dotčený výrobek

- (53) Dotčeným výrobkem jsou jízdní kola, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem pocházející z ČLR, v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10) (dále jen „dotčený výrobek“).
- (54) Tato definice se vztahuje na různé typy elektrických jízdních kol.

### 2.2. Obdobný výrobek

- (55) Šetření ukázalo, že stejné základní fyzické vlastnosti i stejná základní použití mají tyto výrobky:
- a) dotčený výrobek;
  - b) dotčený výrobek vyráběný a prodáváný na vnitrostátním trhu Švýcarska, které předběžně posloužilo jako srovnatelná země;
  - c) výrobek vyráběný a prodáváný v Unii výrobním odvětvím Unie.
- (56) Komise v této fázi rozhodla, že uvedené výrobky jsou obdobnými výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

### 2.3. Tvrzení týkající se definice výrobku

- (57) Ve svých připomínkách po zahájení šetření vyslovila CCCME námitky proti záměru Komise zařadit všechna elektrická jízdní kola do jedné skupiny jakožto jediný výrobek. Konkrétně namítala, že vysokorychlostní elektrická jízdní kola (elektrická jízdní kola dosahující rychlosti větší než 25 km/h a maximální rychlosti 45 km/h) by měla být z rozsahu šetření vyloučena. Zatímco motor standardního elektrického jízdního kola má maximální výkon <sup>(1)</sup> 250 W, motor vysokorychlostního elektrického jízdního kola může mít vyšší výkon, obvykle v rozmezí od 350 do 500 W.
- (58) CCCME tvrdila, že tato jízdní kola mají jiné vlastnosti, jsou určena k jinému použití a také se prodávají za výrazně odlišné ceny. Z pohledu spotřebitele nejsou vysokorychlostní elektrická jízdní kola zaměnitelná se všemi ostatními elektrickými jízdními koly, jichž se týká toto šetření.
- (59) Podle CCCME se vysokorychlostní elektrická jízdní kola od ostatních elektrických jízdních kol liší z několika důvodů. Zaprvé se liší suroviny a součásti. Například motor vysokorychlostního elektrického jízdního kola má vyšší jmenovitý výkon a materiály pro elektrická jízdní kola se vyznačují vyšší pevností a kvalitou.
- (60) Zadruhé se údajně výrazně liší náklady a ceny. Jelikož na kvalitu a pevnost součástí používaných k výrobě vysokorychlostních elektrických jízdních kol jsou přísnější požadavky, jsou náklady na výrobu vysokorychlostních jízdních kol vyšší než na výrobu běžných elektrických jízdních kol, což má za následek vyšší konečnou prodejní cenu.
- (61) Zatřetí se údajně liší kódy KN. Od 1. ledna 2017 jsou běžná elektrická jízdní kola zařazena do kódu KN 8711 60 10 a vysokorychlostní jízdní kola do kódu KN 8711 60 90. Před rokem 2017 byla běžná elektrická jízdní kola zařazena do kódu KN (ex) 8711 90 10 a vysokorychlostní jízdní kola do kódu KN (ex) 8711 90 90.

<sup>(1)</sup> Maximální trvalý jmenovitý výkon.

- (62) Začtvrté jsou vysokorychlostní elektrická jízdní kola považována za motorová vozidla (kategorie vozidel L1e-B), takže jezdci musí mít řidičský průkaz a používat přilbu. Na běžná elektrická jízdní kola se takové požadavky nevztahují. Těmito požadavky bude výrazně omezeno to, kdo si může kupovat a obsluhovat vysokorychlostní elektrická jízdní kola.
- (63) Zapáté, typy spotřebitelů jsou u vysokorychlostních elektrických jízdních kol odlišné. Spotřebiteli kupujícími běžná elektrická jízdní kola jsou obvykle zejména kancelářští pracovníci nebo starší osoby, které ocení pomocný pohon, zatímco spotřebiteli kupujícími vysokorychlostní elektrická jízdní kola jsou většinou mladí lidé, kteří tato jízdní kola používají k namáhavějším nebo sportovním činnostem.
- (64) Žadatel tvrdil, že všechna elektrická jízdní kola mají společné klíčové rysy. Zejména jde o to, že oba typy jsou jízdní kola určená ke šlapání a vybavená pomocným elektrickým motorem pro podporu šlapání. Všechna elektrická jízdní kola navíc podléhají stejným zkouškám podle evropské normy EN 15194. Na základě toho dospěl žadatel k závěru, že pro účely tohoto šetření tvoří všechna elektrická jízdní kola jediný výrobek.
- (65) Žadatel rovněž podotkl, že maximální rychlost pomocného motoru lze snadno změnit z 25 km/h na 45 km/h a naopak, jelikož je to především otázka programování softwaru, a nikoliv otázka skutečných fyzických rozdílů.
- (66) V průběhu šetření jeden dovozce prohlásil, že elektrická jízdní kola náležející do kategorie L1e-A by měla být vyloučena z definice výrobku, který je předmětem šetření. Do kategorie L1e-A patří elektrická jízdní kola s přídatným motorem o maximální rychlosti 25 km/h, ale s motorem o maximálním výkonu 1 kW. Elektrická jízdní kola kategorie L1e-A se v Unii údajně nevyrobují a nejsou v podnětu konkrétně uvedena. Tento dovozce dále tvrdí, že elektrická jízdní kola kategorie L1e-A nemohou výrobnímu odvětví Unie způsobit žádnou újmu, jelikož první elektrické jízdní kolo kategorie L1e-A bylo v Unii prodáno více než osm týdnů poté, co žadatel podnět podal.
- (67) Komise vzala všechny tyto připomínky v úvahu. Zároveň uvedla, že definice výrobku, který je předmětem podnětu, rozhodně zahrnuje všechna jízdní kola, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem. Definice výrobku rovněž neobsahuje žádné omezení ohledně klasifikace vozidel. Proto byl učiněn závěr, že na elektrická jízdní kola kategorie L1e-A se podnět vztahuje. Z internetových stránek tohoto dovozce bylo také zřejmé, že elektrická jízdní kola kategorie L1e-A mají veškeré výhody běžných elektrických jízdních kol s vyšším výkonem. Tento dovozce zejména zdůrazňuje, že ve většině členských států není povinné používat při jízdě na elektrických jízdních kolech kategorie L1e-A přilbu a lze je používat v pružích a na stezkách pro běžná jízdní kola.
- (68) Co se týče vysokorychlostních elektrických jízdních kol, bylo namítáno, že jejich výrobní náklady a prodejní cena jsou výrazně vyšší. To však samo o sobě není důvodem pro vyloučení výrobku z definice výrobku, jelikož definice výrobku obvykle zahrnuje zboží prodávané za různé ceny. Nicméně tento faktor byl vzat v potaz ve srovnáních při výpočtech dumpingů a újmy.
- (69) Pokud jde o různé určené použití a o různý náhled spotřebitele, argumentuje se tím, že běžná elektrická jízdní kola si kupují především starší lidé, rekreační cyklisté a kancelářští pracovníci, zatímco vysokorychlostní elektrická jízdní kola se většinou používají k namáhavějším činnostem, jako je dojíždění do zaměstnání. Jelikož kancelářští pracovníci pravděpodobně používají běžná elektrická jízdní kola pro jízdu z domova na pracoviště, je toto použití velice podobné použití vysokorychlostních elektrických jízdních kol za účelem dojíždění do zaměstnání. Lze tedy dospět k závěru, že určené použití a náhled spotřebitele se do značné míry překrývají, a nejsou proto důvodem pro vyloučení výrobku z rozsahu šetření.
- (70) Co se týče obou žádostí o vyloučení, dospěla Komise k závěru, že vysokorychlostní elektrická jízdní kola a jízdní kola kategorie L1e-A mají tytéž fyzické vlastnosti jako jiná elektrická jízdní kola, a spadají tedy do definice výrobku. I když Komise uznala, že v rámci obecné kategorie dotčeného výrobku existují různé typy výrobků, nemůže to samo o sobě vést k vyloučení z definice výrobku. Odlišné celní zařazení v rámci téže kategorie výrobku rovněž není kritériem, které by samo o sobě vedlo k vyloučení. V antidumpingových šetřeních je naprosto běžné, že se na dotčený výrobek vztahuje řada celních kódů. A konečně požadavky související s používáním dotčeného výrobku nebo obdobného výrobku po prodeji nemají vliv na základní fyzické vlastnosti, které výrobek definují pro účely antidumpingových šetření. Ve stejném ohledu není definice výrobku vymezena kategoriemi spotřebitelů, kteří se rozhodnou pro jeden či druhý typ výrobku. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (71) Jeden dovozce tvrdil, že z definice výrobku, který je předmětem šetření, by měly být vyňaty elektrické tříkolky. Uvedl, že není jasné, zda šetření skutečně pokrývá všechny typy jízdních kol (včetně bicyklů, tříkolek a čtyřkolek), nebo pouze bicykly, protože podle názvu oznámení o zahájení řízení se antidumpingové řízení týká pouze dovozu elektrických jízdních kol.

- (72) Komise podotkla, že definice výrobku, který je předmětem šetření, není vymezena názvem oznámení o zahájení řízení, nýbrž částí „2. Výrobek, který je předmětem šetření“. Tato část jasně vymezuje, že výrobek, který je předmětem šetření, pokrývá „jízdní kola“. Pojem „jízdní kola“ se neomezuje na jízdní kola se dvěma koly, ale zahrnuje i tříkolky a čtyřkolky. Jelikož nejběžnějším typem jízdních kol jsou bicykly, jsou v názvu uvedeny pouze bicykly, aniž by tím byly z rozsahu šetření vyloučeny ostatní typy jízdních kol.
- (73) Tento dovozce dále tvrdil, že šetření se konkrétně zaměřuje na bicykly. S tímto tvrzením Komise nesouhlasila. Komise shromáždila informace o všech typech elektrických jízdních kol – výrobci a dovozci v Unii museli uvést počet kol u všech výrobků, které vyrábějí a prodávají na trhu Unie. Je tedy jasné, že tříkolky byly samostatně identifikovány a šetřeny v průběhu celého šetření. Jelikož bicykly nepochybně jsou nejběžnějším typem jízdních kol, není překvapivé, že pojem „elektrokola/elektrická kola“ se obecně používá pro označení všech typů elektrických jízdních kol, a to jak v tomto šetření, tak na trhu. Neznamená to, že by ostatní typy jízdních kol nebyly v šetření brány v potaz.
- (74) Lze tedy dospět k závěru, že vysokorychlostní elektrická jízdní kola kategorie L1e-A a elektrické tříkolky mají tytéž základní fyzické vlastnosti a rysy i stejná koncová využití jako ostatní typy elektrických jízdních kol, a nemohou být tedy z rozsahu šetření vyloučena.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Běžná hodnota

