

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/1379

ze dne 28. srpna 2019,

kterým se na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2016/1036 ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky rozšířené na dovoz jízdních kol odesílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky, z Tuniska, Kambodže, Pákistánu a Filipín, bez ohledu na to, zda je u něj deklarován původ z těchto zemí

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ⁽¹⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na čl. 11 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Platná opatření

- (1) Nařízením (EHS) č. 2474/93 ⁽²⁾ (dále jen „původní šetření“) uložila Rada konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“ nebo „dotčená země“) ve výši 30,6 %. Na základě šetření týkajícího se obcházení antidumpingových opatření bylo toto clo nařízením Rady (ES) č. 71/97 ⁽³⁾ rozšířeno na dovoz některých součástí jízdních kol pocházejících z ČLR. Nařízením Komise (ES) č. 88/97 ⁽⁴⁾ byl zaveden „systém osvobození od cla“ pro určité součásti jízdních kol. Od té doby následovalo několik šetření, která znamenala změnu počátečních opatření.
- (2) Opatření, která jsou v současné době platná, jsou konečná antidumpingová cla uložená nařízením Rady (EU) č. 502/2013 ⁽⁵⁾. Současná antidumpingová cla se pohybují v rozmezí od 0 % do 48,5 % (dále jen „platná opatření“). Na šetření, které vedlo k uložení platných opatření, se zde dále odkazuje jako na „předchozí přezkumné šetření“.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2474/93 ze dne 8. září 1993 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky do Společenství a o konečném výběru prozatímního antidumpingového cla (Úř. věst. L 228, 9.9.1993, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Rady (ES) č. 71/97 ze dne 10. ledna 1997, kterým se rozšiřuje konečné antidumpingové clo uložené nařízením (EHS) č. 2474/93 z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na dovozy některých součástí jízdních kol z Čínské lidové republiky a kterým se vybírá rozšířené clo z těchto dovozů, které jsou evidovány podle nařízení (ES) č. 703/96 (Úř. věst. L 16, 18.1.1997, s. 55).

⁽⁴⁾ Nařízení Komise (ES) č. 88/97 ze dne 20. ledna 1997 o povolování osvobození dovozu některých součástí jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky od rozšíření antidumpingového cla uloženého nařízením Rady (EHS) č. 2474/93, stanoveného nařízením (ES) č. 71/97 (Úř. věst. L 17, 21.1.1997, s. 17).

⁽⁵⁾ Nařízení Rady (EU) č. 502/2013 ze dne 29. května 2013, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 990/2011 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 nařízení (ES) č. 1225/2009 (Úř. věst. L 153, 5.6.2013, s. 17).

- (3) Prováděcím nařízením Rady (EU) č. 501/2013 ⁽⁶⁾ také Rada rozšířila opatření na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky a zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska. V rámci tohoto šetření bylo uděleno několik osvobození pro skutečné vyvážející výrobce v uvedených zemích.
- (4) Prováděcím nařízením (EU) 2015/776 ⁽⁷⁾ Komise rozšířila opatření na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky a zasílaných z Kambodže, Pákistánu a Filipín, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Kambodže, Pákistánu a Filipín. V rámci tohoto šetření bylo uděleno několik osvobození pro skutečné vyvážející výrobce v uvedených zemích.
- (5) Dne 14. prosince 2017 ⁽⁸⁾ Soudní dvůr Evropské unie potvrdil rozsudek Tribunálu Evropské unie, kterým bylo zrušeno nařízení o uložení antidumpingových opatření, a to v rozsahu, v němž se týkalo žalobce, společnosti Giant Co. Ltd. Společnost Giant Co. Ltd. tudíž nespadá do oblasti působnosti opatření a nespadala do oblasti působnosti tohoto šetření.
- (6) Komise prováděcím nařízením (EU) 2018/49 ⁽⁹⁾ změnila opatření týkající se dovozu jízdních kol pocházejících z CLR v návaznosti na přezkum pro nového vývozce podle čl. 11 odst. 4 a čl. 13 odst. 4 základního nařízení.

1.2. Zahájení přezkumu před pozbytím platnosti

- (7) Po zveřejnění oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti platných konečných antidumpingových opatření ⁽¹⁰⁾ předložilo Evropské sdružení výrobců jízdních kol (European Bicycle Manufacturer's Association, dále jen „EBMA“ nebo „žadatel“) žádost o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti těchto opatření podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení. Žádost byla podána dne 5. března 2018. Žadatel jedná jménem výrobců jízdních kol v EU představujících více než 45 % celkové výroby jízdních kol v Unii. Žádost byla odůvodněna tím, že pozbytí platnosti stávajících opatření by pravděpodobně vedlo k přetrvání nebo obnovení dumpingu a újm pro výrobní odvětví Unie.
- (8) Komise dne 4. června 2018 zveřejněním oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽¹¹⁾ (dále jen „oznámení o zahájení přezkumu“) oznámila zahájení přezkumu před pozbytím platnosti antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení.

1.3. Šetření

1.3.1. Období přezkumného šetření a posuzované období

- (9) Šetření pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení dumpingu se týkalo období od 1. dubna 2017 do 31. března 2018 (dále jen „období přezkumného šetření“ nebo „OPŠ“). Zkoumání trendů, které mají význam pro posouzení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení újmy, se týkalo období od 1. ledna 2014 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 501/2013 ze dne 29. května 2013, kterým se konečné antidumpingové clo uložené prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011 na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky rozšiřuje na dovoz jízdních kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska (Úř. věst. L 153, 5.6.2013, s. 1).

⁽⁷⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/776 ze dne 18. května 2015, kterým se konečné antidumpingové clo uložené nařízením Rady (EU) č. 502/2013 na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky rozšiřuje na dovoz jízdních kol zasílaných z Kambodže, Pákistánu a Filipín, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Kambodže, Pákistánu a Filipín (Úř. věst. L 122, 19.5.2015, s. 4).

⁽⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 14. prosince 2017 ve věci C-61/16 P, *EBMA v. Giant (China)*, ECLI:EU:C:2017:968.

⁽⁹⁾ „Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/49 ze dne 11. ledna 2018, kterým se mění prováděcí nařízení Rady (EU) č. 501/2013, kterým se konečné antidumpingové clo uložené prováděcím nařízením (EU) č. 990/2011 na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky rozšiřuje na dovoz jízdních kol zasílaných mimo jiné z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ mimo jiné z Tuniska, na základě přezkumu pro „nového vývozce“ podle čl. 11 odst. 4 a čl. 13 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L 7, 12.1.2018, s. 31)“.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 294, 5.9.2017, s. 3.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. C 189, 4.6.2018, s. 18.

1.3.2. Zúčastněné strany

- (10) V oznámení o zahájení přezkumu vyzvala Komise všechny zúčastněné strany, aby se šetření zúčastnily. O zahájení přezkumu před pozbytím platnosti Komise navíc oficiálně vyrozuměla tyto strany: žadatele, známé výrobce v Unii a jejich příslušná sdružení, známé vyvážející výrobce v ČLR, známé dovozce v Unii, kteří nejsou ve spojení, dodavatele součástí a sdružení uživatelů v Unii, o nichž je známo, že se jich řízení týká, a orgány ČLR.
- (11) Všechny zúčastněné strany byly vyzvány, aby oznámily svá stanoviska, předložily informace a poskytly příslušné důkazy ve lhůtách stanovených v oznámení o zahájení přezkumu. Zúčastněným stranám byla rovněž poskytnuta možnost písemně požádat o slyšení u útvarů Komise, které provádějí šetření, a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.

1.3.3. Výběr vzorku

- (12) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že v souladu s článkem 17 základního nařízení může přistoupit k výběru reprezentativního vzorku zúčastněných stran.

1.3.3.1. Výběr vzorku výrobců v Unii

- (13) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že v souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení předběžně vybrala vzorek výrobců v Unii. Před zahájením přezkumu poskytlo více než 70 výrobců v Unii informace potřebné pro výběr vzorku a projevilo ochotu s Komisí spolupracovat. Na tomto základě vybrala Komise předběžně vzorek tří výrobců, kteří byli považováni za reprezentativní pro výrobní odvětví Unie, pokud jde o objem prodeje a výroby obdobného výrobku v Unii. Výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali 22 % celkové odhadované výroby výrobního odvětví Unie a 21 % celkového objemu prodeje výrobního odvětví Unie odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, během období od 1. ledna 2017 do 31. prosince 2017. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily. Nebyly obdrženy žádné připomínky.
- (14) V návaznosti na zahájení řízení se ukázalo, že řada výrobců v Unii částečně nebo zcela zajišťovala výrobní postup subdodavatelsky prostřednictvím třetích společností, které působí na základě tollingových smluv (dále jen „tollingoví partneři“). Komise si proto od deseti největších výrobců v Unii vyžádala dodatečné informace o jejich obchodních modelech a objemech výroby. S ohledem na nové informace, které obdržela, se Komise rozhodla zařadit do vzorku další dva výrobce v Unii, aby byly pokryty různé obchodní modely používané v EU. Za rok 2017 konečný vzorek pokryl 27 % odhadovaného celkového objemu výroby a 26 % odhadovaného celkového objemu prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení. Žádné další připomínky nebyly obdrženy. Vzorek byl shledán reprezentativním pro výrobní odvětví Unie.

1.3.3.2. Výběr vzorku dovozců, kteří nejsou ve spojení

- (15) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, byli všichni dovozci, kteří nejsou ve spojení, vyzváni, aby se zúčastnili tohoto šetření. Byli vyzváni, aby se přihlásili a poskytli Komisi o svých společnostech informace uvedené v příloze II oznámení o zahájení přezkumu.
- (16) Kromě toho Komise ve fázi zahájení přezkumu oslovila 75 dovozců uvedených v žádosti o přezkum a vyzvala je, aby objasnili svou činnost a vyplnili přílohu II oznámení o zahájení přezkumu. Žádný z nich se nepřihlásil.

1.3.3.3. Výběr vzorku výrobců v ČLR

- (17) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny známé výrobce výrobku, který je předmětem přezkumu, v ČLR, aby poskytli informace upřesněné v oznámení o zahájení přezkumu. Komise kromě toho požádala zastoupení Čínské lidové republiky při Evropské unii, aby označilo a/nebo kontaktovalo případné další výrobce, kteří by mohli mít zájem o účast na šetření.
- (18) Po zahájení řízení se přihlásilo šest vyvážejících výrobců/výrobců, z nichž jeden následně od své spolupráce odstoupil. Pouze dva ze zbývajících pěti spolupracujících vyvážejících výrobců/výrobců vyváželi do Unie jízdní kola během období přezkumného šetření.