##### 3.1.1. Zacházení jako v tržním hospodářství

- (75) Podle čl. 2 odst. 7 písm. b) základního nařízení Komise určí běžnou hodnotu v souladu s čl. 2 odst. 1 až 6 základního nařízení pro jakéhokoli vyvážejícího výrobce v ČLR, který splňuje kritéria stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, a mohlo by mu být proto přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství.
- (76) CCCMC tvrdila, že po vypršení platnosti odst. 15 písm. a) bodu ii) Protokolu o přistoupení ČLR ke Světové obchodní organizaci (dále jen „WTO“) dne 11. prosince 2016 by se na čínské vývozce měla vztahovat obecná pravidla pro stanovení běžné hodnoty. V tomto ohledu tvrdila, že použití metodiky pro země bez tržního hospodářství k určení běžné hodnoty po 11. prosinci 2016 je v rozporu s povinnostmi Unie vyplývajícími z jejího členství v WTO. Dále tvrdila, že běžná hodnota nemůže být založena na srovnatelné zemi, ale měla by být založena na údajích o čínských prodejích a nákladech.
- (77) Oznámení o zahájení řízení bylo zveřejněno dne 20. října 2017. V důsledku toho je příslušným právním předpisem použitelným na toto řízení základní nařízení ve znění platném v době zahájení šetření. Běžná hodnota se proto má stanovit na základě čl. 2 odst. 7 písm. a) a b) základního nařízení ve znění platném ke dni zahájení tohoto šetření v říjnu 2017. Žádost CCCME se proto zamítá.
- (78) Stručně uvedeno a pouze pro usnadnění odkazování jsou kritéria vymezená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení pro zacházení jako v tržním hospodářství následující:
- (1) obchodní rozhodnutí se přijímají na základě tržních podmínek bez zásadních zásahů státu a náklady odrážejí tržní hodnoty;
  - (2) společnosti vedou jednoznačné a jasné účetnictví prověřené nezávislými auditory v souladu s mezinárodními účetními standardy a používané ve všech oblastech;
  - (3) neexistují podstatná zkreslení způsobená bývalým systémem netržního hospodářství;
  - (4) právní jistotu a stabilitu zaručují právní předpisy o úpadku a o vlastnictví a
  - (5) měnové přepočty se provádějí podle tržních směnných kurzů.
- (79) Za účelem určení, zda jsou kritéria v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení splněna, si Komise vyžádala nezbytné informace tím, že požádala vyvážející výrobce o vyplnění formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství. O zacházení jako v tržním hospodářství požádal pouze jeden vyvážející výrobce, a to skupina Giant, která odpověděla ve stanovené lhůtě.
- (80) Jelikož tento případ zahrnoval strany, které jsou ve spojení, Komise prošetřila, zda skupina společností ve spojení jako celek splňuje podmínky pro přiznání zacházení jako v tržním hospodářství. V případech, kdy se určitá dceřiná společnost či jiná společnost ve spojení s vyvážejícím výrobcem v ČLR podílela přímo nebo nepřímo na výrobě či prodeji dotčeného výrobku, bylo proto provedeno zkoumání týkající se zacházení jako v tržním hospodářství u každé společnosti ve spojení individuálně a rovněž u celé skupiny těchto společností.

- (81) Komise si vyžádala veškeré informace, které považovala za nezbytné, a všechny informace předložené v žádostech o zacházení jako v tržním hospodářství si ověřila v prostorách hlavních právnických osob skupiny.
- (82) Na základě toho Komise zjistila, že skupina Giant neprokázala, že splňuje kritéria pro zacházení jako v tržním hospodářství stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, zejména kritéria č. 1 a 3. Proto Komise tuto žádost o zacházení jako v tržním hospodářství zamítla.
- (83) Navíc skupina Giant neprokázala, že nedochází k významnému zasahování státu a že náklady na hlavní vstupy podstatně odrážejí tržní hodnoty ve výrobě dotčeného výrobku. Jak bylo vysvětleno ve zpřístupněném zjištění týkajícím se zacházení jako v tržním hospodářství, skupina Giant nakupuje čínské hliníkové trubky a rámy, jejichž ceny jsou ovlivněny podstatným zkršením cen surového hliníku v důsledku zásadních zásahů státu. Na základě toho dospěla Komise k závěru, že skupina Giant neprokázala, že splňuje kritérium č. 1 pro zacházení jako v tržním hospodářství.
- (84) Skupina Giant navíc neprokázala, že nepodléhá výrazným zkršením přeneseným z bývalého systému netržního hospodářství. Podle zpřístupněného zjištění týkajícího se zacházení jako v tržním hospodářství měla skupina Giant prospěch z několika preferenčních daňových režimů, finančních pobídek a zvláštních odedtů vzniklých nákladů. Tyto výhody – zejména jsou-li sloučeny – se považují za výrazná zkršením přenesená ze systému netržního hospodářství. Skupina Giant tedy nesplnila kritérium č. 3 pro zacházení jako v tržním hospodářství.
- (85) Komise sdělila tato zjištění dotčenému vyvážejícímu výrobcí, orgánům dotčené země a výrobnímu odvětví Unie. Zúčastněné strany měly možnost se k těmto zjištěním vyjádřit a požádat o slyšení u Komise a/nebo úředníka pro slyšení v obchodních řízeních. Předložené názory vzala Komise v úvahu.
- (86) Po zveřejnění zjištění o zacházení jako v tržním hospodářství podala skupina Giant několik připomínek.
- (87) Co se týče kritéria č. 1, skupina Giant tvrdila, že cena hliníku používaného při výrobě elektrických jízdních kol je v souladu s mezinárodními cenami, jak je odráží Londýnská burza kovů. Také uvedla, že případné výsledné zkršením nelze označit za podstatné, protože co se týče hodnoty, byl dopad údajného zkršením minimální.
- (88) Jak Komise obsírně vysvětlila v dokumentu ke zveřejnění, Šanghajska burza nezelezných kovů funguje tak, aby čínska vláda měla trh s hliníkem pod úplnou kontrolou. To, zda je tento vliv využíván ke stanovování cen na úrovni trhu, nebo zda je založen na jiných faktorech, a tudíž se kolísavě odchyľuje od úrovně trhu, je pro zjištění výrazného zásahu státu irrelevantní. Kritérium výrazného zásahu státu je splněno, pokud stát může ovlivňovat ceny nejen okrajově, ale pokud může uplatňovat výraznou kontrolu nezávisle na tom, jak tuto kontrolu skutečně uplatňuje.
- (89) Skutečnost, že při výrobě elektrických jízdních kol se používá nižší podíl hliníku než v případě jiných výrobků, nemění nic na tom, že výrobcí elektrických jízdních kol působí na výrazně narušeném trhu. V tomto konkrétním případě – a bez ohledu na jeho hodnotu – Komise na základě faktů získaných během šetření zjistila, že hliníkový rám (vyrobený z hliníkových trubek) je jedním z nejdůležitějších prvků pro výrobu elektrického jízdního kola, který má vedlejší dopady na všechny ostatní součásti a komponenty.
- (90) Co se týče kritéria č. 3, skupina Giant argumentovala tím, že výhoda plynoucí z preferenčního daňového režimu je výrazem legitimních cílů průmyslové politiky ČLR a nemůže být považována za zkršením přenesené ze systému bývalého netržního hospodářství. Kromě toho skupina Giant uvedla, že případná zkršením nejsou výrazná. Dále skupina tvrdila, že pro zjišťování toho, zda preferenční přiznání uživacích práv k půdě představovalo podstatné zkršením, byla použita nesprávná metodika, která neamortizovala výhodu získanou během doby životnosti daného aktiva.
- (91) Komise nesouhlasila s tím, že by označení za podstatné zkršením ve smyslu čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení mělo jakoukoliv právní či věcnou souvislost s pojmem „výhoda“ ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 <sup>(1)</sup> (dále jen „základní antisubvenční nařízení“). Jde spíše o pojem, který je součástí tohoto hodnocení podle čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení.

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie (Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 55).

- (92) Komise zjistila, že dvěma společnostmi této skupiny byla téměř v plné výši vrácena částka ceny užívacích práv k půdě, zatímco třetí společnost zaplatila malý procentní podíl hodnoty užívacích práv k půdě po vrácení částky. Vzhledem k povaze odvětví, ve kterém je půda nejdůležitějším aktivem a v němž je zásadní povahy, mohla Komise pouze dospět k závěru, že výrobní náklady a finanční situace společnosti podléhají výrazným zkrácením přeneseným ze systému netržního hospodářství.
- (93) Závěr o zamítnutí žádosti skupiny Giant o zacházení jako v tržním hospodářství proto zůstává nezměněn.
- (94) Komise informovala zúčastněné strany o konečném závěru týkajícím se zacházení jako v tržním hospodářství.

### 3.1.2. Srovnatelná země

- (95) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení byla běžná hodnota pro vyvážející výrobce, jimž nebylo přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství, určena na základě ceny nebo početně zjištěné hodnoty ve třetí zemi s tržním hospodářstvím (dále jen „srovnatelná země“). Pro tento účel bylo nutné vybrat třetí zemi s tržním hospodářstvím.
- (96) Kromě Švýcarska, Japonska a Tchaj-wanu, které byly uvedeny v oznámení o zahájení řízení, se Komise snažila identifikovat výrobce výrobku, který je předmětem šetření, v Austrálii, Mexiku, Jižní Koreji, Thajsku, Turecku a Spojených státech amerických. Na základě obdržených informací požádala Komise sedmadvacet známých výrobců obdobného výrobku, aby jí poskytli informace. Jeden výrobce ve Švýcarsku a jeden výrobce na Tchaj-wanu odpověděli na dotazník pro výrobce ve srovnatelné zemi. Odpověď tchajwanského výrobce neobsahovala zásadní informace, k nimž patří výrobní náklady na typ výrobku a záznamy o domácím prodeji. Výrobce navzdory žádostem Komise svou odpověď nedoplnil, a Švýcarsko tak zůstalo jedinou potenciální srovnatelnou zemí.
- (97) CCCME argumentovala tím, že Švýcarsko by jako srovnatelná země nebylo z několika důvodů vhodné. Zprv švýcarská elektrická jízdní kola se od těch čínských liší – švýcarská elektrická jízdní kola mají středový motor, zatímco čínská mají převážně nábojový motor (zabudovaný do nábojů kol), což jsou různé technologie. Švýcarští výrobci také používají výrazně odlišné součástky (výkonnější středové motory, ovládací jednotky s GPS, dotykové displeje atd.). Zadruhé, švýcarští výrobci vyrábějí vlastní značky, zatímco čínští jsou většinou výrobci původního zařízení (dále jen „OEM“) pro dovozce v Unii. Zatřetí, celkový rozsah výroby ve Švýcarsku je mnohem menší než v ČR. Začtvrté, švýcarští výrobci dovážejí součástky z Unie a z Japonska, zatímco čínští výrobci používají domácí zdroje. A konečně, tři z osmi švýcarských výrobců pouze kompletují a přeprodávají elektrická jízdní kola z Tchaj-wanu a největší výrobce dováží všechny součásti ze zahraničí a ve Švýcarsku pouze provádí montáž.
- (98) CEIEB argumentovalo tím, že Švýcarsko by jako srovnatelná země nebylo vhodné. CEIEB zdůraznilo, že Švýcarsko má zcela jinou úroveň vývoje než ČR, a tím i odlišné výrobní náklady (zejména náklady práce). Na žádném jiném trhu na světě navíc není tak vysoký podíl vysokorychlostních elektrických jízdních kol, která jsou kvůli zákonem požadovanému schvalování typů obecně dražší.
- (99) Šetření potvrdilo, že zatímco naprostá většina elektrických jízdních kol, která z ČR do Unie vyvážejí vyvážející výrobci zařazení do vzorku, má nábojové motory, všechna elektrická jízdní kola, jež na švýcarském trhu během OŠ prodával spolupracující výrobce ze srovnatelné země, mají středové motory. Motor bývá vedle baterie nejdražší součástí elektrického jízdního kola. Středové a nábojové motory představují dvě odlišné technologie s různými technickými specifikacemi a různou úrovní složitosti. Středové motory se nejen prodávají za jinou cenu než motory nábojové, ale navíc to, který z nich se použije, má vedlejší dopady na ostatní součásti. Například elektrické jízdní kolo se středovým motorem má jiný, často dražší rám navržený speciálně pro tento motor. Totéž platí pro kola v případě elektrických jízdních kol s nábojovými motory. Pro elektrická jízdní kola se středovým motorem jsou nutné určité doplňkové součásti, jako jsou speciální pouzdra motoru, které pro kola s nábojovým motorem nutné nejsou. Jiné součásti, jako jsou čidla točivého momentu, se liší v závislosti na typu motoru.
- (100) Vzhledem k těmto dvěma odlišným technologiím s různými strukturami nákladů a různými cenami by využití Švýcarska jako srovnatelné země neposkytlo Komisi u naprosté většiny dovozu běžnou hodnotu, a to kvůli výše zmíněným vedlejším dopadům a obtížnému výpočtu úprav, který by byl nezbytný kvůli úpravě obvyklé hodnoty ze Švýcarska tak, aby odpovídala typům výrobků vyvážených z Číny do Unie.
- (101) Komise dále zkoumala vývoz výrobce ze srovnatelné země do jiných zemí, ale zde šlo rovněž výhradně o vývoz elektrických jízdních kol se středovými motory.
- (102) Komise proto v této fázi dospěla k závěru, že Švýcarsko není vhodnou srovnatelnou zemí podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení.

- (103) V případě neexistence třetí země s tržním hospodářstvím se proto v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení předběžně došlo k závěru, že není možné určit běžnou hodnotu pro výrobce zařazené do vzorku na základě cen na domácím trhu nebo početně zjištěné běžné hodnoty v třetí zemi s tržním hospodářstvím, včetně Unie, a proto je nutné určit běžnou hodnotu na základě jiného přiměřeného základu, v tomto případě na základě skutečně zaplacených cen nebo cen, které je třeba zaplatit za obdobný výrobek v Unii. Vzhledem k nevhodnosti Švýcarska a k neexistenci jiné spolupráce, jak je uvedeno v 96. a 99. až 102. bodě odůvodnění, to bylo považováno za vhodné. Kromě toho to Komise považovala za odůvodněné vzhledem k velikosti trhu Unie, existenci dovozu a silné vnitřní hospodářské soutěži na trhu Unie s tímto výrobkem.

### 3.1.3. Běžná hodnota

- (104) Jelikož v tomto případě nebylo přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství, byla běžná hodnota pro všechny čínské vyvážející výrobce určena, jak je vysvětleno ve 103. bodě odůvodnění výše, na základě skutečně zaplacených cen nebo cen, které je třeba zaplatit za obdobný výrobek v Unii, přičemž se vycházelo z údajů ověřených v prostorách výrobců v Unii zařazených do vzorku, jejichž seznam je uveden v 51. bodě odůvodnění.
- (105) Běžná cena každého typu výrobku vycházela ze skutečné prodejní ceny (ceny ze závodu), upravené tak, aby obsahovala cílový zisk výrobního odvětví Unie.
- (106) Naprostou většinu typů výrobku vyvážených z ČLR do Unie nebylo možné přiřadit k typům výrobku vyráběným a prodávaným v Unii. Ve vzácných případech, kdy přesné přiřazení na úrovni kontrolního čísla výrobku (dále jen „PCN“) nebylo možné, Komise opakovaně vyjímala vlastnosti PCN, dokud nebylo dosaženo úspěšného přiřazení. V některých výjimečných případech konkrétních typů jízdních kol, které se v Unii nevyrobí, bylo provedeno přiřazení na základě co největší možné shody podle ostatních vlastností. Podrobnosti o tomto postupu byly poskytnuty vyvážejícím výrobcům.

### 3.2. Vývozní cena

- (107) Vyvážející výrobci zařazení vzorku vyváželi do Unie buď přímo nezávislým odběratelům, nebo jako dovozci prostřednictvím společností, které jsou ve spojení, nebo společností, které nejsou ve spojení.
- (108) Pokud vyvážející výrobci dotyčný výrobek vyváželi přímo nezávislým odběratelům v Unii, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 8 základního nařízení stanovena na základě cen skutečně zaplacených nebo splatných za dotčený výrobek prodávaný na vývoz do Unie.
- (109) Jestliže vyvážející výrobci vyváželi dotčený výrobek do Unie prostřednictvím společností ve spojení, které působily jako dovozci, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 9 základního nařízení považována za stanovenou na základě ceny, za niž byl dovezený výrobek poprvé znovu prodán nezávislým odběratelům v Unii. V takových případech byly provedeny úpravy ceny o všechny náklady vzniklé mezi dovozem a dalším prodejem, včetně prodejních, správních a režijních nákladů a zisku (9 %).

### 3.3. Srovnání

- (110) Komise srovnala běžnou hodnotu a vývozní cenu vyvážejících výrobců zařazených do vzorku na základě ceny ze závodu.
- (111) Za účelem zajištění spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly podle čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité individuální úpravy o rozdíly ovlivňující ceny a srovnatelnost cen. Komise provedla následující úpravy vývozní ceny na základě údajů předložených vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku v jejich odpovědích na dotazník a při inspekci na místě: bankovní poplatky, poplatky za manipulaci a nakládku ve vyvážející zemi, úvěrové náklady a zisk obchodníků, kteří nejsou ve spojení, v případě obchodníků v Unii, kteří jsou ve spojení.
- (112) CCCME a jeden vyvážející výrobce zařazený do vzorku uvedli, že za účelem zajištění spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny by vývozní cena měla být upravena směrem nahoru kvůli tomu, že vyvážející výrobci jsou OEM.
- (113) CCCME argumentovala tím, že vzhledem k tomu, že většina čínských výrobců elektrických jízdních kol jsou OEM, prodávají se jimi vyrobená elektrická jízdní kola konečným spotřebitelům prostřednictvím dovozců a distributorů značkových výrobků. Cena účtovaná konečným spotřebitelům obsahuje jak přírůstek dovozce, tak přírůstek distributora. CCCME podotkla, že dovozci značkových výrobků v odvětví elektrických jízdních kol se odlišují od běžných dovozců v jiných odvětvích.

- (114) CCCME uvedla, že je to z toho důvodu, že v případech většiny elektrických jízdních kol vyvážených z ČLR do Unie provádějí design, výzkum a vývoj dovozci značkových výrobků nebo dovozci značkových výrobků ve spolupráci s výrozcem. V obou případech investují dovozci značkových výrobků do těchto prací značné prostředky podobně jako samotní výrobci v Unii. Kromě dovozní ceny přičtou dovozci značkových výrobků ke své ceně uplatněné při dalším prodeji ještě hodnotu vlastní značky. Před srovnáním s běžnou hodnotou by tedy vývozní cena čínských elektrických jízdních kol měla být upravena směrem nahoru připočtením přírážky dovozce značkových výrobků.
- (115) Komise zvážila provedení vhodné úpravy dle čl. 2 odst. 10 písm. d) (dále jen „obchodní úroveň“) základního nařízení. Příslušné podmínky nebyly splněny, jelikož Komise nezjistila žádný trvalý a zřejmý rozdíl ve funkcích a cenách výrobního odvětví Unie, co se týče prodeje prostřednictvím výrobců původního zařízení a prodeje neprobíhajícího prostřednictvím výrobců původního zařízení na trhu Unie na úrovni typů výrobku, ve smyslu čl. 2 odst. 10 písm. d) bodu i) základního nařízení. Ustanovení čl. 2 odst. 10 písm. d) bodu ii) základního nařízení také nebylo možné použít, neboť příslušná obchodní úroveň, tj. OEM, na domácím trhu výrobců v Unii neexistuje.
- (116) Komise také zvážila provedení úpravy podle čl. 2 odst. 10 písm. k) (dále jen „jiné činitele“) za účelem započtení nákladů na design a na výzkum a vývoj, které vznikají dovozcům značkových výrobků. Nicméně v této fázi šetření neposkytli vyvážející výrobci Komisi spolehlivé vyčíslení těchto nákladů. Komise proto vyzvala zúčastněné strany, aby jí poskytly spolehlivý a ověřitelný výpočet nákladů pro úpravu dle čl. 2 odst. 10 písm. k) základního nařízení.
- (117) Tvzení CCCME bylo tedy zamítnuto.
- (118) Podle tří vyvážejících výrobců bylo zařazení podle typu výrobku navrhané Komisí nedostatečné, jelikož nerozlišovalo elektrická jízdní kola různých cenových hladin. Požadovali, aby Komise k zařazení podle typu výrobku přidala několik vlastností, a to konkrétně:
- přesmykač – kvůli zohlednění rozdílů mezi vnitřním a vnějším přesmykačem,
  - brzda – kvůli zohlednění rozdílů mezi mechanickou a hydraulickou brzdou,
  - odpružení – kvůli zohlednění rozdílů mezi pružinovým, hydraulickým a vzduchovým odpružením, a
  - vlastnosti baterie – přidání dvou rozmezí kapacity: pod 250 Wh a od 250 Wh do 350Wh.
- (119) Žadatel však argumentoval tím, že různé součásti v rámci každé navrhané vlastnosti se samy o sobě neprodávají za různé ceny. Kromě toho elektrická jízdní kola s údajně dražšími součástmi v rámci každé navrhané vlastnosti nemusí být dražší než ta, která obsahují údajně levnější součást. Žadatel k tomu uvedl několik příkladů.
- (120) Vyvážející výrobci s tím však nesouhlasili a zdůraznili například to, že žadatel ve svých příkladech srovnává vnější přesmykač nejvyšší třídy (s deseti rychlostmi) s vnitřním přesmykačem nejnižší třídy (se třemi rychlostmi). Proto jsou ceny podobné. Podobně jsou mechanické brzdy nejvyšší třídy srovnávány s hydraulickými brzdami nejnižší třídy. Vyvážející výrobce rovněž zdůraznil, že srovnávání jízdních kol, která obsahují různé součásti, za účelem prokázání toho, že tyto součásti nemají dopad na celkovou cenu jízdního kola, je nesmyslné, protože v každém příkladu jsou jiné rozlišující faktory než dotčené součásti.
- (121) Komise vzala oba soubory připomínek v potaz. Co se týče dodatečných vlastností, Komise uvádí, že nemohla konstatovat, že by vnitřní přesmykač byl vždy výrazně dražší než vnější přesmykač nebo že by hydraulická brzda byla vždy výrazně dražší než mechanická. V rámci těchto dílčích kategorií existují součásti, které jsou na horním i dolním konci cenového rozpětí. Komise tedy dospěla k závěru, že zřejmě není trvalý a zřejmý rozdíl v ceně součástí v rámci navrhaných dodatečných vlastností, který by byl důvodem pro změny typů výrobků určených v tomto šetření.
- (122) V této fázi šetření nejsou žádné důkazy odůvodňující úpravy na základě rozdílů v cenách součástí v rámci výše uvedených vlastností, ani v rámci dodatečných vlastností uvedených později vyvážejícími výrobci (konkrétně počet rychlostí přesmykače a značka středového motoru). V rámci těchto vlastností obsahují čínská elektrická jízdní kola vyvážená do Unie směsici součástí, což dle nejlepšího vědomí Komise nezvýhodňuje žádný konkrétní typ. Totéž lze říci o elektrických jízdních kolech vyráběných v Unii. Komise opět vyzvala zúčastněné strany k poskytnutí těchto ověřitelných důkazů a informací, aby bylo možné dokončit posuzování výše uvedených argumentů.

### 3.4. Dumpingová rozpětí

- (123) U vyvážejících výrobců zařazených do vzorku srovnávala Komise váženou průměrnou běžnou hodnotu každého typu obdobného výrobku s váženou průměrnou vývozní cenou odpovídajícího typu dotčeného výrobku podle čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení.
- (124) Dumpingové rozpětí spolupracujících vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku bylo stanoveno podle ustanovení čl. 9 odst. 6 základního nařízení. Toto rozpětí bylo vypočítáno jako vážený průměr na základě rozpětí stanovených pro vyvážející výrobce zařazené do vzorku.
- (125) Pokud jde o všechny ostatní vyvážející výrobce v ČLR, Komise nejprve stanovila úroveň spolupráce v ČLR. Ta byla měřena hodnocením podílu objemu vývozu spolupracujících vyvážejících výrobců do Unie na celkovém objemu vývozu z dotčené země do Unie.
- (126) Úroveň spolupráce byla vysoká. Zbytkové dumpingové rozpětí platné pro všechny ostatní vyvážející výrobce v ČLR bylo proto prozatímně stanoveno na úrovni odpovídající nejvyššímu dumpingovému rozpětí zjištěnému u spolupracujících vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.
- (127) Prozatímní dumpingová rozpětí, vyjádřená jako procentní podíl z ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením, jsou následující:

Tabulka 1

| Společnost   | Prozatímní dumpingové rozpětí |
|--|-------------------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd.   | 90,6 %                        |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.                                     | 34,6 %                        |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd and Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. | 42,8 %                        |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.   | 106,4 %                       |
| Spolupracující vyvážející výrobci nezařazení do vzorku (viz příloha)           | 51,0 %                        |
| Všechny ostatní společnosti  | 106,4 %                       |

## 4. ÚJMA

### 4.1. Vymezení výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

- (128) Na začátku posuzovaného období vyrábělo obdobný výrobek v Unii jednačtyřicet výrobců. Tito výrobci představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení. Čtyři z nich během období šetření ukončili výrobu.
- (129) Celková výroba v Unii během období šetření byla stanovena přibližně na 1,1 milionu kusů. Komise toto číslo stanovila na základě číselného údaje o spotřebě poskytnutého Svazem evropských výrobců jízdních kol (dále jen „CONEBI“), statistik o dovozu a poměru prodeje a výroby výrobců v Unii zařazených do vzorku.
- (130) Jedna zúčastněná strana uvedla, že dva výrobci v Unii jsou zároveň dovozci elektrických jízdních kol. Netvrdila však, že by tyto výrobce měli být vyloučeni z vymezení výrobního odvětví Unie, ani pro jejich vyloučení nepředložila argumenty. Dovoz sám o sobě není důvodem k vyloučení z vymezení výrobního odvětví Unie.
- (131) Jiná zúčastněná strana tvrdila, že společnost ATALA a společnost Accell Nederland, která je s ní ve spojení, by neměly být součástí výrobního odvětví Unie, protože ATALA dováží elektrická jízdní kola z ČLR. Podle podmínek čl. 4 odst. 2 základního nařízení nejsou společnosti ATALA a Accell ve spojení. V každém případě však dovoz sám o sobě není důvodem k vyloučení z vymezení výrobního odvětví Unie.