- (19) V souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení Komise vybrala reprezentativní vzorek tří skupin vyvážejících výrobců/výrobců na základě největšího deklarovaného objemu vývozu do EU i třetích zemí a výroby výrobku, který je předmětem přezkumu, během období přezkumného šetření.
- (20) Na tomto základě představují tři skupiny čínských vyvážejících výrobců/výrobců zařazených do vzorku přibližně 89 % celkové deklarované výroby a prodeje pěti spolupracujících společností/skupin společností. Celkově tři skupiny zařazené do vzorku představovaly během období přezkumného šetření 18 % prodeje jízdních kol z ČLR do EU a 1 % výroby jízdních kol v ČLR.
- (21) Stranám byla poskytnuta příležitost vyjádřit připomínky k navrhovanému vzorku. Připomínky obdržela Komise pouze od žadatele. Zaprvé žadatel tvrdil, že výrobci, kteří se přihlásili, nejsou čínskými výrobci jízdních kol, jelikož jsou ve spojení s tchajwanskými společnostmi. Zadruhé žadatel uvedl, že společnosti zařazené do vzorku a společnosti, které se přihlásily, nejsou typickými čínskými výrobci jízdních kol, neboť nepůsobí ve třech hlavních centrech čínského výrobního odvětví jízdních kol. Zatřetí žadatel namítal, že společnosti zařazené do vzorku a společnosti, které se přihlásily, nevyrábějí jízdní kola na úrovni odpovídající stavu při vstupu. Začtvrté žadatel uváděl, že dvě ze společností zařazených do vzorku podléhají valorickému antidumpingovému clu ve výši nula procent.
- (22) Komise uvedla, že žadatel nepředložil žádný důkaz o tom, že by místo činnosti znamenalo rozdíl ve výrobních typech nebo nákladech, ani o tom, že zvolené společnosti nevyrábějí jízdní kola na úrovni odpovídající stavu při vstupu. Kromě toho Komise byla schopna zjistit, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku vyráběli i jízdní kola na úrovni odpovídající stavu při vstupu.
- (23) Při výběru vzorku byla navíc Komise vázána ustanoveními článku 17 základního nařízení, pokud jde o výběr reprezentativního vzorku ze společností, které se přihlásily. V rámci těchto spolupracujících společností Komise objasnila, že bez ohledu na svou vlastnickou strukturu, místo činnosti a výrobní sortiment vyráběly všechny společnosti vybrané do vzorku během období přezkumného šetření jízdní kola v ČLR.
- (24) Tvrzení týkající se výběru vzorku, která předložilo sdružení EBMA, byla proto odmítnuta.

1.3.3.4. Dotazníky a inspekce na místě

- (25) Komise zaslala dotazníky pěti výrobcům v Unii zařazeným do vzorku, třem vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, žadateli a čínské vládě. Na dotazník odpovědělo pět výrobců v Unii zařazených do vzorku spolu s deseti tollingovými partnery těchto výrobců, tři vyvážející výrobci zařazení do vzorku a žadatel.
- (26) Komise ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné pro stanovení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení dumpingu a újmy a pro stanovení zájmu Unie. Inspekce na místě se uskutečnily v prostorách těchto zúčastněných stran:

a) Výrobci v Unii:

- Denver Bike, Itálie
- Maxcom EOOD, Bulharsko
- MFC (Manufacture Française du Cycle), Francie
- RGVS Ibérica Lda, Decathlon group, Portugalsko
- Sprick Rowery Spółka z o.o., Polsko

b) Tollingoví partneři (subdodavatelé) v Unii

- A. J. Maias SA, Portugalsko
- All Bike's SRL, Itálie
- Andos Bike SRL, Itálie
- G.L. Cicli Di Giraudo Lorena, Itálie
- RTE SA, Portugalsko

- c) Vyvážející výrobci a společnosti, které jsou s nimi ve spojení:
- Ideal Bike Co., Ltd., Tung-kuan (ČLR)
 - Advanced Sports International-China Ltd., Tung-kuan (ČLR)
 - Econotrade Co. Ltd., Tchaj-čung (Tchaj-wan)
 - Top Sport International Co. Ltd., Tchaj-čung (Tchaj-wan)
 - Ideal Bike Corporation Co., Ltd., Tchaj-čung (Tchaj-wan)
 - Oyama Bicycles Co., Ltd., Tchaj-cchang (ČLR)
 - Universal Cycle Corporation Co., Ltd., Kuang-čou (ČLR)
 - Universal Cycle Corporation (tchajwanská pobočka), Tchaj-pej (Tchaj-wan)

1.3.4. Postup pro stanovení běžné hodnoty podle čl. 2 odst. 6a základního nařízení

- (27) S ohledem na dostatečné důkazy nasvědčující existenci podstatných zkreslení ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení, které byly k dispozici při zahájení šetření, považovala Komise za vhodné zahájit šetření na základě čl. 2 odst. 6a základního nařízení.
- (28) V zájmu shromáždění nezbytných údajů pro případné uplatnění čl. 2 odst. 6a základního nařízení proto Komise v oznámení o zahájení přezkumu vyzvala výrobce v dotčené zemi, aby poskytli informace požadované v příloze III oznámení o zahájení přezkumu, pokud jde o vstupy používané při výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu. Týchž šest vyvážejících výrobců/výrobců, kteří zaslali odpovědi pro výběr vzorku, předložilo rovněž informace požadované v příloze III.
- (29) Aby Komise získala pro své šetření nezbytné informace, zaslala rovněž dotazník čínské vládě, a to ve věci údajných podstatných zkreslení ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení. Čínská vláda na dotazník neodpověděla.
- (30) V oznámení o zahájení přezkumu Komise rovněž vyzvala všechny zúčastněné strany, aby oznámily svá stanoviska, předložily informace a poskytly podpůrné důkazy týkající se vhodnosti použití čl. 2 odst. 6a základního nařízení, a to do 37 dnů ode dne zveřejnění uvedeného oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*. V tomto ohledu nebyla obdržena žádná podání ani další důkazy.
- (31) V oznámení o zahájení přezkumu Komise rovněž uvedla, že s ohledem na dostupné důkazy může být pro účely stanovení běžné hodnoty na základě nezkreslených cen nebo referenčních hodnot nutné zvolit vhodnou reprezentativní zemi podle čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení.
- (32) Dne 4. července 2018 zveřejnila Komise první poznámku ke spisu (dále jen „první poznámka o činitelích výroby“), v níž požádala zúčastněné strany o jejich stanovisko k příslušným zdrojům, jež Komise může použít k určení běžné hodnoty, v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. e) druhou odrážkou základního nařízení. V této poznámce Komise uvedla seznam všech činitelů výroby, jako jsou materiály, energie a pracovní síla používané vyvážejícími výrobci při výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu. Na základě kritérií pro výběr nezkreslených cen nebo referenčních hodnot Komise dále určila šest možných reprezentativních zemí: Brazílii, Mexiko, Rusko, Srbsko, Thajsko a Turecko.
- (33) Komise poskytla všem zúčastněným stranám příležitost předložit připomínky. Komise obdržela připomínky od jednoho vyvážejícího výrobce a od jednoho výrobce v Unii, jakož i od žadatele, zatímco orgány dotčené země nepředložily žádné připomínky.
- (34) Komise se připomínkami k první poznámce o činitelích výroby zabývala v druhé poznámce ze dne 9. srpna 2018 (dále jen „druhá poznámka o činitelích výroby“). Komise rovněž stanovila seznam činitelů výroby a dospěla k závěru, že nejvhodnější reprezentativní zemí podle čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážky základního nařízení je v této fázi Srbsko. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k tomu vyjádřily. Komise neobdržela žádné připomínky.

1.3.5. Následný postup

- (35) Komise dne 7. června 2019 zveřejnila podstatné skutečnosti a úvahy, na jejichž základě hodlá uložit antidumpingová cla („poskytnutí konečných informací“). Všem stranám byla poskytnuta lhůta, během níž se mohly k zveřejněným informacím vyjádřit.
- (36) Komise obdržela připomínky od žadatele a od Čínské obchodní komory pro dovoz a vývoz strojírenských a elektronických výrobků (dále jen „čínská obchodní komora“).

2. VÝROBEK, KTERÝ JE PŘEDMĚTEM PŘEZKUMU, A OBDOBNÝ VÝROBEK

2.1. Výrobek, který je předmětem přezkumu

- (37) Výrobkem, který je předmětem přezkumu, jsou jízdní a jiná kola (včetně dodávkových tříkolek, kromě jednokolek), bez motoru, kódů KN 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kódy TARIC 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 a 8712 00 70 99) (dále jen „výrobek, který je předmětem přezkumu“ či „jízdní kola“).
- (38) Komise vzala na vědomí, že od předchozího přezkumného šetření zaznamenalo dané odvětví změny. Došlo k rozsáhlému technologickému vývoji, zejména pokud jde o používané suroviny. Kromě toho se významně změnil trh a konkrétní kategorie jízdních kol jsou oblíbenější a získávají významný podíl na trhu. S cílem zohlednit tento vývoj se Komise rozhodla upravit kategorie jízdních kol použité v předchozím přezkumném šetření. Všechny zúčastněné strany byly o tomto rozhodnutí informovány a byly vyzvány k podání připomínek. Nebyly obdrženy žádné připomínky.
- (39) Jízdní kola byla proto zařazena do těchto hlavních typů:
- kód (A): kola ATB (terénní jízdní kola, včetně horských kol, s průměrem kol vyšším než 24”),
 - kód (F): skládací,
 - kód (J): sportovní kola pro mládež (BMX) a dětská kola (s průměrem kol 24” a nižším),
 - kód (R): silniční/závodní (s průměrem kol vyšším než 24”),
 - kód (T): trekkingová/městská/hybridní/cestovní kola (s průměrem kol vyšším než 24”),
 - kód (O): jiná (např. dodávková, nákladní, tříkolky).
- (40) Všechny výše vymezené typy jízdních kol mají stejné základní fyzické a technické vlastnosti. Kromě toho se na trhu v Unii prodávají prostřednictvím podobných distribučních kanálů, jako jsou maloobchodní prodejny, sportovní řetězce, velké obchodní domy a nezávislí prodejci jízdních kol. Základní používání a využití jízdních kol je stejné, a modely různých typů proto mohou být zaměnitelné a vzájemně si konkurovat.
- (41) Na tomto základě byl vyvozen závěr, že všechny typy jízdních kol představují jediný výrobek.

2.2. Obdobný výrobek

- (42) Toto přezkumné šetření před pozbytím platnosti potvrdilo, že jízdní kola vyráběná a prodávaná na domácím trhu v ČR a v reprezentativní zemi, kterou je Srbsko, a výrobek vyráběný a prodávaný výrobcí z Unie v Unii mají stejné základní fyzikální a technické vlastnosti a stejná konečná užití. Proto se považují za výrobky, které jsou shodné, tj. podobné ve všech ohledech ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

3. PRAVDĚPODOBNOST PŘETRVÁNÍ NEBO OBNOVENÍ DUMPINGU

3.1. Předběžné poznámky

- (43) V souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení Komise zkoumala, zda je pravděpodobné, že by došlo k přetrvání nebo obnovení dumpingu ze strany ČR, kdyby platná opatření pozbyla platnosti.

3.2. Spolupráce z ČLR

- (44) Odpověď na formulář pro výběr vzorku poskytlo šest společností/skupin společností; jedna z těchto společností/skupin společností od své spolupráce později odstoupila. Celkový deklarovaný objem vývozu jízdních kol do Unie ze strany pěti spolupracujících společností v období přezkumného šetření činil [120 000 až 150 000] jednotek, což odpovídalo 18 % celkového objemu dovozu výrobku, který je předmětem přezkumu, z ČLR, který za stejné období zaznamenal Eurostat. Celková vykázaná výrobní kapacita spolupracujících společností/skupin společností činila přibližně jeden milion jednotek, což je přibližně 1 % celkové odhadované čínské výrobní kapacity (117 milionů jednotek).
- (45) Vzhledem k nízké míře spolupráce použila Komise článek 18 a svá zjištění o čínském trhu s jízdními koly včetně výroby, kapacity a volné kapacity založila na dostupných údajích.
- (46) Kromě toho skupina Ideal Group, jedna ze skupin zařazených do vzorku, neposkytla Komisi své prodejní ceny za prodej uskutečněný prostřednictvím obchodníka ve spojení prvním nezávislým odběratelem, a to za prodej do Unie i za prodej do ostatních zemí světa. Komise proto uplatnila článek 18 základního nařízení a použila nejlepší dostupné údaje pro tuto část prodeje na vývoz uvedené skupiny.