- (132) Dovoz z ČLR nahlásily i jiní výrobci v Unii, kteří požádali o zachování důvěrnosti. Tyto společnosti spolu s těmi, jež jsou uvedeny ve 130. a 131. bodě odůvodnění, se na výrobě a prodeji výrobního odvětví Unie podílejí méně než 5 %. Nemají tedy žádný podstatný dopad na ukazatele újmy výrobního odvětví Unie jako celku. To, zda jsou tyto společnosti považovány za součást výrobního odvětví Unie, nemá na analýzu újmy žádný podstatný dopad. Tato otázka bude dále přezkoumána pro účely konečných zjištění.

#### 4.2. Spotřeba v Unii

- (133) Komise určila spotřebu v Unii na základě informací, které poskytl CONEBI.
- (134) Spotřeba v Unii se vyvíjela takto:

Tabulka 2

#### Spotřeba v Unii (v kusech)

|                                 | 2014      | 2015      | 2016      | OŠ        |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Unie celkem Spotřeba (v kusech) | 1 139 000 | 1 363 842 | 1 666 251 | 1 982 269 |
| <i>Index</i>                    | 100       | 120       | 146       | 174       |

Zdroj: CONEBI

- (135) Spotřeba v Unii trvale rostla z 1,1 milionu kusů v roce 2014 na téměř 2 miliony kusů během období šetření, což znamenalo 74 % nárůst během posuzovaného období. Tento vývoj byl způsoben větším environmentálním povědomím a pokračujícími investicemi do marketingu a propagace a také do technologického vývoje elektrických jízdních kol.

#### 4.3. Dovozy z ČLR

##### 4.3.1. Objem a podíl dovozu z ČLR na trhu

- (136) Elektrická jízdní kola jsou od roku 2017 řazena do kódu KN 8711 60 10. Před rokem 2017 byla elektrická jízdní kola řazena do kódu KN (ex) 8711 90 10, pod nímž byly zahrnuty i další výrobky. Za účelem vyřešení tohoto problému předložil žadatel podrobnou čínskou celní statistiku, ve které bylo možné identifikovat čínský vývoz elektrických jízdních kol.
- (137) Objem dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu tak, že vůči příslušnému kódu HS provedla extrapolaci poměru čínského vývozu elektrických jízdních kol (jak je uvedeno výše) vůči celkovému vývozu z ČLR pod stejným kódem HS. Za období devíti měsíců roku 2017 jsou čínské statistiky o dovozu založeny přímo na údajích Eurostatu.
- (138) Podíl dovozu na trhu byl následně stanoven na základě srovnání objemu dovozu se spotřebou v Unii uvedenou výše v tabulce 2 ve 134. bodě odůvodnění.
- (139) Dovoz z ČLR do Unie se vyvíjel takto:

Tabulka 3

#### Objem dovozu (v kusech) a podíl na trhu

|                               | 2014    | 2015    | 2016    | OŠ      |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Objem dovozu z ČLR (v kusech) | 199 728 | 286 024 | 389 046 | 699 658 |
| <i>Index</i>                  | 100     | 143     | 195     | 350     |
| Podíl na trhu (%)             | 18      | 21      | 23      | 35      |
| <i>Index</i>                  | 100     | 120     | 133     | 201     |

Zdroj: Eurostat, čínské statistiky o vývozu.

- (140) Objem dovozu z ČLR se více než ztrojnásobil, přičemž došlo k jeho nárůstu z téměř 200 000 kusů v roce 2014 na téměř 700 000 kusů v období šetření. Tempo růstu se od roku 2016 do období šetření zrychlilo.
- (141) Souběžně se podíl na trhu Unie, který připadá na dovoz z ČLR, zvýšil ze 17 % v roce 2014 na 35 % v období šetření.
- (142) CCCME vyjádřila obavy ohledně spolehlivosti statistiky čínských celních orgánů předložené žadatelem a požádala o poskytnutí podrobných statistických údajů a zdroje těchto údajů.
- (143) Žadatel na podporu svojí žádosti poskytl Komisi podrobné statistické údaje. Žadatel dále ve znění žádosti bez důvěrných údajů poskytl souhrnné číselné údaje o vývozu za rok. Žadatel rovněž uvedl, že zdrojem jsou čínské celní orgány, zmínil použité kódy a vysvětlil svou metodiku pro vyloučení jiných výrobků než dotčeného výrobku.
- (144) Komise při ověřování těchto údajů zjistila, že žadatel tyto statistiky celních orgánů koupil od zavedené čínské společnosti, která se na tuto oblast specializuje, a že tytéž údaje jsou k dispozici i od jiných čínských poskytovatelů služeb.
- (145) Během ověřování bylo však také prokázáno, že žadatel ve veřejně přístupné složce přesně popsal metodiku použitou k určení vývozu elektrických jízdních kol z ČLR.
- (146) Podrobné údaje předložené žadatelem byly navíc ještě prověřeny srovnáním s jinými zdroji informací a ukázalo se, že jsou spolehlivé. Žádná jiná strana nepředložila žádný alternativní zdroj informací ani alternativní metodiku.
- (147) Komise také zjistila, že podrobné údaje a totožnost společnosti, která tyto informace poskytla, byly ze své podstaty důvěrné ve smyslu čl. 19 odst. 1 základního nařízení. Zveřejnění totožnosti dodavatele informací by mělo výrazně negativní dopad na osobu poskytující tyto informace nebo na osobu, od níž byly získány.
- (148) Vzhledem k těmto okolnostem a k úrovni zveřejnění souhrnných údajů a metodiky složky bez důvěrných údajů Komise usoudila, že vstupní údaje a totožnost společnosti, která je dále prodává, nejsou nutné k tomu, aby dotčená strana mohla uplatnit svá práva na obhajobu.
- (149) Proto musel být argument CCCME zamítnut.
- (150) Zúčastněné strany tvrdily, že dovoz z ČLR sledoval trendy trhu, jelikož rostla jak spotřeba v Unii, tak čínský vývoz. Nicméně je třeba podotknout, že velikost růstu čínského vývozu je ve srovnání s růstem spotřeby v Unii velice odlišná. Od roku 2014 do období šetření vzrostl čínský vývoz o 250 %, zatímco spotřeba v Unii vzrostla mnohem pomaleji o 74 %. Trend byl tedy sice stejný, ale velikost růstu se značně lišila.

#### 4.3.2. Ceny dovozu z ČLR a cenové podbízení

- (151) Ceny dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu podle metody popsané ve 137. bodě odůvodnění.
- (152) Průměrná cena dovozu z ČLR do Unie se vyvíjela takto:

Tabulka 4

#### Ceny dovozu (v EUR za kus)

|       | 2014 | 2015 | 2016 | OŠ  |
|-------|------|------|------|-----|
| ČLR   | 472  | 451  | 477  | 422 |
| Index | 100  | 96   | 101  | 89  |

Zdroj: Eurostat, čínské statistiky o vývozu.

- (153) Průměrná cena dovozu z ČLR od roku 2014 do období šetření klesla o 11 %, přičemž nejprve došlo ke 4 % snížení v letech 2014–2015 a poté k 12 % snížení mezi rokem 2016 a obdobím šetření.
- (154) Protože podrobný sortiment typů výrobku nebyl vzhledem k povaze statistiky Eurostatu znám, nejsou údaje o vývoji cen zcela spolehlivé. Komise však uvedla, že průměrné ceny dovozu z ČLR byly výrazně nižší než ceny výrobců v Unii i než ceny dovozu z jiných třetích zemí, než je ČLR. Čínští vývozci navíc rozšířili řadu výrobků prodávaných na trhu v Unii a zahrnuli do této řady i dražší elektrická jízdní kola, ale průměrná cena čínského dovozu klesla.
- (155) Cenové podbízení během období šetření stanovila Komise srovnáním:
- (1) váženého průměru prodejních cen čtyř výrobců v Unii zařazených ve vzorku za jednotlivé typy výrobku účtovaných nezávislým odběratelům na trhu Unie upravených na úroveň ceny ze závodu; a
  - (2) odpovídajících vážených průměrných cen jednotlivých typů výrobku z dovozu vyvážejících výrobců v ČLR zařazených do vzorku, které byly účtovány prvním nezávislému odběrateli na trhu Unie a stanoveny na základě cen CIF s příslušnou úpravou o náklady na celní odbavení ve výši 6 % a o náklady po dovozu.
- (156) Ministerstvo obchodu ČLR prohlásilo, že analýza cenového podbízení by měla brát v potaz různé faktory, jako jsou typ elektrického jízdního kola (např. městské elektrické jízdní kolo a horské elektrické jízdní kolo), umístění motoru (nábojový nebo středový motor), výkon baterie a materiál, z něhož je elektrické jízdní kolo vyrobeno (např. ocel, hliník, uhlík). Bylo potvrzeno, že všechny tyto faktory byly při vytváření analýzy cenového podbízení vzaty v úvahu.
- (157) Komise provedla cenové srovnání u jednotlivých typů transakcí na stejné obchodní úrovni, v případě potřeby s náležitou úpravou a po odečtení rabatů a slev. Co se týče obchodní úrovně těchto transakcí, bylo zjištěno, že jak výrobci v Unii zařazení do vzorku, tak čínští vývozci zařazení do vzorku prodávají odběratelům původního zařízení, ale i pod vlastní značkou. Bylo tedy zkoumáno, zda je důvod pro úpravu o rozdíly v obchodní úrovni. V tomto ohledu bylo zkoumáno, zda existuje trvalý a zřejmý rozdíl mezi cenami při prodeji odběratelům původního zařízení a cenami prodeje pod vlastní značkou. Bylo zjištěno, že žádný trvalý a zřejmý rozdíl mezi těmito cenami v případě prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku neexistuje.
- (158) Výsledek srovnání byl vyjádřen jako procentní podíl obratu čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku v období šetření. Z tohoto srovnání vyplynulo, že rozpětí cenového podbízení se pohybovalo od 16,2 % do 41 %.

#### 4.4. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

##### 4.4.1. Obecné poznámky

- (159) V souladu s čl. 3 odst. 5 základního nařízení zahrnovalo posouzení dopadu dumpingového dovozu na výrobní odvětví Unie posouzení všech hospodářských ukazatelů, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie během posuzovaného období.
- (160) Jak je uvedeno ve 28. bodě odůvodnění, za účelem zjištění možné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie byl proveden výběr vzorku.
- (161) Pro účely stanovení újmy Komise rozlišovala mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy.
- (162) Komise posoudila makroekonomické ukazatele (výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, zaměstnanost, růst, produktivita, rozsah dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu) na základě informací, které pocházely od CONEBI, ze statistik o dovozu a od výrobců v Unii zařazených do vzorku.
- (163) Komise ověřila číselný údaj o spotřebě, který poskytl CONEBI. Komise zjistila, že tyto údaje byly skutečně založeny na informacích získaných od národních sdružení evropských výrobců, že pocházely z prohlášení nebo přiměřených odhadů společností a že byly podloženy příslušnou dokumentací a postupy průzkumu.