3.3. Pokračování dumpingového dovozu během období přezkumného šetření

- (47) Statistické údaje Eurostatu ukazují, že v období přezkumného šetření bylo z ČLR do Unie dovezeno 747 313 jízdních kol, což představuje přibližně 4 % celkové spotřeby v Unii. Komise tedy dospěla k závěru, že skutečný dovoz v období přezkumného šetření byl dostatečně reprezentativní pro účely zkoumání toho, zda během období přezkumného šetření přetrvával dumping.

3.3.1. Běžná hodnota

- (48) V čl. 2 odst. 1 základního nařízení je uvedeno: „*Běžná hodnota se obvykle zakládá na cenách, které jsou zaplacené nebo mají být zaplacené nezávislým odběratelem v zemi vývozu v běžném obchodním styku.*“
- (49) Avšak podle čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení, „[p]okud se [...] zjistí, že není vhodné použít domácí ceny a náklady v zemi vývozu, jelikož v této zemi dochází k podstatným zkreslením ve smyslu písmene b), běžná hodnota se zjistí počteně výhradně na základě výrobních nákladů a nákladů na prodej odrážejících nezkrácené ceny nebo referenční hodnoty“ a „zahrnuje nezkrácenou a přiměřenou částku pro správní, prodejní a režijní náklady a pro zisk“. Jak je dále vysvětleno níže, Komise v tomto šetření došla k závěru, že na základě dostupných důkazů a vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády a nepředložení žádných tvrzení vyvážejících výrobců bylo uplatnění čl. 2 odst. 6a základního nařízení vhodné.

3.3.2. Existence podstatných zkreslení

3.3.2.1. Úvod

- (50) Definice v čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení zní: „*Podstatná zkreslení jsou taková zkreslení, k nimž dochází v případě, kdy vykazované ceny nebo náklady, včetně nákladů na suroviny a energii, nejsou výsledkem volného působení tržních sil, neboť jsou ovlivňovány významnými zásahy státu. Při posuzování toho, zda existují podstatná zkreslení, se bere v úvahu mimo jiné možný dopad jednoho či více z těchto prvků:*

- skutečnost, že na dotčeném trhu působí do značné míry podniky, jež jsou ve vlastnictví orgánů země vývozu, jsou těmito orgány ovládány nebo jsou pod jejich strategickým dohledem či se řídí jejich pokyny;
- přítomnost státu ve firmách, což mu dává možnost ovlivňovat ceny či náklady;
- veřejné politiky či opatření, jež pozitivně diskriminují domácí dodavatele či jinak ovlivňují volné působení tržních sil;

- *neexistence nebo diskriminační uplatňování či nedostatečné vymáhání práva týkajícího se úpadku, obchodních společností nebo vlastnictví;*
 - *zkreslené mzdové náklady;*
 - *přístup k finančním prostředkům poskytovaným institucemi, jež realizují cíle veřejné politiky nebo v jiném ohledu nevyvíjejí svou činnost nezávisle na státu“.*
- (51) Podle čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení se při posuzování existence podstatných zkreslení ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. a) zohlední mimo jiné nevyčerpávající výčet prvků předcházejícího ustanovení. Podle čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení je při posuzování existence podstatných zkreslení třeba přihlídnout k možnému dopadu jednoho nebo více z těchto prvků na ceny a náklady spojené s výrobkem, který je předmětem přezkumu, v zemi vývozu. Vzhledem k tomu, že tento výčet není kumulativní, nemusí být pro zjištění podstatných zkreslení zohledněny všechny prvky. Kromě toho lze stejné skutkové okolnosti použít k prokázání existence jednoho nebo více prvků z tohoto seznamu. Jakýkoli závěr o podstatných zkresleních ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. a) však musí vycházet ze všech důkazů, které jsou k dispozici. Celkové posouzení existence zkreslení může také zohlednit obecné souvislosti a situaci v zemi vývozu, zejména pokud základní prvky hospodářského a správního uspořádání země vývozu svěčují vládě podstatné pravomoci zasahovat do tržních sil, což tudíž poukazuje na skutečnost, že ceny a náklady nejsou výsledkem volného působení tržních sil.
- (52) V čl. 2 odst. 6a písm. c) základního nařízení se stanoví, že „[p]okud má Komise k dispozici podložené informace týkající se možné existence podstatných zkreslení uvedených v písmeni b) v určité zemi či v určitém odvětví v této zemi a pokud je to v zájmu účinného uplatňování tohoto nařízení, Komise vypracuje, zveřejní a pravidelně aktualizuje zprávu popisující tržní podmínky uvedené v písmeni b) v této zemi nebo v tomto odvětví“.
- (53) Podle tohoto ustanovení vydala Komise zprávu o ČLR (dále jen „zpráva“) ⁽¹²⁾. Zúčastněné strany byly v době zahájení přezkumného šetření vyzvány, aby důkazy obsažené ve vyšetřovacím spisu vyvrátily, vyjádřily se k nim, nebo je doplnily. Komise se v této souvislosti a s ohledem na nedostatečnou spolupráci v této věci opírala o zprávu prokazující existenci významných zásahů státu na mnoha úrovních hospodářství, včetně konkrétních zkreslení v klíčových činitelích výroby (např. půda, energie, kapitál, suroviny a práce), jakož i v konkrétních odvětvích (např. výroba hliníku, oceli a chemických látek). Tato zpráva byla založena do vyšetřovacího spisu ve fázi zahájení přezkumu.
- (54) Žádost rovněž podporuje tvrzení o podstatných zkresleních ve smyslu výše uvedeného čl. 2 odst. 6a písm. b), která doplňují zprávu.
- (55) Zprvce se žadatel odvolává na ustanovení obsažená v 13. pětiletém plánu pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol (dále jen „13. plán pro jízdní kola“). Konkrétní ustanovení tohoto plánu jsou uvedena v oddíle 5.1 žádosti. Žadatel dále poukazuje na existenci státních podniků v odvětví výroby jízdních kol (oddíl 5.2 žádosti), jakož i na silný tlak ke konsolidaci vyvíjený na menší výrobce, který ukládá 13. plán pro jízdní kola (oddíl 5.2 žádosti).
- (56) Komise prozkoumala, zda kvůli existenci podstatných zkreslení ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení je vhodné použít domácí ceny a náklady v ČLR, či nikoli. Komise tak učinila na základě důkazů uvedených ve spisu, včetně důkazů obsažených ve zprávě, které vycházejí z veřejně dostupných zdrojů, zejména z čínských právních předpisů, zveřejněných oficiálních čínských politických dokumentů, zpráv zveřejněných mezinárodními organizacemi a ze studií/článků renomovaných akademických pracovníků, jež jsou konkrétně uvedeny ve zprávě. Tato analýza se týkala zkoumání významných zásahů státu v hospodářství obecně, ale také konkrétní situace na trhu v příslušném odvětví včetně výrobku, který je předmětem přezkumu.
- (57) Jak je uvedeno ve 29. bodě odůvodnění, čínská vláda neposkytla žádnou odpověď na dotazník, který obdržela. Vyvážející výrobci, kteří na dotazníky odpověděli, nevznesli připomínky ani nepředložili důkazy podporující nebo vyvracející stávající důkazy obsažené ve spisu k danému případu, včetně zprávy, a další důkazy poskytnuté žadatelem ohledně existence podstatných zkreslení a/nebo ohledně vhodnosti použití čl. 2 odst. 6a základního nařízení v daném případě.

⁽¹²⁾ *Commission Staff Working Document, on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* („Pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v ekonomice Čínské lidové republiky pro účely šetření na ochranu obchodu“), 20. prosince 2017 (SWD(2017) 483 final/2).

3.3.2.2. Podstatná zkresení týkající se domácích cen a nákladů v ČLR: celkové hospodářské souvislosti

- (58) Čínský hospodářský systém je založen na koncepci „socialistického tržního hospodářství“. Tato koncepce je zakotvena v čínské ústavě a předurčuje řízení ekonomiky v ČLR. Ústřední zásadou je „socialistické veřejné vlastnictví výrobních prostředků, totiž všelidové vlastnictví a kolektivní vlastnictví pracujících“. Hospodaření státních podniků je „vedoucí silou národního hospodářství“ a stát je zmocněn „zajistit jeho upevňování a růst“⁽¹³⁾. Celkové uspořádání čínské ekonomiky tudíž nejen počítá s významnými zásahy státu do hospodářství, ale k takovým zásahům existuje výslovné pověření. Pojem nadřazenosti veřejného vlastnictví soukromému vlastnictví se prolíná celým právním systémem a je zdůrazněn jako obecná zásada ve všech hlavních právních předpisech. Názorným příkladem je čínský zákon o vlastnictví: odkazuje na první fázi socialismu a ukládá státu prosazovat základní hospodářský systém, ve kterém hraje dominantní úlohu veřejné vlastnictví. Jiné formy vlastnictví jsou tolerovány a zákon povoluje jejich rozvoj spolu se státním vlastnictvím⁽¹⁴⁾.
- (59) Podle čínských právních předpisů je kromě toho socialistické tržní hospodářství rozvíjeno pod vedením Komunistické strany Číny. Struktury čínského státu a Komunistické strany Číny jsou vzájemně propojeny na každé úrovni (právní, institucionální, personální) a vytvářejí nadstavbu, v níž úlohy Komunistické strany Číny a státu jsou navzájem k nerozeznání. Po změně čínské ústavy v březnu 2018 byl vedoucí úloze Komunistické strany Číny přisouzen ještě větší význam jejím potvrzením v článku 1 ústavy. Za stávající první větu ústavy: „[s]ocialistický systém je základním systémem Čínské lidové republiky“ byla vložena nová druhá věta, která zní: „[u]rčujícím znakem socialismu s čínskými rysy je vedení Komunistické strany Číny.“⁽¹⁵⁾ To dokládá kontrolu Komunistické strany Číny nad hospodářským systémem v ČLR. Tato kontrola je čínskému systému vlastní a jde nad rámec situace obvyklé v jiných zemích, kde vláda vykonává širokou makroekonomickou kontrolu, v jejíž mezích probíhá volné působení tržních sil.
- (60) Čínský stát se zapojuje do intervenční hospodářské politiky při plnění cílů, které se spíše shodují s politickým programem vytyčeným Komunistickou stranou Číny a neodrážejí hospodářské podmínky převládající na volném trhu⁽¹⁶⁾. Intervenční hospodářské nástroje používané čínskými orgány jsou rozmanité, zahrnují systém průmyslového plánování, finanční systém a rovněž regulační prostředí.
- (61) Zaprvé, pokud jde o úroveň celkové administrativní kontroly, zaměření čínského hospodářství se řídí složitým systémem průmyslového plánování, které ovlivňuje veškeré hospodářské činnosti v zemi. Tyto plány ve svém souhrnu zahrnují komplexní a složitou soustavu odvětvových a průřezových politik a jsou přítomny na všech úrovních státní správy. Plány na úrovni provincií jsou podrobné, zatímco celostátní plány stanoví obecnější cíle. Plány také stanoví nástroje na podporu příslušných typů průmyslu/odvětví, jakož i časový rámec, ve kterém je zapotřebí těchto cílů dosáhnout. Některé plány obsahují konkrétní cíle týkající se výstupů. V rámci těchto plánů se vybírají jednotlivá průmyslová odvětví a/nebo projekty jako (pozitivní nebo negativní) priority v souladu s vládními prioritami a těm jsou pak stanoveny konkrétní rozvojové cíle (průmyslová modernizace, mezinárodní expanze atd.). Hospodářské subjekty, soukromé i státem vlastněné, musí účinně přizpůsobovat své podnikatelské činnosti skutečností, jež nastoluje systém plánování. Nejen kvůli závazné povaze plánů, nýbrž i proto, že příslušné čínské orgány na všech úrovních veřejné správy se systémem plánů řídí a využívají své zákonné pravomoci v souladu s ním, jsou hospodářské subjekty vedeny k tomu, aby dodržovaly priority stanovené v plánech (viz též oddíl 3.3.2.5 níže)⁽¹⁷⁾.
- (62) Zadruhé, pokud jde o úroveň přidělování finančních zdrojů, hrají ve finančním systému Číny dominantní úlohu komerční banky ve vlastnictví státu. Tyto banky se při vytváření a provádění své úvěrové politiky musí přizpůsobovat vládním cílům průmyslové politiky, místo aby primárně posuzovaly ekonomickou hodnotu daného projektu (viz též oddíl 3.3.2.9 níže)⁽¹⁸⁾. Totéž platí pro ostatní složky čínského finančního systému, jako jsou akciové trhy, trhy dluhopisů, soukromé kapitálové trhy atd. I když mají menší význam než banky, jsou tyto části finančního sektoru institucionálně a operačně uspořádány způsobem, který není zaměřen na co nejeftivnější fungování finančních trhů, ale na zajištění kontroly a umožnění zásahů ze strany státu a Komunistické strany Číny.⁽¹⁹⁾

⁽¹³⁾ Zpráva – kapitola 2, s. 6–7.

⁽¹⁴⁾ Zpráva – kapitola 2, s. 10.

⁽¹⁵⁾ <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law>.

⁽¹⁶⁾ Zpráva – kapitola 2, s. 20–21.

⁽¹⁷⁾ Zpráva – kapitola 3, s. 41, 73–74.

⁽¹⁸⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 120–121.

⁽¹⁹⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 122–135.

(63) Zatřetí, pokud jde o úroveň regulačního prostředí, nabývají zásahy státu v hospodářství řady forem. Například pravidla zadávání veřejných zakázek jsou pravidelně používána k dosažení jiných politických cílů než hospodářské efektivity, což narušuje tržní zásady v této oblasti. Příslušné právní předpisy výslovně stanoví, že se zadávání veřejných zakázek provádí s cílem podpořit dosahování cílů, které jsou stanoveny ve státních politikách. Povaha těchto cílů ovšem není vymezena, a orgánům s rozhodovacími pravomocemi tak zůstává široký prostor pro uvážení⁽²⁰⁾. Obdobně v oblasti investic si čínská vláda ponechává významnou kontrolu a vliv ohledně určení a rozsahu jak státních, tak soukromých investic. Orgány používají prověřování investic, jakož i různé pobídky, omezení a zákazy týkající se investic jako důležitý nástroj na podporu cílů průmyslové politiky, jako je zachování státní kontroly nad klíčovými odvětvími nebo posílení domácího průmyslu⁽²¹⁾.

(64) Souhrnně řečeno je čínský hospodářský model založen na určitých základních axiomech, které zajišťují a podporují různé vládní zásahy. Takto významné zásahy státu jsou v rozporu s volným působením tržních sil, a tedy vedou k narušení účinného umísťování zdrojů v souladu s tržními zásadami⁽²²⁾.

3.3.2.3. Podstatná zkrácení podle čl. 2 odst. 6a písm. b) první odrážky základního nařízení: skutečnost, že na dotčeném trhu působí do značné míry podniky, jež jsou ve vlastnictví orgánů země vývozu, jsou těmito orgány ovládány nebo jsou pod jejich strategickým dohledem či se řídí jejich pokyny

(65) V ČR představují podstatnou součást hospodářství podniky, které jsou ve vlastnictví státu, jsou jím ovládány, jsou pod jeho strategickým dohledem nebo se řídí jeho pokyny.

(66) Pokud jde o státní vlastnictví, v odvětví jízdních kol přetrvává významná míra státního vlastnictví ve správě čínské vlády. Ačkoli je výrobní odvětví jízdních kol v ČR velmi roztržštěné a zahrnuje velký počet malých výrobců, hlavní výrobci jízdních kol, včetně společností Flying Pidgeon a Phoenix, jsou podniky vlastněné státem, na základě informací získaných od spolupracujících vyvážejících výrobců však nelze odhadnout přesné údaje.

(67) Pokud jde o ovládání státem, vláda a Komunistická strana Číny zachovávají struktury, jež zajišťují jejich trvalý vliv na podniky. Stát (a v mnoha ohledech také Komunistická strana Číny) nejen aktivně vytváří obecné hospodářské politiky a dohlíží na to, aby je jednotlivé podniky realizovaly, ale nárokuje si také právo podílet se na provozním rozhodování těchto podniků. Prvky, které poukazují na existenci státní kontroly nad podniky v odvětví oceli a železa, jsou dále rozvinuty v oddíle 3.3.2.4 níže.

(68) Analýza týkající se strategického dohledu a pokynů státu v tomto odvětví je uvedena v oddíle 3.3.2.4 a 3.3.2.5 níže. Vzhledem k vysoké míře ovládání a zásahů státu v odvětví jízdních kol, jak je popsáno níže, nemohou za tržních podmínek fungovat ani výrobci jízdních kol, kteří jsou v soukromém vlastnictví.

(69) Kontrola, strategický dohled a pokyny pro toto odvětví ze strany čínských orgánů vyplývají i z cílů předního odvětvového sdružení, Čínského sdružení výrobců jízdních kol (China Bicycle Association), které má silné vazby na čínskou vládu a Komunistickou stranu Číny. Podle webových stránek Čínského sdružení výrobců jízdních kol má toto sdružení 650 členů, kteří představují 80 % celkového ročního objemu výroby a objemu vývozu odvětví. Účelem sdružení je: soustředit síly odvětví, řešit záležitosti odvětví, sloužit odvětví a podporovat jeho rozvoj⁽²³⁾. Stanovy Čínského sdružení výrobců jízdních kol poukazují na silné vazby na čínskou vládu a Komunistickou stranu Číny, a to včetně článku 2: „Účelem sdružení je: v souladu s teorií socialismu s typicky čínskými znaky pro novou éru, kterou vypracoval Si Ťin-pching, a s duchem 19. celostátního sjezdu Komunistické strany Číny plně provádět příslušné národní průmyslové politiky, podporovat vládní správu v zájmu posílení řízení tohoto odvětví [...]. Sdružení se řídí ústavou, právem a předpisy, jakož i národními politikami v souladu se základními hodnotami socialismu“⁽²⁴⁾. Kromě toho Čínské sdružení výrobců jízdních kol zveřejnilo 13. plán pro jízdní kola a v nedávném šetření Evropské komise bylo zjištěno, že sdružení mělo v době zveřejnění silnou vazbu na čínskou vládu⁽²⁵⁾.

⁽²⁰⁾ Zpráva – kapitola 7, s. 167–168.

⁽²¹⁾ Zpráva – kapitola 8, s. 169–170, 200–201.

⁽²²⁾ Zpráva – kapitola 2, s. 15–16; kapitola 4, s. 50 a 84; kapitola 5, s. 108–109.

⁽²³⁾ Webové stránky Čínského sdružení výrobců jízdních kol: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11> (přístup dne 26. března 2019).

⁽²⁴⁾ Viz stanovы Čínského sdružení výrobců jízdních kol: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33> (přístup dne 27. března 2019).

⁽²⁵⁾ Viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (136. až 138. bod odůvodnění).

- (70) Na základě výše uvedených skutečností byl vyvozen závěr, že trh s jízdními koly v ČLR je významnou měrou zásobován podniky, které jsou vlastněny čínskou vládou, ovládané čínskou vládou, jsou pod jejím strategickým dohledem nebo se řídí jejími pokyny.

3.3.2.4. Podstatná zkrácení podle čl. 2 odst. 6a písm. b) druhé odrážky základního nařízení: přítomnost státu ve firmách, což mu dává možnost ovlivňovat ceny či náklady

- (71) Čínský stát může ovlivňovat ceny a náklady prostřednictvím své přítomnosti ve firmách. Lze mít za to, že právo příslušných státních orgánů jmenovat a odvolávat klíčové vedoucí pracovníky ve státních podnicích, zakotvené v čínských právních předpisech, odráží odpovídající vlastnická práva⁽²⁶⁾, avšak dalším kanálem, jehož prostřednictvím může stát zasahovat do podnikatelských rozhodnutí, jsou buňky Komunistické strany Číny v podnicích, jak ve státních, tak v soukromých. Podle práva obchodních společností ČLR má být organizace Komunistické strany Číny zřízena v každé společnosti (alespoň se třemi členy strany v souladu se stanovami Komunistické strany Číny⁽²⁷⁾) a daná společnost musí vytvořit nezbytné podmínky pro činnost stranické organizace. V minulosti tento požadavek podle všeho nebyl vždy dodržován nebo striktně vymáhán. Nejméně od roku 2016 však Komunistická strana Číny začala důrazněji uplatňovat své nároky na kontrolu podnikatelských rozhodnutí ve státem vlastněných podnicích jako věc politického principu. Komunistická strana Číny údajně vyvíjí tlak i na soukromé společnosti, aby na první místo stavěly „vlastenectví“ a dodržovaly stranickou kázeň⁽²⁸⁾. V roce 2017 údajně existovaly stranické buňky v 70 % z asi 1,86 milionu soukromých společností a rostl tlak na to, aby organizace Komunistické strany Číny měly konečné slovo v podnikatelských rozhodnutích přijímaných v rámci společností, v nichž působí⁽²⁹⁾. Tato pravidla mají obecnou působnost v celém čínském hospodářství, včetně odvětví železa a oceli. Bylo tedy určeno, že uvedená pravidla se vztahují rovněž na výrobce jízdních kol a na dodavatele vstupů.
- (72) Konkrétně v odvětví jízdních kol existují úzké vazby mezi rozhodovacími procesy v podnicích působících v tomto odvětví a státem, zejména Komunistickou stranou Číny. Stranické struktury se u řady čínských výrobců jízdních kol personálně překrývají s řídicími orgány. Například předseda společnosti Shanghai Phoenix Enterprise působí od roku 2012 také jako tajemník strany v této společnosti⁽³⁰⁾. Podobně zástupce tajemníka výboru strany ve společnosti Shanghai Zhonglu byl současně členem výboru pro dohled⁽³¹⁾.
- (73) Narušující účinek na trh mají také přítomnost a zásahy státu na finančních trzích (viz také oddíl 3.3.2.8 níže), jakož i v oblasti zásobování surovinami a vstupů⁽³²⁾.
- (74) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že přítomnost státu ve firmách v odvětví jízdních kol i ve finančním sektoru a jiných odvětvích vstupů ve spojení s rámcem popsáním v oddíle 3.3.2.3 a v následujících oddílech umožňuje, aby čínská vláda ovlivňovala ceny a náklady.

3.3.2.5. Podstatná zkrácení podle čl. 2 odst. 6a písm. b) třetí odrážky základního nařízení: veřejné politiky či opatření, jež pozitivně diskriminují domácí dodavatele či jinak ovlivňují volné působení tržních sil

- (75) Zaměření čínského hospodářství je ve značné míře určováno propracovaným systémem plánování, který stanoví priority a předepisuje, na které cíle se musí ústřední vláda a místní orgány státní správy zaměřit. Příslušné plány existují na všech úrovních státní správy a zahrnují téměř všechna odvětví hospodářství, přičemž cíle stanovené nástroji plánování mají závaznou povahu a orgány na každé úrovni státní správy sledují plnění plánů orgány na příslušné nižší úrovni správy. Systém plánování v ČLR celkově vede k tomu, že jsou zdroje směřovány do odvětví označených vládou za strategická nebo jinak politicky významná, místo aby byly umísťovány v souladu s tržními silami⁽³³⁾.