- (164) Z těchto informací pocházejí ukazatele prodeje, výroby, kapacity a zaměstnanosti výrobního odvětví Unie. Ty byly odhadnuty na základě příslušných poměrů výrobců v Unii zařazených do vzorku. Tento přístup dodržuje metodiku, již žadatel popsal ve znění žádosti bez důvěrných údajů. K této metodice nepředložila připomínky žádná zúčastněná strana.
- (165) Na základě toho dospěla Komise k závěru, že soubor makroekonomických údajů je pro hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie reprezentativní.
- (166) Komise posoudila mikroekonomické ukazatele (průměrné jednotkové prodejní ceny, náklady práce, jednotkové náklady, zásoby, ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic) na základě údajů obsažených v odpovědích na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku, které byly řádně ověřeny. Údaje se týkaly výrobců v Unii zařazených do vzorku.

#### 4.4.2. Makroekonomické ukazatele

##### 4.4.2.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

- (167) Celková výroba v Unii, výrobní kapacita a využití kapacity se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 5

#### Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

|                             | 2014      | 2015      | 2016      | OŠ        |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Objem výroby (v kusech)     | 842 531   | 987 111   | 1 108 087 | 1 089 541 |
| <i>Index</i>                | 100       | 117       | 132       | 129       |
| Výrobní kapacita (v kusech) | 1 140 553 | 1 397 145 | 1 694 853 | 1 538 347 |
| <i>Index</i>                | 100       | 122       | 149       | 135       |
| Využití kapacity (%)        | 74        | 71        | 65        | 71        |
| <i>Index</i>                | 100       | 96        | 89        | 96        |

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku

- (168) Objem výroby výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvýšil o 29 % navzdory poklesu o 2 % mezi rokem 2016 a obdobím šetření.
- (169) Tento nárůst ve výrobě byl způsoben nárůstem spotřeby v Unii. Výroba musí být plánována před velice krátkými prodejními sezónami, a do určité míry se tedy opírá o předpovědi prodeje. Pokles ve výrobě mezi rokem 2016 a obdobím šetření se tudíž týkal především setrvalé ztráty podílu na trhu oproti dovozu z ČLR, což donutilo výrobní odvětví Unie přehodnotit svá očekávání.
- (170) Spotřeba v Unii mezi rokem 2014 a obdobím šetření vzrostla o 35 %. Výrobní kapacita se mezi lety 2014 a 2016 zvýšila o 49 %, ale poté mezi rokem 2016 a obdobím šetření klesla o 9 %.
- (171) Využití kapacity kleslo ze 74 % v roce 2014 na 71 % v období šetření. Vzhledem k tomu, že kapacita rostla rychleji než výroba, kleslo využití kapacity mezi lety 2014 a 2016 ze 74 % na 65 %. Tento trend se mezi rokem 2016 a obdobím šetření obrátil, když kapacita klesla větší měrou než výroba, což mělo za následek zvýšení využití kapacity z 65 % na 71 %.
- (172) Kapacita se vztahuje k teoretickému počtu elektrických jízdních kol, která lze vyrobit na dostupných výrobních linkách. Výrobní linky používané v současné době pro výrobu elektrických jízdních kol jsou většinou přestavěny z již existujících výrobních linek, které se dříve používaly pro výrobu konvenčních jízdních kol. Takovouto přestavbu lze provést rychle a s nízkými náklady. Kapacita pro výrobu elektrických jízdních kol představuje malou část stávající kapacity pro výrobu konvenčních jízdních kol. V důsledku toho mají ukazatele kapacity a využití kapacity omezený význam, protože je lze upravit s přihlédnutím k vývoji na trhu. V tomto konkrétním případě Komise rovněž zjistila, že přechod z výroby konvenčních jízdních kol na výrobu elektrických jízdních kol také nevyžaduje významnou investici (s dopadem na peněžní tok, schopnost získat kapitál nebo pokračování provozu), významné fixní náklady (s velkým dopadem na ziskovost související s využitím), ani omezení zvýšení výroby.

## 4.4.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

(173) Objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 6

**Objem prodeje a podíl na trhu**

|   | 2014    | 2015    | 2016      | OŠ        |
|---|---------|---------|-----------|-----------|
| Celkový objem prodeje na trhu Unie (v kusech) | 862 168 | 941 937 | 1 074 335 | 1 042 268 |
| <i>Index</i>                                  | 100     | 109     | 125       | 121       |
| Podíl na trhu (%)                             | 76      | 69      | 64        | 53        |
| <i>Index</i>                                  | 100     | 91      | 85        | 69        |

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku

- (174) Objem prodeje výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvýšil o 21 %. Objem prodeje výrobního odvětví Unie se v letech 2014 až 2016 zvýšil o 25 %, ale poté mezi rokem 2016 a obdobím šetření klesl o 3 %.
- (175) Nárůst objemu prodeje v letech 2014 až 2016 byl podobně jako vývoj v objemu výroby způsoben narůstající spotřebou. Pokles objemu prodeje mezi rokem 2016 a obdobím šetření přímo souvisel se setrvalou ztrátou podílu na trhu oproti dovozu z ČLR.
- (176) Prodej výrobního odvětví Unie rostl mnohem pomalejším tempem než vývoj spotřeby. Podíl výrobního odvětví Unie na trhu následkem toho výrazně poklesl, a to ze 76 % v roce 2014 na 53 % v době šetření.

## 4.4.2.3. Růst

- (177) Výrobní odvětví Unie nedokázalo plně využít nárůst spotřeby mezi rokem 2014 a obdobím šetření. Spotřeba vzrostla o 74 %, ale výrobní odvětví Unie dokázalo zvýšit prodej pouze o 21 %. V důsledku toho výrobnímu odvětví Unie v témže období klesl podíl na trhu (o 23 procentních bodů). Výrobní odvětví Unie muselo kvůli dumpingovému dovozu z ČLR mezi rokem 2016 a obdobím šetření snížit výrobu, prodej, zaměstnanost a kapacitu.

## 4.4.2.4. Zaměstnanost a produktivita

(178) Zaměstnanost a produktivita se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 7

**Zaměstnanost a produktivita**

|                                 | 2014  | 2015  | 2016  | OŠ    |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Počet zaměstnanců               | 2 577 | 3 030 | 3 546 | 3 610 |
| <i>Index</i>                    | 100   | 118   | 138   | 140   |
| Produktivita (kusy/zaměstnanec) | 327   | 326   | 312   | 302   |
| <i>Index</i>                    | 100   | 100   | 96    | 92    |

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku

(179) Ve výrobním odvětví Unie během posuzovaného období vzrostla zaměstnanost o 40 %. K největšímu nárůstu došlo v letech 2014 až 2016. Zaměstnanost se mezi rokem 2016 a obdobím šetření zvýšila o 2 %.

(180) Následkem růstu zaměstnanosti, který byl rychlejší než růst výroby, klesla produktivita o 8 %.

#### 4.4.2.5. Velikost dumpingového rozpětí a překonání účinků minulého dumpingu

(181) Vzhledem k objemu a cenám dovozu z ČLR byl dopad rozsahu skutečných dumpingových rozpětí na výrobní odvětví Unie zásadní.

(182) Neexistují žádné důkazy o minulém dumpingu.

#### 4.4.3. Mikroekonomické ukazatele

##### 4.4.3.1. Ceny a faktory ovlivňující ceny

(183) Vážené průměrné jednotkové prodejní ceny čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku účtované nezávislým odběratelům v Unii se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 8

#### Prodejní ceny v Unii

|  | 2014  | 2015  | 2016  | OŠ    |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Průměrná jednotková prodejní cena v Unii (EUR/kus) | 1 112 | 1 156 | 1 237 | 1 276 |
| <i>Index</i>                                       | 100   | 104   | 111   | 115   |
| Jednotkové výrobní náklady (EUR/kus)               | 1 068 | 1 134 | 1 173 | 1 234 |
| <i>Index</i>                                       | 100   | 106   | 110   | 116   |

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(184) Průměrné prodejní ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku se během posuzovaného období zvýšily o 15 % v souladu s nárůstem průměrných výrobních nákladů, které se zvýšily o 16 %.

(185) Jelikož průměrné náklady a ceny ovlivňuje sortiment prodávaný těmito výrobci, neznamená to, že náklady a ceny srovnatelného výrobku během posuzovaného období vzrostly o 16 %.

##### 4.4.3.2. Náklady práce

(186) Průměrné náklady práce čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

#### Průměrné náklady práce na zaměstnance

|   | 2014   | 2015   | 2016   | OŠ     |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Průměrné náklady práce na jednoho zaměstnance (EUR) | 38 348 | 37 042 | 34 818 | 34 659 |
| <i>Index</i>  | 100    | 97     | 91     | 90     |

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(187) Následkem zvýšení počtu továrních dělníků ve vztahu ke zvýšení počtu zaměstnanců v prodejních a administrativních funkcích klesly průměrné náklady práce na jednoho zaměstnance během posuzovaného období o 10 %.

## 4.4.3.3. Zásoby

(188) Stav zásob čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 10

**Zásoby**

|                           | 2014   | 2015   | 2016   | OŠ     |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Konečné zásoby (v kusech) | 59 375 | 73 521 | 90 573 | 98 412 |
| <i>Index</i>              | 100    | 124    | 153    | 166    |

*Zdroj:* výrobci v Unii zařazení do vzorku

- (189) Konečný stav zásob čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku se v průběhu posuzovaného období zvýšil o 66 %.
- (190) Je třeba poznamenat, že stav zásob v období šetření byl zjišťován na konci září, kdy bývá stav zásob nízký, protože jde o konec prodejní sezóny. V jiných obdobích byl stav zásob zjišťován v prosinci, kdy je naopak běžné mít v očekávání příští prodejní sezóny velké zásoby.
- (191) Zvýšení stavu zásob bylo tedy výrazné. Bylo zjištěno, že tomu tak je vzhledem k obecnému vývoji na trhu a s ohledem na skutečnost, že zatímco objem výroby byl udržován na mnohem nižší úrovni než zvýšení spotřeby, objem prodeje stoupal ještě pomaleji než výroba, a to vedlo k hromadění zásob, což je obzvláště patrné na konci období šetření.

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

(192) Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic se u čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 11

**Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic**

|  | 2014      | 2015        | 2016       | OŠ         |
|--|-----------|-------------|------------|------------|
| Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (% obratu z prodeje) | 2,7       | 4,3         | 3,8        | 3,4        |
| <i>Index</i>   | 100       | 160         | 142        | 125        |
| Peněžní tok (EUR)  | 5 178 860 | - 5 433 666 | 17 079 409 | 4 955 399  |
| <i>Index</i>   | 100       | - 105       | 330        | 96         |
| Peněžní tok (% obratu z prodeje)   | 1,1       | - 1,0       | 2,5        | 0,6        |
| <i>Index</i>   | 100       | - 89        | 218        | 55         |
| Investice (EUR)  | 6 775 924 | 17 773 148  | 7 888 936  | 11 965 802 |
| <i>Index</i>   | 100       | 262         | 116        | 177        |
| Návratnost investic (%)  | 18        | 30          | 38         | 37         |
| <i>Index</i>   | 100       | 164         | 213        | 203        |

*Zdroj:* výrobci v Unii zařazení do vzorku

(193) Komise stanovila ziskovost čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, že zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obratu tohoto prodeje.

- (194) V roce 2014 bylo ziskové rozpětí na nízké úrovni 2,7 % a poté mezi rokem 2015 a obdobím šetření kleslo ze 4,3 % na 3,4 %.
- (195) Čistý peněžní tok je schopnost výrobců v Unii financovat svoji činnost z vlastních zdrojů. Peněžní tok se v posuzovaném období snížil o 4 % a v roce 2015 byl záporný. Nepokryl investice vynaložené v posuzovaném období.
- (196) Srovnání ziskového rozpětí v procentech obrátu s peněžními toky z provozní činnosti vyjádřenými na stejném základě dokazuje velice špatnou přeměnu zisku na peněžní toky, což je způsobeno kolísáním zásob.
- (197) Investice během posuzovaného období klesly o 77 %, přičemž představovaly maximálně 2 % prodeje.
- (198) Poměr návratnosti investic se v posuzovaném období zvýšil o 103 %. Nicméně, i když je odvětví elektrických jízdních kol ze strukturálního hlediska odvětvím využívajícím ve velké míře hotovost, jeho provoz vyžaduje jen málo aktiv a ta už obecně existují z výroby konvenčních jízdních kol. V této souvislosti má návratnost investic omezený význam.
- (199) Špatná finanční situace výrobního odvětví Unie, co se týče zisků a peněžních toků, během období šetření omezovala jeho schopnost získávat kapitál.

#### 4.4.4. Závěr ohledně újm

- (200) Výrobní odvětví Unie čelilo rychle narůstajícímu toku dumpingového dovozu z Číny a nedokázalo využít růstu trhu s elektrickými jízdními koly. Prodej během posuzovaného období vzrostl o 21 %, zatímco spotřeba se zvýšila o 74 %. Zároveň došlo k poklesu podílu na trhu o 23 procentních bodů, z nichž 18 získal čínský dovoz, jehož ceny se během období šetření podbízele cenám výrobního odvětví Unie o 16 % až 43 %.
- (201) Tlak na prodej byl znatelný v souvislosti s výrobou, zásobami, kapacitou, využitím kapacity a úrovní zaměstnanosti. Mezi lety 2014 a 2015 vzrostla výroba stejnou měrou jako spotřeba (+ 17 %, respektive + 20 %). Po roce 2015 však bylo výrobní odvětví Unie nuceno přehodnotit předpokládaný prodej. Trend ve výrobě se poté zřetelně a stále více odchyloval od obecného vývoje trhu, přičemž výroba mezi rokem 2015 a obdobím šetření vzrostla o 12 procentních bodů a spotřeba o 54 procentních bodů.
- (202) Nicméně s výjimkou roku 2014 byla výroba soustavně vyšší než prodej, což vedlo k výraznému nárůstu zásob. Výrobní kapacita, která se do roku 2016 zvyšovala v souladu se spotřebou, byla snížena, aby se dále nezhoršovala míra využití kapacity, která mezi lety 2014 a 2016 klesla o 9 procentních bodů.
- (203) Mezi rokem 2016 a obdobím šetření výroba celkově klesala, stavy zásob byly po prodejní sezóně vyšší než před ní, kapacita se snížila a zaměstnanost stagnovala, zatímco dovoz z ČLR vzrostl o 155 procentních bodů.
- (204) Vlivem tlaku na ceny a neschopnosti využít úspor z rozsahu na vznikajícím trhu byla ziskovost výrobního odvětví Unie v celém posuzovaném období stále na nízké úrovni. Tato nízká úroveň zisku a kolísání stavu zásob vedly k nízkým peněžním tokům z provozní činnosti, které byly pod úrovní investic vynaložených během posuzovaného období a vytvořily další prvek zranitelnosti tohoto odvětví, jež využívá ve velké míře hotovost a je značně závislé na likviditě poskytované bankami. Během období šetření se čtyři výrobci dostali do úpadku.
- (205) Ukazatele újm týkající se růstu, podílu na trhu, kapacity, využití kapacity, zásob, ziskového rozpětí, peněžního toku a schopnosti navýšení kapitálu se vyvíjely negativně. Ostatní ukazatele nedosáhly záporné hodnoty jen díky silnému základnímu růstu poptávky.
- (206) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise v této fázi k závěru, že výrobní odvětví Unie utrpělo podstatnou újmu ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení.

## 5. PŘÍČINNÁ SOUVISLOST

- (207) V souladu s čl. 3 odst. 6 základního nařízení Komise zkoumala, zda dumpingový dovoz z ČLR způsobil výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu. V souladu s čl. 3 odst. 7 základního nařízení Komise rovněž zkoumala, zda výrobní odvětví Unie mohlo být souběžně s tím poškozeno i jinými známými faktory.

- (208) Komise dbala na to, aby případná újma, kterou mohly způsobit jiné faktory než dumpingový dovoz z ČLR, nebyla přičítána na vrub tomuto dumpingovému dovozu. Těmito faktory jsou: dovoz z jiných třetích zemí, vývozní výkonnost výrobců v Unii a údajný dopad investic a rozšiřování kapacit.

### 5.1. Účinky dumpingových dovozů

- (209) Ceny dumpingového dovozu z ČLR se během období šetření výrazně podbížely cenám výrobního odvětví Unie a rozpětí tohoto cenového podbízení bylo v rozmezí od 16,2 % do 43,2 %. Během posuzovaného období přišlo výrobní odvětví Unie o 23 procentních bodů podílu na trhu, který vzrostl o 74 %, zatímco dovoz z ČLR se zvýšil o 250 % a jeho podíl na trhu stoupl o 17 procentních bodů – z 18 % na 35 %. Tlak na ceny vyvíjený dumpingovým dovozem z ČLR způsobil, že zisky a peněžní toky se držely na nízkých úrovních.

### 5.2. Účinky dalších faktorů

#### 5.2.1. Důvoz ze třetích zemí

- (210) Objem dovozu z dalších třetích zemí se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 12

#### Důvoz ze třetích zemí

| Země      |                     | 2014   | 2015   | 2016   | OŠ      |
|-----------|---------------------|--------|--------|--------|---------|
| Tchaj-wan | Objem (v kusech)    | 21 335 | 43 095 | 79 312 | 108 817 |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 202    | 372    | 510     |
|           | Podíl na trhu (%)   | 2      | 3      | 5      | 5       |
|           | Průměrná cena (EUR) | 622    | 571    | 843    | 1 016   |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 92     | 135    | 163     |
| Vietnam   | Objem (v ks)        | 37 892 | 74 259 | 91 468 | 101 376 |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 196    | 241    | 268     |
|           | Podíl na trhu (%)   | 3      | 5      | 5      | 5       |
|           | Průměrná cena (EUR) | 435    | 539    | 542    | 570     |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 124    | 125    | 131     |
| Švýcarsko | Objem (v kusech)    | 883    | 14 310 | 30 477 | 28 440  |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 1 621  | 3 452  | 3 221   |
|           | Podíl na trhu (%)   | 0      | 1      | 2      | 1       |
|           | Průměrná cena (EUR) | 1 140  | 1 391  | 1 606  | 1 606   |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 122    | 141    | 141     |
| Japonsko  | Objem (v kusech)    | 16 994 | 4 217  | 1 613  | 1 710   |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 25     | 9      | 10      |
|           | Podíl na trhu (%)   | 1      | 0      | 0      | 0       |
|           | Průměrná cena (EUR) | 1 098  | 1 406  | 1 687  | 952     |
|           | <i>Index</i>        | 100    | 128    | 154    | 87      |

| Země  |                     | 2014   | 2015    | 2016    | OŠ      |
|---|---------------------|--------|---------|---------|---------|
| Celkový dovoz ze všech třetích zemí kromě ČLR | Objem (v kusech)    | 77 104 | 135 881 | 202 870 | 240 343 |
|   | <i>Index</i>        | 100    | 176     | 263     | 312     |
|   | Podíl na trhu (%)   | 7      | 10      | 12      | 12      |
|   | Průměrná cena (EUR) | 641    | 666     | 828     | 897     |
|   | <i>Index</i>        | 100    | 104     | 129     | 140     |

Zdroj: Eurostat

- (211) Objem dovozu z jiných třetích zemí, než je ČLR, se výrazně vyvíjel a jeho podíl na trhu se zvýšil ze 7 % v roce 2014 (77 000 kusů) na 12 % (240 000 kusů v období šetření). Tempo tohoto nárůstu se ale zpomalilo, když čínští vývozci po roce 2015 začali vyvíjet intenzivnější činnost.
- (212) Tento dovoz pocházel téměř výlučně z Tchaj-wanu a Vietnamu. Nicméně po roce 2015 Komise zaznamenala pomalejší nárůst dovozu z Vietnamu, což lze vysvětlit podstatným a zvyšujícím se cenovým rozdílem oproti čínskému dovozu. Podobně docházelo k setrvalému růstu dovozu z Tchaj-wanu zároveň s neméně výrazným zvyšováním cen, což svědčí o tom, že tento dovoz se mohl přemístit do horního segmentu trhu.
- (213) Dovozy z Tchaj-wanu a Vietnamu měly v průměru nižší ceny než výrobní odvětví Unie. Vzhledem k širokému rozpětí cen elektrických jízdních kol však Komise nemůže dospět k závěru, že se tyto dovozy stejným způsobem podobály cenám výrobního odvětví Unie. Jejich průměrné ceny se navíc zvýšily, zatímco průměrné ceny dovozu z ČLR se snížily.
- (214) Rozdíl mezi cenami dovozu z Vietnamu a cenami výrobního odvětví Unie však byly výrazné, a nelze tedy vyloučit, že ke vzniku újmy nepatrně přispěly. Nicméně dovoz z Vietnamu přestal po roce 2015 získávat další podíl na trhu a jeho objem zůstal malý.
- (215) Z toho vyplývá, že dovoz ze všech jiných zemí, než je ČLR, nenarušil příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem z ČLR a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, a nemohl mít na tuto újmu větší než nepatrný dopad.

#### 5.2.2. Vývozní činnost výrobního odvětví Unie

- (216) Objem vývozu čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 13

#### Vývozní výkonnost výrobců v Unii zařazených do vzorku

|                         | 2014  | 2015   | 2016   | OŠ     |
|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| Objem vývozu (v kusech) | 5 539 | 14 529 | 24 922 | 21 548 |
| <i>Index</i>            | 100   | 262    | 450    | 389    |
| Průměrná cena (EUR)     | 1 570 | 680    | 676    | 907    |
| <i>Index</i>            | 100   | 43     | 43     | 58     |

Zdroj: Výrobci v Unii zařazení do vzorku

- (217) Vývoz mimo Unii uskutečňovaný výrobci v Unii zařazenými do vzorku byl zanedbatelný (3 % celkového objemu prodeje v posuzovaném období). Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie nemohla být ani s ohledem na pokles průměrné ceny příčinou újmy.

### 5.2.3. Investice a rozšiřování kapacit

- (218) CCCME tvrdila, že investice do kapacity měly v roce 2016 za následek přebytek výrobních kapacit převyšující veškeré realistické předpoklady prodeje, což způsobilo jak výrazné snížení využití kapacit, tak vážný dopad na ziskovost.
- (219) Toto tvrzení Komise odmítla. Zaprvé nelze říci, že investice do kapacity převyšovaly veškeré realistické předpoklady prodeje. Jak je uvedeno v tabulce 5 výše, výrobní kapacita v letech 2015–2016 vzrostla o 300 000 kusů. To bylo zcela v souladu s nárůstem spotřeby v letech 2015–2016, který činil právě 300 000 kusů, jak je uvedeno v tabulce 2 výše. Následkem nepřiměřeného tlaku ze strany čínského dumpingového dovozu snížilo výrobní odvětví Unie mezi rokem 2016 a obdobím šetření výrobní kapacitu o více než 150 000 kusů navzdory dalšímu růstu trhu o více než 300 000 kusů.
- (220) Zadruhé Komise zjistila, že úroveň kapitálových výdajů nebyla vysoká. Naopak se pohybovala pod 2 % celkového obrátu v posuzovaném období. Výrobní odvětví Unie přestavělo již existující výrobní linky, a zvýšení kapacity proto nebylo hlavní hybnou silou kapitálových výdajů.
- (221) Zatřetí kapitálové výdaje nebyly zohledněny v ziskovosti (kromě odpisů a amortizace, které se podstatně nezvýšily) ani v peněžních tocích (jež jsou na provozní úrovni). Bylo tedy nesprávné interpretovat jakékoliv z těchto ukazatelů s ohledem na úroveň investic.
- (222) A konečně z ukazatelů Komise vyplývá, že výrobní náklady rostly spolu s prodejními cenami. Nebylo tedy možné argumentovat tím, že zvýšení kapacity mělo neúměrný dopad na výrobní náklady.