⁽²⁶⁾ Zpráva – kapitola 5, s. 100–101.

⁽²⁷⁾ Zpráva – kapitola 2, s. 26.

⁽²⁸⁾ Zpráva – kapitola 2, s. 31–32.

⁽²⁹⁾ Viz <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU>.

⁽³⁰⁾ http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600679&Name=%D6%DC%CE%C0%D6%D0.

⁽³¹⁾ <http://www.600818.cn/about.asp?id=5> a http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600818&Name=%B9%CB%BE%F5%D0%C2.

⁽³²⁾ Zpráva – kapitoly 14.1 až 14.3.

⁽³³⁾ Zpráva – kapitola 4, s. 41–42, 83.

- (76) Plán rozvoje lehkého průmyslu (2016–2020) (dále jen „plán rozvoje lehkého průmyslu“) vypracovaný čínskou vládou za účelem provádění 13. pětiletého plánu a iniciativy „Made in China 2025“ označuje mj. odvětví jízdních kol jako jedno z klíčových odvětví. Doporučuje také „[p]odporovat odvětví jízdních kol tak, aby se vyvíjelo směrem k lehkým, diverzifikovaným, módním a inteligentním výrobkům. Urychlit výzkum a vývoj a používat vysokopevnostní lehké materiály, převod, hnací systém, nové zdroje energie, inteligentní techniku snímání a technologii internetu věcí. Zaměřit se na rozvoj diverzifikovaných jízdních kol, která jsou vhodná pro módní a příležitostné účely, cvičení a fitness a na dálkové jízdy, a na vysoce výkonná skládací kola [...]“.
- (77) Plán rozvoje lehkého průmyslu rovněž uvádí některá konkrétní opatření politiky na podporu klíčových odvětví. První soubor opatření se týká reformy pro zvýšení přístupu na trh, především zjednodušením administrativních kroků (tj. zrušení nepotřebných schválení, snížení a standardizace poplatků a postupu schvalování). Druhý soubor opatření se týká zvýšení podpory daňové politiky:
- „Plně podporovat přední úlohu fondu pro rozvoj středních a malých podniků, vést střední a malé podniky k zvýšení investic do technologických inovací, přizpůsobení struktur, úsporám energie a snižování emisí, provádět různé preferenční politiky, zdokonalit systém služeb pro střední a malé podniky“.
 - „Zavést politiku zrychlených odpisů dlouhodobých aktiv, směřovat podniky k zvýšení investic do vyspělého zařízení“.
 - „Podporovat úlohu zvláštních fondů pro čistou produkci, řídit uplatňování výrobních technologií a podporu technologie čisté produkce v klíčových výrobních odvětvích“.
 - „Zavést preferenční politiky týkající se příslušných daní a poplatků, snížit náklady podniků na „pět systémů sociálního pojištění a jeden fond bydlení,“ přiměřeně upravit politiku spotřebních daní“.
 - „Vybízet podniky k zvýšení investic do výzkumu a vývoje ekologických výrobků, při vládních nákupech co nejvíce upřednostňovat výrobky s certifikátem ekologicky šetrného výrobku“.
- (78) Třetí soubor opatření se týká zvýšení podpory finanční politiky, konkrétně:
- „Zavést finanční politiku, která podporuje rozvoj středních a malých podniků, dále přezkoumat finanční kanály středních a malých podniků, zdokonalit systém úvěrových záruk pro střední a malé podniky“.
 - „Urychlit rozvoj finančních produktů a služeb na podporu všeobecně rozšířeného podnikání a inovací v oblasti lehkého průmyslu“.
 - „Zvýšit finanční podporu pro technologickou transformaci a modernizaci vybavení podniků“.
 - „Povzbuzovat bankovní finanční instituce k rozvoji úvěrových služeb, a to i s využitím nehmotných aktiv jako záruk, včetně: vlastních značek, zvláštních práv k užívání ochranných známek, s cílem podpořit vznik značek v odvětví lehkého průmyslu“.
 - „Dále uplatňovat politiku financování rozvoje, podporovat finanční instituce prostřednictvím syndikovaných úvěrů, vývozních úvěrů, financování projektů, zřídit platformu finančních služeb pro mezinárodní výzkum a vývoj, výrobní systém, propagaci značek pro podniky“.
 - „Zvýšit podporu pojištění vývozních úvěrů pro značkové podniky, vybízet komerční banky k aktivnímu provádění činnosti v oblasti financování politiky pojištění vývozních úvěrů“.
- (79) Plány rozvoje lehkého průmyslu jsou vypracovávány i na místní úrovni. Tak je tomu v případě městského plánu rozvoje lehkého průmyslu a textilního průmyslu Tchien-činu pro 12. pětiletý plán (2011–2015), který prosazoval vytvoření čtyř celostátních základů lehkého průmyslu v dané provincii: „Město Tchien-čin vybuduje celostátní základnu pro výrobu a vývoz jízdních kol. S využitím průmyslového parku „China Bicycle Kingdom“ v okrese Wu-čching a průmyslového parku pro (elektrická) jízdní kola v okrese Pin-chaj jakožto základu budeme intenzivně rozvíjet odvětví výroby (elektrických) jízdních kol, náhradních dílů atd.“

- (80) Obdobně 13. pětiletý plán Tchien-ťinu pro hospodářský rozvoj průmyslu stanoví jednoznačné cíle týkající se podpory odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol, včetně odvětví výroby součástí, například:
- „intenzivně rozvíjet odvětví jízdních kol“,
 - „urychlit výstavbu charakteristických průmyslových základen včetně [...] výroby jízdních kol v okrese Ťing-chaj a v okrese Wu-čching“,
 - „urychlit transformaci a modernizaci podniků. Důsledně provádět strategii značek, vést podniky k zintenzivnění technologických inovací a popularizace výrobků a posílit a prosazovat tržní postavení konkurenceschopných výrobků včetně jízdních kol. Prosazovat připojení a reorganizaci podniků a celkově zlepšit inovační kapacitu a přidanou hodnotu výrobků středních a malých podniků a soukromých podniků“,
 - „urychlit výstavbu ohlášených parků, včetně průmyslových parků pro jízdní kola ve městech Wu-čching a Ťing-chaj“, [...]
 - „rozšiřovat oblasti se zvláštními výhodami. Použít lithium-iontovou baterii jako základ na podporu vývoje superkapacitoru a vysoce výkonné elektrické baterie“.
- (81) Třináctý pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol (dále jen „13. plán pro jízdní kola“), který vydalo Čínské sdružení výrobců jízdních kol, také zařazuje odvětví výroby kol mezi „nově vznikající odvětví“: „nově vznikající odvětví jsou podporována na úrovni celostátní strategie, jako jsou například nové zdroje energie, nové materiály, internet, úspora energie a ochrana životního prostředí a informační technologie, takže pro tradiční odvětví se stalo nevyhnutelným trendem vstoupit do segmentu středně drahých a drahých výrobků. Zejména poté, co páté plenární zasedání navrhlo „prosazovat nízkouhlikový rozvoj dopravy a podporovat ekologickou cyklistiku“, bude odvětví jízdních kol jistě mít nové historické příležitosti k rozvoji.“
- (82) Třináctý plán pro jízdní kola stanovuje měřitelné cíle, jichž má čínská vláda v odvětví jízdních kol dosáhnout do roku 2020: „Příjmy z hlavní činnosti podniků nad stanovenou velikost v celém výrobním odvětví dosáhnou průměrného ročního tempa růstu ve výši 6 % a do roku 2020 přesáhnou 200 miliard RMB. Rozsah vývozu jízdních kol a náhradních dílů bude stálý a vývoz elektrických jízdních kol se výrazně zvýší. Integrace výrobního odvětví bude dále posílena a příspěvek předních podniků k objemu výroby přesáhne 50 %. Výrobní odvětví bude podporovat, společně budovat a zdokonalovat 3–5 průmyslových klastrů a charakteristických regionů. Každoročně se zvýší podíl středně drahých a drahých jízdních kol a elektrických jízdních kol s lithiovou baterií.“ Třináctý plán pro jízdní kola dále předpokládá posílení budování obchodních značek a úsilí o vytvoření mezinárodních značek.
- (83) Jak je doloženo výše, čínská vláda odvětví výroby jízdních kol pečlivě sleduje a podporuje. Uskutečňování jednotlivých cílů stanovených v různých plánech vyžaduje silné zapojení čínské vlády do odvětví výroby jízdních kol.
- (84) Komise dospěla k závěru, že výše uvedený důkazní materiál týkající se odvětví jízdních kol je dostatečný k tomu, aby bylo možné mít za to, že veřejné politiky nebo opatření ovlivňují volné působení tržních sil v tomto odvětví.
- (85) Komise však také zjistila, že dochází k významným vládním zásahům v oblasti surovin používaných k výrobě jízdních kol. Většina složek používaných k výrobě jízdních kol se vyrábí ze surovin, jichž se týkají intenzivní zásahy čínské vlády⁽³⁴⁾, včetně hliníku a oceli (které lze použít k výrobě rámu, vidlic, řídek, kol a paprsků kol, řetězů, přehazovaček, převodů, kabelů, nosičů), kaučuku (k výrobě kol) a chemických látek (plastové prvky a barvy).
- (86) Příkladem lze uvést, že na hliník se vztahuje rozvojový plán pro odvětví neželezných kovů na období 2016–2020 (13. pětiletý plán pro odvětví neželezných kovů), který stanoví přísné kvantitativní a kvalitativní cíle a rozsáhlá opatření na podporu průmyslu, jejichž cílem je rozvoj průmyslu. Na ocel se vztahuje plán pro

⁽³⁴⁾ Viz kapitola 14 zprávy o oceli, kapitola 15 o hliníku, kapitola 16 o chemickém odvětví (částečně kaučuku) a kapitola 12 o surovinách (doplňující informace o kaučuku).

přizpůsobení a modernizaci ocelářského průmyslu na období 2016–2020 (dále jen „13. pětiletý plán pro ocel“), který se týká prakticky všech aspektů rozvoje odvětví, včetně cílů v oblasti výrobní kapacity, modernizace a zajištění účinného zásobování, restrukturalizace odvětví, finanční podpory, kvantitativních cílů a zeměpisného umístění oceláren. Podobně i 13. pětiletý plán pro petrochemický a chemický průmysl (2016–2020) stanoví přísnou regulaci chemického průmyslu, která zahrnuje suroviny používané k výrobě součástí jízdních kol, jako jsou kaučuk, barvy a plasty.