### 5.3. Závěr ohledně příčinné souvislosti

- (223) Komise prozatímne stanovila příčinnou souvislost mezi újmou, která byla způsobena výrobci v Unii, a dumpingovým dovozem z ČLR.
- (224) Komise rozlišila a oddělila účinky všech známých činitelů na situaci výrobního odvětví Unie od účinků dumpingového dovozu působícího újmu.
- (225) Předběžně nebylo zjištěno, že by další známé faktory, jako je dovoz z jiných třetích zemí, vývozní výkonnost výrobců v Unii a údajný dopad investic a rozšiřování kapacit, narušily výše stanovenou příčinnou souvislost, a to ani při zohlednění jejich případného společného účinku.
- (226) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise v této fázi k závěru, že příčinou podstatné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie je dumpingový dovoz z ČLR a že ostatní činitele, zohledněné jednotlivě či společně, tuto příčinnou souvislost mezi újmou a dumpingovým dovozem nenarušily.

## 6. ZÁJEM UNIE

- (227) V souladu s článkem 21 základního nařízení Komise zkoumala, zda navzdory zjištění, že újmu způsobuje dumping, může učinit jednoznačný závěr, že v tomto případě není v zájmu Unie přijímat příslušná opatření. Zájem Unie byl stanoven na základě posouzení všech různých relevantních zájmů, včetně zájmu výrobního odvětví Unie, dovozců a uživatelů.

### 6.1. Zájmy dodavatelů

- (228) CONEBI, který sdružuje národní svazy zastupující výrobce jízdních kol i dodavatele součástí, uložení opatření podpořil. Žádný dodavatel však v tomto šetření svůj individuální postoj nevyjádřil.
- (229) Podle číselných údajů, jež poskytl CONEBI, vyrábí součásti jízdních kol (konvenčních i elektrických) 424 společností v 19 členských státech, přičemž tyto společnosti zaměstnávají 21 000 osob a v roce 2016 investovaly do výroby a inovací více než 660 milionů EUR.
- (230) Komise vyvodila předběžný závěr, že uložení antidumpingového cla bude v zájmu dodavatelů výrobního odvětví Unie.

## 6.2. Zájem výrobního odvětví Unie

- (231) Výrobní odvětví Unie se skládá jak z velkých, tak z malých a středních společností a v průběhu posuzovaného období přímo zaměstnávalo zhruba 3 600 zaměstnanců ve dvanácti členských státech. Navíc, i když spotřeba elektrických jízdních kol představuje stále ještě malou část celkového trhu s jízdními koly, přechod poptávky od konvenčních jízdních kol k elektrickým je rychlý a přináší s sebou strukturální problém týkající se udržení úrovně činnosti a udržení přidané hodnoty a pracovních míst v celém odvětví jízdních kol.
- (232) Jak je uvedeno v oddílu 4.4.4 výše, při zkoumání vývoje ukazatelů újmy od počátku posuzovaného období pocítovalo celé výrobní odvětví Unie zhoršení své situace a negativní vliv dumpingového dovozu.
- (233) Komise předpokládá, že uložení prozatímního antidumpingového cla umožní všem výrobcům fungovat za podmínek spravedlivého obchodu na trhu Unie. Kdyby opatření nebyla zavedena, je velmi pravděpodobné, že by došlo k dalšímu zhoršení hospodářské a finanční situace výrobního odvětví Unie.
- (234) Komise proto vyvodila předběžný závěr, že uložení antidumpingového cla bude v zájmu výrobního odvětví Unie.

## 6.3. Zájem dovozců, kteří nejsou ve spojení

- (235) CEIEB se vyslovilo proti uložení opatření. Tato organizace zastupuje jednadvacet dovozců ze sedmi členských států.
- (236) Jedenáct členů CEIEB se zúčastnilo výběru vzorku. Nesouhlas s uložení antidumpingových opatření vyjádřily také dvě společnosti, které členy tohoto sdružení nejsou. Celkově představovalo třináct společností, u nichž je objem dovozu znám, 10 % celkového dovozu z ČLR během období šetření.
- (237) Z písemných podání dovozců zařazených do vzorku vyplývalo, že uložení cla by pravděpodobně přinejmenším dočasně narušilo jejich dodavatelské řetězce a ohrozilo jejich finanční situaci, pokud by nedokázali přenést vyšší náklady vztahující se k tomuto clu na své zákazníky.
- (238) Dále z písemných podání dovozců zařazených do vzorku vyplývalo, že největší dovozci si dokázali zajistit zdroj elektrických jízdních kol anebo mají potenciální alternativní zdroje dodávek mimo ČLR, k nimž patří i výrobní odvětví Unie. Tito dovozci zaměstnávají většinu zaměstnanců zmíněných v 236. bodě odůvodnění.
- (239) Statistika dovozu prokazuje, že značné množství elektrických jízdních kol dodaly evropským dovozcům Vietnam a Tchaj-wan. Také je pravděpodobné, že dodávky by mohly dovozcům zajišťovat jiné země, které mají dobré postavení ve výrobě konvenčních jízdních kol.
- (240) Komise v této souvislosti poukazuje na to, že uložení cla na dovoz konvenčních jízdních kol z ČLR nemělo za následek to, že by se trh Unie uzavřel dovozům, a naopak tím došlo ke zvýšení počtu zemí dodávajících konvenční jízdní kola. Naopak na velkých trzích, kde žádná opatření ohledně konvenčních jízdních kol z ČLR neexistují – například ve Spojených státech amerických a v Japonsku –, představoval dovoz 99 %, respektive 90 % trhu a většina tohoto dovozu pocházela z ČLR.
- (241) Komise podotkla, že odvětví jízdních kol sestává z více než 450 výrobců, z nichž pouze 37 v současné době vyrábí elektrická jízdní kola. Stávající výrobci elektrických jízdních kol už navíc dodávají celou řadu elektrických jízdních kol a za běžných tržních podmínek mohou své výrobní kapacity zvýšit.
- (242) Ačkoliv uložení cla by mohlo mít nepříznivý účinek na několik dovozců, zejména malých, negativní dopad uložení cla by bylo možné zmírnit prostřednictvím možnosti zajištění zdrojů vhodných jízdních kol ve výrobním odvětví Unie, v jiných třetích zemích a v ČLR za spravedlivé ceny.
- (243) Komise proto dospěla k závěru, že uložení cla není v zájmu dovozců, ale že pravděpodobný negativní dopad na dovozce nepřevažuje nad pozitivním dopadem opatření na výrobní odvětví Unie.

## 6.4. Zájmy uživatelů

- (244) Do tohoto šetření se zapojila Evropská cyklistická federace (dále jen „ECF“). ECF zastupuje sdružení a federace cyklistů. ECF uvedla, že cena není určujícím faktorem toho, zda lidé jezdí na kole více či méně, a poskytla důkazy o tom, že v zemích, kde lidé jezdí na kole více, jsou jízdní kola a elektrická jízdní kola dražší.

- (245) Toto schéma potvrdilo ve svém písemném podání sdružení dovozců, kteří se postavili proti opatřením; z jejich podání vyplývalo, že v zemích, kde jsou elektrická jízdní kola přijímána nejrychleji, jsou tato kola v průměru nejdražší.
- (246) Sdružení dovozců také uvedlo, že mezi cenami elektrických jízdních kol, národní cyklistickou kulturou, kvalitou infrastruktury a přijímáním elektrických jízdních kol existuje výrazná spojitost.
- (247) ECF podporuje tržní podmínky, které jsou prospěšné pro kvalitu, inovace a služby. ECF tedy tvrdila, že pokud by vznikl dumping, mělo by to negativní dopad na vývoj elektrických jízdních kol a tím i na vytváření zelenější Evropy, která svým občanům nabízí efektivnější mobilitu.
- (248) Sdružení dovozců, kteří se postavili proti uložení opatření, naopak tvrdilo, že uložení opatření zabrání čínským výrobcům dodávat výrobky nejnižší třídy a vyvíjet výrobky střední a nejvyšší třídy, což by mělo za následek omezení hospodářské soutěže. Jelikož výrobní odvětví Unie údajně do značné míry působí v segmentech střední a nejvyšší třídy, mělo by to za následek omezený výběr a vyšší ceny pro evropské spotřebitele.
- (249) Šetření prokázalo, že výrobní odvětví Unie působí ve všech segmentech trhu včetně segmentu s výrobky na nejnižší úrovni. Očekává se, že opatření rozšíří a rozrůzní nabídku elektrických jízdních kol prostřednictvím obnovení rovných podmínek hospodářské soutěže. Je třeba připomenout, že uložení opatření pro konvenční jízdní kola nesnížilo výběr spotřebitelů, nýbrž zvýšilo různorodost dodavatelů a jejich zemí původu. Tento argument byl tedy shledán nepodloženým a musel být zamítnut.
- (250) Očekává se, že uložení opatření obnoví tržní ceny, které jsou fakticky vyšší než dumpingové ceny, avšak cena je faktorem ovlivňujícím rozhodování spotřebitelů, a pravděpodobný dopad na spotřebitelské ceny je nutno vyvážit porovnáním s alternativami elektrických jízdních kol, jako jsou automobily, motocykly nebo koloběžky, na základě nákladů a přínosů.
- (251) Komise zjistila, že zájem spotřebitele nelze zredukovat na to, jaký dopad na ceny bude mít snížení dovozu z ČLR na úroveň nepůsobící újmu. Naopak existují důkazy o tom, že rozhodnutí spotřebitele ovlivňují jiné faktory, jako jsou různorodost, kvalita, inovace a služby, jichž lze dosáhnout pouze za běžných tržních podmínek a při spravedlivé a otevřené hospodářské soutěži.
- (252) Komise proto došla k závěru, že opatření nadměrně neovlivní situaci spotřebitelů a přispějí k udržitelnému rozvoji elektrických jízdních kol v Evropě a k jeho širším přínosům, co se týče ochrany životního prostředí a lepší mobility.

#### 6.5. Zájem dalších stran

- (253) Na závěr se zapojil evropský odborový svaz IndustriAll, který vyjádřil obavy ohledně negativního dopadu dumpingového dovozu na stav výrobního odvětví Unie a podpořil opatření pro zajištění rovných podmínek a setrvalé vysoké zaměstnanosti v Unii.

#### 6.6. Závěr ohledně zájmu Unie

- (254) Ačkoliv nelze vyloučit nepříznivý účinek opatření na malé dovozce dotčeného výrobku a na ceny pro spotřebitele, nepřevažuje uvedený účinek nad přínosy těchto opatření pro dodavatele, výrobní odvětví Unie a spotřebitele.
- (255) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že neexistují žádné přesvědčivé důvody se domnívat, že uložení prozatímních opatření na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR v této fázi šetření není v zájmu Unie.

### 7. PROZATIMNÍ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ

- (256) Na základě závěrů, k nimž Komise v otázce dumpingu, újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie dospěla, by měla být uložena prozatímní opatření, jež zabrání tomu, aby čínský dumpingový dovoz způsoboval výrobnímu odvětví Unie další újmu.