- (87) Ocelářský průmysl se navíc vyznačuje velkým počtem státních podniků. Řada významných výrobců je ve vlastnictví státu a někteří jsou výslovně uvedeni v „Plánu přizpůsobení a modernizace ocelářského průmyslu na období 2016–2020“⁽³⁵⁾ jako příklady úspěchů dosažených ve 12. pětiletém plánovacím období (například Baosteel, Anshan Iron and Steel, Wuhan Iron and Steel atd.). Odvětví oceli regulují čtené plány, směrnice a jiné dokumenty se zaměřením na ocel, které jsou vydávány na celostátní, regionální i obecní úrovni, jako např. „Plán přizpůsobení a modernizace ocelářského průmyslu na období 2016–2020“. Tento plán stanoví, že ocelářský průmysl je „důležité a zásadní odvětví čínské ekonomiky, základní kámen státu“⁽³⁶⁾.
- (88) Třináctý pětiletý plán hospodářského a sociálního rozvoje⁽³⁷⁾ předpokládá podporu podniků vyrábějících špičkové druhy ocelových výrobků⁽³⁸⁾. Zaměřuje se také na dosažení vysoké kvality, trvanlivosti a spolehlivosti výrobků prostřednictvím podpory společností, jež využívají technologie spojené s výrobou čisté oceli, přesným válcováním a se zvyšováním kvality⁽³⁹⁾.
- (89) „Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci (verze 2011) (změna z roku 2013)“⁽⁴⁰⁾ (dále jen „katalog“) uvádí výrobu železa a oceli mezi podporovanými odvětvími. Katalog zejména vybízí k „[v]ývoji a aplikaci technologií pro výkonnější, vysoce kvalitní a modernizované ocelové výrobky včetně automobilových plechů s vysokou pevností nejméně 600 MPa, vysoce výkonných ocelových potrubí pro přepravu ropy a plynu, širokých a silných desek s vysokou pevností pro nádoby, oceli pro námořní inženýrství, desek se střední pevností nejméně 420 MPa pro budovy, mosty a jiné konstrukce, oceli pro vysokorychlostní a těžké nákladní železnice, křemíkové oceli s nízkou ztrátou železa a vysokou magnetickou indukci, ocelí odolných proti korozi a opotřebení, legovaných nerezových ocelí s nízkou spotřebou zdrojů (moderní feritické nerezové oceli, duplexní nerezové oceli a dusíkové nerezové oceli), speciálních ocelových tyčí a válcovaných drátů pro vysoce výkonné základní části (vysoce výkonné převody, šrouby se stupněm 12,9 nebo vyšším, vysoce pevné pružiny a ložiska s dlouhou životností) a vysoce kvalitních speciálních kovaných materiálů (mj. nástrojová ocel a formová ocel, nerezová ocel a ocel pro strojní zařízení“. Platnost katalogu potvrdilo nedávné antisubvenční šetření týkající se plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z ČLR⁽⁴¹⁾.
- (90) Také hliník je v ČLR předmětem silných státních intervencí. Odvětví hliníku se navíc vyznačuje dominantním postavením státních podniků. Odhaduje se, že na státní podniky připadá více než 50 % celkové produkce surového hliníku v ČLR.⁽⁴²⁾ Tomu, že státní podniky mají dominantní podíl na domácím trhu⁽⁴³⁾, nasvědčuje rovněž nedávná studie o odvětví neželezných kovů v ČLR. Přestože zvýšení kapacity v posledních letech je zčásti připisováno společnostem v soukromém vlastnictví, takovéto zvýšení je obvykle spojeno také s různými formami zapojení (místních) orgánů veřejné správy, jako je tolerování nezákonného rozšíření kapacity⁽⁴⁴⁾. Kromě toho se kapacita výroby hliníku zvýšila rovněž u hlavních státních podniků, i když v menší míře⁽⁴⁵⁾.

⁽³⁵⁾ Úplné znění plánu je k dispozici na webových stránkách Ministerstva průmyslu a informačních technologií: <http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1652930/n3757016/c5353943/content.html>.

⁽³⁶⁾ Úvod k plánu přizpůsobení a modernizace ocelářského průmyslu.

⁽³⁷⁾ Třináctý pětiletý plán hospodářského a sociálního rozvoje Čínské lidové republiky (2016–2020), <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>.

⁽³⁸⁾ Zpráva – kapitola 14, s. 349.

⁽³⁹⁾ Zpráva – kapitola 14, s. 352.

⁽⁴⁰⁾ Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci (verze 2011) (změna z roku 2013) vydaný prostřednictvím vyhlášky č. 9 Národní komise pro rozvoj a reformy ze dne 27. března 2011 a změněný v souladu s rozhodnutím Národní komise pro rozvoj a reformy o změně příslušných ustanovení Katalogu pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci (verze 2011) vydaným prostřednictvím vyhlášky č. 21 Národní komise pro rozvoj a reformy ze dne 16. února 2013.

⁽⁴¹⁾ Viz 56. bod odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/969 ze dne 8. června 2017, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/649, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky, Úř. věst. L 146, 9.6.2017, s. 17.

⁽⁴²⁾ Australská antidumpingová komise, *Aluminium Extrusions from China*, REP 248, 13. července 2015, s. 79.

⁽⁴³⁾ Taube, M. (2017), *Analysis of Market Distortions in the Chinese Non-Ferrous Metals Industry*, Think!Desk, 24. dubna 2017, s. 51.

⁽⁴⁴⁾ Viz například zpráva týkající se skutečnosti, že vláda provincie Šan-tung nezabránila rozšíření kapacity pro výrobu hliníku: https://mp.weixin.qq.com/s/?_biz=MzI2OTUyMzA0Nw==&mid=2247494318&idx=1&sn=9690ca50845c19f38eaff659516817a&chksm=eaddaba6ddaa22b071a5e2588aa787ed6f6a1a964ccea55c4d85c6f7ccbfc5cedd3cdceac9d&scene=0&pass_ticket=JfPlYZoDqNTFmOPyUGJbMwF0XlC1N3hAJ3EYPpKx6rkt4fSeZ4TwIvB5BffX4du#rd (přístup dne 22. února 2019).

⁽⁴⁵⁾ Zpráva – kapitola 15, s. 387–388.

- (91) Cílem 13. pětiletého plánu pro odvětví neželezných kovů je modernizovat sortiment výrobků vyráběných čínským odvětvím hliníku, mimo jiné prostřednictvím podpory inovací. Vyzývá k rychlému rozvoji systému smíšeného vlastnictví a posílení životaschopnosti státních podniků. Počítá rovněž s možností vytvoření velkých zásob neželezných kovů pro zvýšení bezpečnosti zdrojů, včetně hliníku, a stanoví konkrétní kvantitativní cíle pro snížení spotřeby energie, zvýšení podílu recyklovaného hliníku ve výrobě a lepší využití kapacity ⁽⁴⁶⁾.
- (92) Plán dále řeší strukturální přizpůsobení prostřednictvím přísnější kontroly nových tavicích zařízení a likvidace zastaralých kapacit. Upravuje zeměpisné rozmístění zpracovatelských závodů, zaměřuje se na projekty pro větší využívání zdrojů, jako jsou bauxit a oxid hlinitý, a zabývá se dodávkami elektřiny a cenovou politikou ⁽⁴⁷⁾.
- (93) Dalšími politickými dokumenty, které se zaměřují na odvětví hliníku, jsou standardní podmínky pro odvětví hliníku, které vydalo Ministerstvo průmyslu a informačních technologií; vstupní podmínky pro odvětví výroby hliníku, které vydala Národní komise pro rozvoj a reformy (dále jen „komise pro rozvoj a reformy“), a pokyny pro urychlení restrukturalizace odvětví výroby hliníku ⁽⁴⁸⁾, které vydala komise pro rozvoj a reformy.
- (94) Četné plány, směrnice a další dokumenty týkající se hliníku, vydané na celostátní, regionální a obecní úrovni, tedy jasně prokazují vysokou míru zásahů ze strany čínské vlády v odvětví hliníku ⁽⁴⁹⁾.
- (95) Je proto prokázáno, že čínská vláda zavedla řadu veřejných politik, které mají vliv na působení sil na volném trhu, pokud jde o výrobu jízdních kol, a to včetně surovin používaných k jejich výrobě. Takováto opatření brání normálnímu působení tržních sil.

3.3.2.6. Podstatná zkrácení podle čl. 2 odst. 6a písm. b), čtvrté odrážky základního nařízení: neexistence nebo diskriminační uplatňování či nedostatečné vymáhání práva týkajícího se úpadku, obchodních společností nebo vlastnictví

- (96) Podle informací ve spisu se čínský systém v oblasti úpadku jeví jako nedostatečný, pokud jde o plnění jeho vlastních hlavních cílů, jako je spravedlivé vyrovnání pohledávek a závazků a ochrana zákonných práv a zájmů věřitelů a dlužníků. Je to zřejmě zapříčiněno tím, že čínské úpadkové právo formálně vychází z podobných zásad jako odpovídající právní předpisy v jiných zemích, ale pro čínský systém je typická systematická nedostatečná vymahatelnost. Počet úpadků je i nadále pozoruhodně nízký s ohledem na velikost hospodářství této země, v neposlední řadě proto, že insolvenční řízení trpí řadou nedostatků, což v praxi působí jako faktor odrazující od vyhlášení úpadku. Kromě toho hraje v insolvenčním řízení i nadále silnou a aktivní úlohu stát, který často přímo ovlivňuje výsledek řízení ⁽⁵⁰⁾.
- (97) Dále je třeba uvést, že nedostatky systému vlastnických práv jsou zvláště patrné ve vztahu k vlastnictví pozemků a právům k užívání pozemků v ČLR ⁽⁵¹⁾. Veškerou půdu vlastní čínský stát (půda na venkově v kolektivním vlastnictví a půda ve městech ve státním vlastnictví). Její přidělování nadále závisí výhradně na státu. Existují právní ustanovení zaměřená na udělování práva k užívání pozemků transparentním způsobem a za tržní ceny, například prostřednictvím zavedení dražebních postupů. Tato ustanovení však běžně nejsou dodržována a určití kupující získávají půdu zdarma nebo pod tržními sazbami ⁽⁵²⁾. Mimoto orgány při přidělování pozemků často sledují konkrétní politické cíle, včetně provádění hospodářských plánů ⁽⁵³⁾.

⁽⁴⁶⁾ Zpráva – kapitola 12, s. 275–282.

⁽⁴⁷⁾ Zpráva – kapitola 15, s. 378–382, 390.

⁽⁴⁸⁾ Zpráva – kapitola 15, s. 386.

⁽⁴⁹⁾ Zpráva – kapitola 15, s. 377–387.

⁽⁵⁰⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 138–149.

⁽⁵¹⁾ Zpráva – kapitola 9, s. 216.

⁽⁵²⁾ Zpráva – kapitola 9, s. 213–215.

⁽⁵³⁾ Zpráva – kapitola 9, s. 209–211.

- (98) Čínské právní předpisy upravující úpadky a vlastnictví podle všeho řádně nefungují, což má za následek zkresení při zachování insolventních firem při životě a v souvislosti s poskytováním a nabyváním půdy v ČLR. Tyto právní předpisy se rovněž vztahují na odvětví jízdních kol, včetně vyvážejících výrobců výrobku, který je předmětem přezkumu. Komise v předchozím šetření především zjistila, že výrobci elektrických jízdních kol, což je odvětví, které je do značné míry regulováno stejnými nástroji politiky jako odvětví jízdních kol (například 13. pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol), měli prospěch z poskytování práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou⁽⁵⁴⁾. Nedávná šetření v jiných odvětvích rovněž potvrdila poskytování práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou⁽⁵⁵⁾.
- (99) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že v odvětví jízdních kol existuje diskriminační uplatňování nebo nedostatečné vymáhání práva týkajícího se úpadku a vlastnictví, a to i pokud jde o výrobek, který je předmětem přezkumu.

3.3.2.7. Podstatná zkresení podle čl. 2 odst. 6a písm. b) páté odrážky základního nařízení: zkresené mzdové náklady

- (100) V ČLR se nemůže plně rozvinout systém tržních mezd, protože pracujícím a zaměstnavatelům je bráněno v jejich právu na kolektivní organizování. ČLR neratifikovala řadu základních úmluv Mezinárodní organizace práce (dále jen „MOP“), zejména úmluvy o svobodě sdružování a o kolektivním vyjednávání⁽⁵⁶⁾. Podle vnitrostátního práva působí pouze jedna odborová organizace. Tato organizace však není nezávislá na státních orgánech a její zapojení do kolektivního vyjednávání a ochrany práv pracujících je nadále slabé⁽⁵⁷⁾. Mobilita čínských pracovníků sil je navíc limitována systémem registrace domácností, který přístup k celému rozsahu dávek sociálního zabezpečení a dalších výhod omezuje na obyvatele dané správní oblasti. To obvykle vede k tomu, že pracovníci, kteří nejsou v daném místě přihlášení k trvalému pobytu, mají v zaměstnání zranitelné postavení a pobírají nižší příjem než ti, kteří přihlášení jsou⁽⁵⁸⁾. Tyto zjištěné skutečnosti vedou ke zkresení mzdových nákladů v ČLR.
- (101) Nic ve spisu tohoto šetření nenaznačuje, že by se popsany čínský systém pracovního práva na odvětví jízdních kol nevztahoval. Odvětví jízdních kol je zřejmě ve skutečnosti zasaženo zkresením mzdových nákladů jak přímo (při výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu), tak nepřímo (v rámci přístupu ke kapitálu nebo vstupům od společností, na které se vztahuje stejný čínský pracovní právní systém).
- (102) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že v odvětví jízdních kol jsou mzdové náklady zkreseny, a to i pokud jde o výrobek, který je předmětem přezkumu.

3.3.2.8. Podstatná zkresení podle čl. 2 odst. 6a písm. b) šesté odrážky základního nařízení: přístup k finančním prostředkům poskytovaným institucemi, jež realizují cíle veřejné politiky nebo v jiném ohledu nevyvíjejí svou činnost nezávisle na státu

- (103) Přístup podnikových subjektů ke kapitálu je v ČLR předmětem různých zkresení.

⁽⁵⁴⁾ Viz 503. až 515. bod odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 5) (C/2019/43).

⁽⁵⁵⁾ Viz 478. až 493 bod odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/1690 ze dne 9. listopadu 2018, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily a s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1579, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo a s konečnou platností vybírá prozatímní clo uložené na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se zrušuje prováděcí nařízení (EU) 2018/163 (Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 1) (C2018/7349).

⁽⁵⁶⁾ Zpráva – kapitola 13, s. 332–337.

⁽⁵⁷⁾ Zpráva – kapitola 13, s. 336.

⁽⁵⁸⁾ Zpráva – kapitola 13, s. 337–341.

- (104) Zprv se čínský finanční systém vyznačuje silným postavením státem vlastněných bank⁽⁵⁹⁾, které při zajišťování přístupu k financím zohledňují jiná kritéria než ekonomickou životaschopnost projektu. Podobně jako nefinanční státem vlastněné podniky jsou i banky nadále připoutány ke státu nejen prostřednictvím vlastnictví, ale také prostřednictvím personálních vztahů (vedoucí pracovníci velkých státem vlastněných finančních institucí jsou v konečném důsledku jmenováni Komunistickou stranou Číny)⁽⁶⁰⁾ a – stejně jako v případě nefinančních státem vlastněných podniků – banky pravidelně realizují veřejné politiky stanovené vládou. Banky při tom plní výslovnou zákonnou povinnost vykonávat svou činnost v souladu s potřebami národního hospodářského a sociálního rozvoje a v souladu s průmyslovými politikami státu⁽⁶¹⁾. K tomu přistupují ještě další stávající pravidla, jež směřují finanční prostředky do odvětví označených vládou za podporovaná nebo jinak důležitá⁽⁶²⁾.
- (105) Přestože se uznává, že možná existují různé právní nástroje odkazující na potřebu respektovat běžné bankovní chování a pravidla obezřetnosti, jako je potřeba zkoumat bonitu žadatele o úvěr, příslušné důkazy ukazují, že tato ustanovení hrají při uplatňování těchto různých právních nástrojů až druhořadou roli⁽⁶³⁾. Zjištění, která vyplynula z předcházejících šetření na ochranu obchodu, vedla ke stejnému závěru⁽⁶⁴⁾.
- (106) Zkresleny jsou rovněž dluhopisové a úvěrové ratingy, což má řadu důvodů včetně toho, že posuzování rizik je ovlivněno strategickým významem dané firmy pro čínskou vládu a silou případné implicitní záruky ze strany vlády. Odhady silně nasvědčují tomu, že čínské ratingy soustavně odpovídají nižším mezinárodním ratingům.⁽⁶⁵⁾
- (107) Z toho plyne zaujatost při poskytování úvěrů státem vlastněným podnikům, velkým soukromým firmám s dobrými konexemi a firmám v klíčových odvětvích průmyslu, což znamená, že dostupnost kapitálu a jeho náklady nejsou pro všechny subjekty na trhu stejné.
- (108) Zadruhé jsou výpůjční náklady uměle udržovány na nízké úrovni, aby se podpořil růst investic. To vedlo k nadměrnému používání kapitálových investic při ještě nižší návratnosti investovaných prostředků. Tuto skutečnost ilustruje nedávný nárůst finanční páky společností ve státním sektoru, k němuž došlo navzdory prudkému poklesu ziskovosti, což svědčí o tom, že se mechanismy působící v bankovním systému neřídí obvyklými obchodními reakcemi.
- (109) Zatřetí, přestože v říjnu 2015 bylo dosaženo liberalizace nominálních úrokových sazeb, cenové signály stále nejsou výsledkem volného působení tržních sil, ale ovlivňují je zkreslení způsobená státními zásahy. Podíl úvěrů poskytnutých na úrovni referenční sazby nebo nižší totiž stále představuje 45 % všech poskytnutých úvěrů a používání cílených úvěrů podle všeho rostlo, protože se tento podíl od roku 2015 výrazně zvýšil navzdory zhoršujícím se hospodářským podmínkám. Uměle nízké úrokové sazby mají za následek podhodnocení a následně nadměrné využívání kapitálu.
- (110) Celkový růst úvěrů v ČLR ukazuje na klesající efektivnost alokace kapitálu bez jakýchkoli známek zpřísnění úvěrové politiky, které by bylo možné očekávat v nenarušeném tržním prostředí. V důsledku toho došlo v posledních letech k rychlému nárůstu úvěrů v selhání. V situaci rostoucího rizika zadlužení se čínská vláda rozhodla zamezit selháním. V důsledku toho byly problémy úvěrů se selháním řešeny refinancováním, což vedlo k vytvoření tzv. „zombie“ společností, nebo převodem vlastnictví dluhu (např. prostřednictvím fúzí nebo kapitalizací pohledávek), aniž by se nezbytně odstranil celkový dluhový problém či řešily jeho základní příčiny.
- (111) I přes nedávné kroky přijaté za účelem liberalizace trhu je systém podnikových dluhů v ČLR zásadně ovlivňován podstatnými systémovými problémy a zkresleními, jež vyplývají z trvajících vsudypřítomné úlohy státu na kapitálových trzích.

⁽⁵⁹⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 114–117.

⁽⁶⁰⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 119.

⁽⁶¹⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 120.

⁽⁶²⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 121–122, 126–128, 133–135.

⁽⁶³⁾ Zpráva, tamtéž.

⁽⁶⁴⁾ Zpráva – kapitola 14, s. 362–3, uvádějící šetření EU týkající se ochrany obchodu (ohledně určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky a ohledně určitých výrobků z oceli s organickým povlakem pocházejících z Čínské lidové republiky), jakož i šetření týkající se ochrany obchodu, které provádějí orgány Austrálie, Kanady, Indie nebo USA.

⁽⁶⁵⁾ Zpráva – kapitola 6, s. 127, zejména s ohledem na odhad MMF.

- (112) Nic ve spisu tohoto šetření nenaznačuje, že výrobci jízdních kol nebo dodavatelé surovin a jiných vstupů výhod tohoto finančního systému nevyužívají. Ve skutečnosti nedávné šetření týkající se výrobců elektrických jízdních kol, na něž se vztahují tytéž nástroje politiky jako na výrobce jízdních kol (viz 80. až 81. bod odůvodnění), prokázalo, že tito výrobci využívají preferenční úvěry⁽⁶⁶⁾, preferenční financování a pojištění (pojištění vývozních úvěrů)⁽⁶⁷⁾, osvobození od daně z příjmu z dividend mezi způsobilými tuzemskými podniky⁽⁶⁸⁾ a grantové programy⁽⁶⁹⁾. Kromě toho důkazní informace ze spisu stávajícího šetření ukazují, že někteří spolupracující výrobci obdrželi během období šetření úvěry. Tato podpora a výše popsané významné zásahy státu v oblasti finančního systému obecně proto vedou k tomu, že jsou závažným způsobem narušovány tržní podmínky na všech úrovních.
- (113) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že výrobci jízdních kol mají přístup k finančním prostředkům poskytovaným institucemi, jež realizují cíle veřejné politiky nebo v jiném ohledu nevyvíjejí svou činnost nezávisle na státu.

3.3.2.9. Systémová povaha popsaných zkreslení

- (114) Komise konstatovala, že zkreslení popsaná ve zprávě se neomezuje na žádné konkrétní průmyslové odvětví. Z důkazů, které jsou k dispozici, naopak vyplývá, že fakta a znaky čínského systému, popsané výše v oddílech 3.3.2.1 až 3.3.2.5, jakož i v části A zprávy, se vztahují na celou zemi a na všechna odvětví hospodářství. Totéž platí o popisu činitelů výroby v oddílech 3.3.2.6 až 3.3.2.8 výše a v části B zprávy.
- (115) K výrobě jízdních kol je zapotřebí široká škála vstupů. Když výrobci jízdních kol tyto vstupy nakupují nebo uzavírají smlouvy o jejich dodávkách, ceny, které platí (a které jsou zaznamenány jako jejich náklady), jsou jasně vystaveny stejným systémovým zkreslením, jež byla uvedena výše. Například dodavatelé vstupů využívají pracovní sílu, která podléhá zkreslením. Mohou si vypůjčit peněžní prostředky, které podléhají zkreslením v oblasti finančního sektoru/alokace kapitálu. Navíc podléhají systému plánování, který je uplatňován na všech úrovních státní správy a ve všech odvětvích.
- (116) V důsledku toho nelze použít nejen domácí prodejní ceny jízdních kol, ale poznamenány jsou i všechny vstupní náklady (včetně surovin, energie, půdy, financování, pracovní síly atd.), protože tvorbu jejich cen ovlivňují významné vládní zásahy, jak je popsáno v částech A a B zprávy. Zásahy státu popsané ve vztahu k přidělování kapitálu, pozemků, pracovních sil, energie a surovin jsou totiž přítomny v celé ČLR. To například znamená, že určitý vstup, který byl jako takový vyprodukován v ČLR díky společnému působení řady činitelů výroby, je vystaven podstatným zkreslením. Totéž platí o vstupech použitých v těchto vstupech a tak dále.