### 7.1. Úroveň odstranění újmy

- (257) Za účelem stanovení úrovně těchto opatření určila Komise nejprve výši cla potřebnou k odstranění újmy působené výrobnímu odvětví Unie.
- (258) Újma by byla odstraněna v případě, že by výrobní odvětví Unie dokázalo pokrýt své výrobní náklady a dosáhnout takového zisku před zdaněním, jakého lze v tomto výrobním odvětví přiměřeně dosáhnout z prodeje obdobného výrobku na trhu Unie za běžných podmínek hospodářské soutěže, tj. bez dumpingového dovozu.
- (259) Aby bylo možné stanovit zisk, jakého lze přiměřeně dosáhnout za běžných podmínek hospodářské soutěže, vzala Komise v úvahu zisk z prodeje odběratelům, kteří nejsou ve spojení, jenž se používá pro účely zjištění úrovně pro odstranění újmy.
- (260) Cílový zisk byl prozatímně stanoven na 4,3 %, což je nejvyšší průměrné ziskové rozpětí výrobního odvětví Unie v průběhu posuzovaného období. Výrobci v Unii zařazení do vzorku nebyli schopni uvést ziskové rozpětí výroby elektrických jízdních kol před rokem 2014.
- (261) Úroveň pro odstranění újmy poté Komise určila na základě porovnání vážené průměrné dovozní ceny spolupracujících vyvážejících výrobců v ČLR zařazených do vzorku, která byla řádně upravena o dovozní náklady a cla a jež byla stanovena pro účely výpočtů cenového podbízení, s váženou průměrnou cenou obdobného výrobku prodávaného v období šetření na trhu Unie známými výrobci v Unii zařazenými do vzorku, která nepůsobí újmu. Veškeré rozdíly, jež byly výsledkem tohoto srovnání, pak byly vyjádřeny jako procento vážené průměrné hodnoty CIF dovozu.
- (262) Úroveň pro odstranění újmy pro „ostatní spolupracující společnosti“ a pro „všechny ostatní společnosti“ je definována stejným způsobem jako dumpingové rozpětí pro tyto společnosti (viz 123. až 127. bod odůvodnění).

### 7.2. Prozatímní opatření

- (263) Prozatímní antidumpingová opatření by měla být na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR uložena podle pravidla nižšího cla, které stanoví čl. 7 odst. 2 základního nařízení. Komise srovnala úroveň pro odstranění újmy a dumpingové rozpětí. Výše cla by měla být stanovena na úrovni dumpingového rozpětí nebo na úrovni pro odstranění újmy, podle toho, která z těchto úrovní je nižší.
- (264) Prozatímní antidumpingové clo by na základě výše uvedených skutečností mělo mít tyto sazby, vyjádřené v cenách CIF na hranici Unie před proclením:

| Společnost   | Dumpingové rozpětí | Úroveň odstranění újmy | Prozatímní anti-dumpingové clo |
|--|--------------------|------------------------|--------------------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd.   | 90,6 %             | 77,6 %                 | 77,6 %                         |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd                                      | 34,6 %             | 27,5 %                 | 27,5 %                         |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd and Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. | 42,8 %             | 21,8 %                 | 21,8 %                         |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.   | 106,4 %            | 83,6 %                 | 83,6 %                         |
| Spolupracující vyvážející výrobci nezařazení do vzorku (viz příloha)           | 51,0 %             | 37,0 %                 | 37,0 %                         |
| Všechny ostatní společnosti  | 106,4 %            | 83,6 %                 | 83,6 %                         |

- (265) Komise zavedla celní evidenci dovozu dotčeného výrobku nařízením o celní evidenci s ohledem na možné zpětné uplatnění antidumpingových a vyrovnávacích opatření podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení a čl. 24 odst. 5 základního antisubvenčního nařízení.
- (266) Pokud jde o současné antidumpingové šetření, a vzhledem k výše uvedeným zjištěním by celní evidence dovozu za účelem antidumpingového šetření podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení měla být zastavena.

- (267) Pokud jde o souběžné antisubvenční šetření, celní evidence dovozu dotčeného výrobku podle čl. 24 odst. 5 základního antisubvenčního nařízení by měla pokračovat.
- (268) V této fázi řízení nelze přijmout rozhodnutí o možném zpětném uplatnění antidumpingových opatření.
- (269) Na základě zjištění z tohoto šetření byly pro dotčené společnosti stanoveny individuální sazby antidumpingového cla uvedené v tomto nařízení. Odrážejí tedy stav těchto společností zjištěný během šetření. Tyto celní sazby jsou výlučně použitelné na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR a vyráběného uvedenými právníckými osobami. Na dovážený dotčený výrobek vyrobený jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by měla být uvalena celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“. Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních antidumpingových celních sazeb.
- (270) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění těchto individuálních antidumpingových celních sazeb. Tato žádost musí být zaslána Komisi <sup>(1)</sup>. Žádost musí obsahovat veškeré příslušné informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dotčené společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude oznámení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (271) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání antidumpingových cel, měla by se sazba antidumpingového cla pro všechny ostatní společnosti vztahovat nejen na vyvážející výrobce, kteří při tomto šetření nespolupracovali, ale i na výrobce, kteří v období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie.

#### 8. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- (272) Komise v zájmu řádné správy vyzvala zúčastněné strany k tomu, aby v pevně stanovené lhůtě předložily písemné připomínky a/nebo aby požádaly o slyšení u Komise a/nebo úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.
- (273) Zjištění týkající se uložení prozatímních cel jsou prozatímní a mohou být v konečné fázi šetření změněna,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

- Na dovoz jízdních kol, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem pocházejících z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10) se ukládá prozatímní antidumpingové clo.
- Sazby prozatímního antidumpingového cla, které se použijí na čistou cenu s dodáním na hranice Unie, před proclením, jsou pro výrobek popsáný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanoveny takto:

| Společnost   | Prozatímní anti-dumpingové clo | Doplňkový kód TARIC |
|--|--------------------------------|---------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd.   | 77,6 %                         | C382                |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd                                      | 27,5 %                         | C383                |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd and Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. | 21,8 %                         | C384                |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.   | 83,6 %                         | C385                |
| Ostatní spolupracující vyvážející výrobci uvedení v příloze                    | 37,0 %                         | Viz příloha         |
| Všechny ostatní společnosti  | 83,6 %                         | C999                |

<sup>(1)</sup> European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

3. Použití individuálních celních sazeb stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané zástupcem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění: „*Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že elektrická jízdní kola prodávaná na vývoz do Evropské unie, na něž se vztahuje tato faktura, byla vyrobena společností (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v Čínské lidové republice. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.*“ Není-li tato faktura předložena, použije se celní sazba platná pro všechny ostatní společnosti.
4. Propuštění výrobku uvedeného v odstavci 1 do volného oběhu v Unii podléhá složení jistoty odpovídající výši prozatímního cla.
5. Není-li stanoveno jinak, použijí se příslušná platná ustanovení o clech.

#### Článek 2

1. Do 25 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost mohou zúčastněné strany:
  - a) požádat o poskytnutí informací o podstatných skutečnostech a důvodech, na jejichž základě bylo toto nařízení přijato;
  - b) předložit Komisi své písemné připomínky; a
  - c) požádat o slyšení u Komise nebo úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.
2. Do 25 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost se mohou strany uvedené v čl. 21 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 vyjádřit k uplatňování prozatímních opatření.

#### Článek 3

Ustanovení čl. 1 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2018/671 se nahrazuje tímto:

„1. Celní orgány se vyzývají, aby podle čl. 24 odst. 5 nařízení (EU) 2016/1037 přijaly vhodná opatření k zavedení celní evidence dovozu jízdních kol, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem pocházejících z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10), do Unie.“

#### Článek 4

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 1 se použije po dobu šesti měsíců.

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

V Bruselu dne 17. července 2018.

Za Komisi  
předseda  
Jean-Claude JUNCKER

## PŘÍLOHA

| Název společnosti   | Provincie  | Doplňkový kód TARIC |
|---|------------|---------------------|
| Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C386                |
| Active Cycles Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C387                |
| Aigeni Technology Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C388                |
| Aima Technology Group Co., Ltd.   | Tchien-fín | C389                |
| Alco Electronics (Dongguan) Limited   | Kuang-tung | C390                |
| Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.  | Pej-fing   | C391                |
| Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C392                |
| Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C393                |
| Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C394                |
| Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd.                                     | Ťiang-su   | C395                |
| Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C396                |
| Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C397                |
| Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.                             | Ťiang-su   | C398                |
| Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.                                   | Tchien-fín | C399                |
| Cycleman E-Vehicle Ltd., Co.  | Ťiang-su   | C400                |
| Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.                                   | Kuang-tung | C401                |
| Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd and Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd | Kuang-tung | C402                |
| Eco International Elebike Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C403                |
| Everest International Industries Ltd.   | Ťiang-su   | C404                |
| Foshan Lano Bike Co., Ltd.  | Kuang-tung | C405                |
| Foshan Zenith Sports Co., Ltd.  | Kuang-tung | C406                |
| Geoby Advance Technology Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C407                |
| Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.                            | Kuang-tung | C408                |
| Guangdong Shunde Junhao Science & Technology Development Co., Ltd.              | Kuang-tung | C409                |
| Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.  | Kuang-čou  | C410                |
| Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.   | Če-fiang   | C411                |
| Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.                                   | Če-fiang   | C412                |
| Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.                     | Če-fiang   | C413                |
| Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.                                     | Kuang-tung | C414                |
| Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.                               | Ťiang-su   | C415                |

| Název společnosti  | Provincie  | Doplňkový kód TARIC |
|--|------------|---------------------|
| Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C416                |
| Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.            | Ťiang-su   | C417                |
| Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.                          | Če-tiang   | C418                |
| Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.             | Če-tiang   | C419                |
| Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.                          | Če-tiang   | C420                |
| Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.                         | Če-tiang   | C421                |
| Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.                         | Če-tiang   | C422                |
| Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.   | Če-tiang   | C423                |
| Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.                         | Če-tiang   | C424                |
| Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.                       | Ťiang-su   | C425                |
| Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.                    | Kuang-tung | C426                |
| Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.                         | Ťiang-su   | C427                |
| Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.                     | Ťiang-su   | C428                |
| Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.             | Ťiang-su   | C429                |
| Ningbo Bestar Co., Ltd.                                  | Če-tiang   | C430                |
| Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.                          | Če-tiang   | C431                |
| Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.                         | Če-tiang   | C432                |
| Ningbo Oner Bike Co., Ltd.                               | Če-tiang   | C433                |
| Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.            | Če-tiang   | C434                |
| Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.           | Če-tiang   | C435                |
| Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.              | Če-tiang   | C436                |
| Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.                  | Če-tiang   | C437                |
| Pronordic E-Bikes Limited Company                        | Ťiang-su   | C438                |
| Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.               | Šan-tung   | C439                |
| Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.     | Šanghaj    | C440                |
| Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.                          | Kuang-tung | C441                |
| Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.                          | Kuang-tung | C442                |
| Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.      | Ťiang-su   | C443                |
| Skyland Sport Tech Co., Ltd.                             | Tchien-ťin | C444                |
| Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd. | Ťiang-su   | C445                |
| Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.        | Ťiang-su   | C446                |
| Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd.                       | Ťiang-su   | C447                |
| Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.                 | Ťiang-su   | C448                |

| Název společnosti   | Provincie  | Doplňkový kód TARIC |
|---|------------|---------------------|
| Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.  | Tchien-ťin | C449                |
| Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.  | Tchien-ťin | C450                |
| Tianjin Anbike Electric Bicycle Co., Ltd.   | Tchien-ťin | C451                |
| Ubchoice Co., Ltd.  | Kuang-tung | C452                |
| Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)  | Kuang-tung | C453                |
| Wetsen Corporation  | Šan-tung   | C454                |
| Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.   | Ťiang-su   | C455                |
| Wuxi Merry Ebike Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C456                |
| Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C457                |
| Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C458                |
| Wuxi United Mobility Technology Inc   | Ťiang-su   | C459                |
| Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C460                |
| Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C461                |
| Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.  | Tchien-ťin | C462                |
| Yadea Technology Group Co., Ltd.  | Ťiang-su   | C463                |
| Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp   | Ťiang-su   | C464                |
| Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C465                |
| Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.   | Če-ťiang   | C466                |
| Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C467                |
| Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C468                |
| Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C469                |
| Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C470                |
| Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C471                |
| Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C472                |
| Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C473                |
| Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C474                |
| Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.   | Če-ťiang   | C475                |
| Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C476                |
| Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.  | Če-ťiang   | C477                |
| Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. and Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd. | Če-ťiang   | C478                |
| Zhongshan Qiangli Electronics Factory   | Kuang-tung | C479                |
| Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.  | Tchien-ťin | C480                |