3.3.2.10. Závěr

- (117) Analýza popsaná v oddílech 3.3.2.2 až 3.3.2.9, jež zahrnuje zkoumání všech dostupných důkazů týkajících se zásahů ČLR v jejím hospodářství celkově, jakož i v odvětví jízdních kol (včetně výrobku, který je předmětem přezkumu), prokázala, že ceny nebo náklady, včetně nákladů na suroviny, energii a pracovní sílu, nejsou výsledkem volného působení tržních sil, jelikož jsou ovlivněny významnými zásahy státu ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení. Na tomto základě a s ohledem na neexistenci jakékoli spolupráce ze strany čínské vlády a na omezené informace, které poskytli vyvážející výrobci v ČLR, Komise dospěla k závěru, že k určení běžné hodnoty není v tomto případě vhodné použít domácí ceny a náklady.
- (118) Komise proto přikročila k početnímu zjištění běžné hodnoty výhradně na základě výrobních nákladů a nákladů na prodej odrážejících nezkreslené ceny nebo referenční hodnoty, to jest v tomto případě na základě odpovídajících výrobních nákladů a nákladů na prodej ve vhodné reprezentativní zemi v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení, jak bude uvedeno v následujícím oddíle. Komise připomněla, že nebylo předloženo žádné tvrzení o tom, že některé domácí náklady nejsou zkresleny podle čl. 2 odst. 6a písm. a) třetí odrážky základního nařízení.

⁽⁶⁶⁾ Viz 175. až 346. bod odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 5) (C/2019/43).

⁽⁶⁷⁾ Viz 347. až 367. bod odůvodnění, tamtéž.

⁽⁶⁸⁾ Viz 551. až 557. bod odůvodnění, tamtéž.

⁽⁶⁹⁾ Viz 562. až 575. bod odůvodnění, tamtéž.

3.3.2.11. Vyjádření čínské obchodní komory k existenci podstatných zkreslení

- (119) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora namítala, že analýza Komise týkající se podstatných zkreslení měla statistickou povahu a byla všeobecná. Zaprvé čínská obchodní komora měla za to, že socialistické tržní hospodářství je ve své podstatě tržní hospodářství s typickými znaky běžného tržního hospodářství poskytující podnikům plnou nezávislost činit provozní rozhodnutí, včetně stanovování cen. Čínská obchodní komora dále namítala, že čínská vláda provádí makrokontrolu, aby zajistila stabilitu národního hospodářství. Tato makrokontrola však neměla být nesprávně chápána jako státní intervence do jednotlivých podniků a nemá žádný vliv na náklady nebo ceny jejich výrobků.
- (120) Zadruhé čínská obchodní komora nesouhlasila s tím, že čínská vláda významným způsobem zasahuje do trhu s hliníkem, ocelí, kaučukem a chemickými látkami. A i kdyby tyto trhy zkresleny byly, trh se součástkami na jízdní kola zkreslen není, protože výroba součástek zahrnuje několik stádií zpracování zmíněných surovin a jejich cena je ovlivněna dalšími faktory, jako jsou specifické technické vlastnosti jízdních kol a požadavky jednotlivých zákazníků. Proto na ceny součástek jízdních kol nemohou mít vliv žádná zkreslení trhů s hliníkem, ocelí, kaučukem a chemickými látkami.
- (121) Zatřetí se čínská obchodní komora domnívala, že existence subvence by neměla být považována za důkaz existence zkreslení trhu, protože subvence se používají v mnoha jiných zemích, jejichž hospodářství je považováno za plně tržní. Čínská obchodní komora také poznamenala, že zjištění o subvencích je v případě elektrických jízdních kol ⁽⁷⁰⁾ neodůvodněné.
- (122) Ve svém podání čínská obchodní komora dále uvedla, že trh s jízdními koly a trh s jejich součástkami jsou volné trhy bez státních intervencí, protože mnozí výrobci jízdních kol a jejich součástek jsou soukromými společnostmi nebo je vlastní zahraniční kapitál. Čínská obchodní komora k tomu doplnila, že i kdyby některé ze společností vlastnil stát nebo v nich měl podíl, nebyl by žádný rozdíl mezi těmito společnostmi a dalšími společnostmi, které by mohly mít vliv na ceny jízdních kol a součástek na jízdní kola, protože všechny hospodářské subjekty se musí podřídit stejným pravidlům a právním předpisům, včetně odvodů DPH, plateb na sociální a zdravotní pojištění atd.
- (123) Již od počátku Komise pozorovala, že čínská obchodní komora nepodpořila svá tvrzení vůbec žádnými důkazy, které by vyvrátily důkazy obsažené v tomto oddíle, jež dokládají existenci podstatných zkreslení trhu v ČLR obecně a konkrétně v odvětví jízdních kol i v odvětvích pro ně dodavatelských. Proto tvrzení čínské obchodní komory mohlo být okamžitě a zcela odmítnuto jako neopodstatněné.
- (124) V každém případě Komise připomněla, že podle čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení se při posuzování toho, zda existují podstatná zkreslení, musí brát v úvahu možný dopad jednoho či více z těchto prvků na ceny a náklady v zemi vývozu dotčeného výrobku. Jakýkoli závěr o podstatných zkresleních ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. a) musí vycházet ze všech důkazů, které jsou k dispozici, a předvést, že tyto prvky mají možný dopad na ceny a náklady. Komise upozornila na to, že čínská obchodní komora sama uznala, že čínská vláda vykonává kontrolu, aby zajistila stabilitu národního hospodářství. Jak je podrobně vysvětleno v oddílech 3.3.2.1 až 3.3.2.9, intervenční povaha činnosti čínské vlády má přímý i nepřímý dopad na analýzu nákladů podniků a na konečné ceny. Z rozsahu intervencí čínské vlády do odvětví jízdních kol je jasné, že přinejmenším lze hovořit o možném dopadu na trh s jízdními koly a jejich součástkami.
- (125) S ohledem na zkreslení trhu se surovinami, Komise poskytla řadu důkazů o konkrétních státních intervencích do těchto trhů, které dokládají existenci podstatných zkreslení v oddílu 3.3.2.5. I v tomto případě Komise konstatovala, že čínská obchodní komora neposkytla žádné důkazy naznačující opak. Kromě toho Komise poukázala na skutečnost, že existence prvků zkreslujících ceny na trzích s hliníkem, ocelí, kaučukem a chemickými látkami vede přinejmenším k možnému přenosu těchto zkreslení do procesu obstarávání součástek jízdních kol vyráběných z těchto surovin, a tudíž i k ovlivnění cen jízdních kol nebo nákladů vynaložených na jejich výrobu. Čínská obchodní komora nepředložila žádné důkazy toho, že odvětví jízdních kol není těmito zkresleními ovlivněno, kromě nepodloženého tvrzení, že nepopíratelná zkreslení v oblasti trhu se surovinami neovlivňují následně výrobní odvětví.

⁽⁷⁰⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky.

- (126) Pokud jde o tvrzení čínské obchodní komory týkající se subvencí, Komise zdůraznila, že subvence jsou v ekonomii jedním z mnoha ukazatelů zkreslení cen a nákladů, protože mají přímý nebo nepřímý, reálný nebo možný dopad na uvedené náklady a ceny, které se obvykle pro přijímající podniky a/nebo jejich zákazníky snižují. Subvence typu poskytování práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou nebo dostupnost preferenčních úvěrů a financování v daném odvětví snižují náklady výrobce, a tudíž ovlivňují výrobní náklady a/nebo ceny jejich výrobků ⁽⁷¹⁾. Komise konstatovala, že skutečnost, že čínská obchodní komora považuje zjištění v případě jízdních kol za neodůvodněná, není důležité, protože existence subvencí formou poskytování práv k užívání pozemků a přístupu k preferenčním úvěrům byla shodně potvrzena v řadě současných šetření, nejen v odvětví jízdních kol, ale v rámci celého čínského hospodářství (viz 98. bod odůvodnění). Argumentace čínské obchodní komory, že podniky v jiných ekonomikách mohou mít rovněž prospěch ze subvencí, není podstatná v souvislosti s tímto šetřením zabývajícím se výrobkem z ČLR, který je předmětem přezkumu, a nikoli abstraktně otázkou subvencí v jiných zemích.
- (127) A konečně pokud jde o argument, že velké množství výrobců jízdních kol tvoří soukromé společnosti a všechny společnosti v ČLR podnikají v podmínkách volného trhu, přičemž stejná pravidla platí jak pro soukromé společnosti, tak pro státní podniky, Komise poznamenala, že jedním z prvků obsažených v čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení, který je ukazatelem podstatného zkreslení v hospodářství, je skutečnost, že „na dotčeném trhu působí do značné míry podniky, jež jsou ve vlastnictví orgánů země vývozu, jsou těmito orgány ovládány nebo jsou pod jejich strategickým dohledem či se řídí jejich pokyny“. Jak je vysvětleno v 66. bodě odůvodnění, vzhledem k neexistenci dostatečných údajů o trhu nebylo možné stanovit přesný poměr mezi státními a soukromými podniky vyrábějícími jízdní kola v ČLR. Nicméně i kdyby v daném odvětví nebyla převaha státem vlastněných podniků, státní vlastnictví je pouze jedním z ukazatelů podstatných zkreslení. K dalším ukazatelům podle čl. 2 odst. 6a písm. b) patří, že podniky jsou ovládány státními orgány nebo jsou pod jejich strategickým dohledem či se řídí jejich pokyny, a protože takové podniky se ve značné míře v odvětví jízdních kol vyskytují (viz oddíl 3.3.2.3), Komise prokázala, že ekonomika celého odvětví jízdních kol v ČLR je podstatně zkreslena. Zadruhé skutečnost, že jak státní, tak soukromé podniky podléhají stejným pravidlům a právním předpisům, např. odvodům DPH, platbám na sociální a zdravotní pojištění apod., nevylučuje, že všechny tyto podniky působí v prostředí charakterizovaném podstatným zkreslením, které ovlivňuje náklady těchto podniků i ceny jejich výrobků.
- (128) Na základě výše uvedeného bylo tvrzení čínské obchodní komory s ohledem na podstatná zkreslení odmítnuto.

3.3.3. Reprezentativní země

3.3.3.1. Obecné poznámky

- (129) Volba reprezentativní země byla založena na těchto kritériích:

- úroveň hospodářského rozvoje obdobná ČLR. Komise pro tento účel použila země s hrubým národním důchodem obdobným ČLR na základě databáze Světové banky ⁽⁷²⁾,
- výroba výrobku, který je předmětem přezkumu, v dané zemi ⁽⁷³⁾,
- dostupnost příslušných veřejných údajů v této zemi,
- je-li reprezentativních třetích zemí více, dostaly případně přednost země s náležitou úrovní sociální a environmentální ochrany.

- (130) V první poznámce o činitelích výroby Komise informovala zúčastněné strany o tom, že určila šest možných reprezentativních zemí: Brazílii, Mexiko, Rusko, Srbsko, Thajsko a Turecko, a vyzvala zúčastněné strany, aby se vyjádřily a navrhly další země. Ve druhé poznámce o činitelích výroby Komise informovala zúčastněné strany, že vhodnou reprezentativní zemí je Srbsko.

⁽⁷¹⁾ Viz rozsudek Soudu ze dne 28. února 2018 ve věci C-301/16 P.

⁽⁷²⁾ World Bank Open Data – Upper Middle Income, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

⁽⁷³⁾ Jestliže se v žádné zemi s podobnou úrovní rozvoje výrobek, který je předmětem přezkumu, nevyrábí, je možné zohlednit výrobu výrobku spadajícího do stejné obecné kategorie nebo odvětví jako výrobek, který je předmětem přezkumu.

3.3.3.2. Úroveň hospodářského rozvoje obdobná úrovni ČLR

- (131) Světová banka za země s úrovní hospodářského rozvoje obdobnou úrovni ČLR považuje Brazílii, Mexiko, Rusko, Srbsko, Thajsko a Turecko, tj. všechny tyto země jsou zařazeny do kategorie zemí s „vyššími středními příjmy“ na základě hrubého národního důchodu.
- (132) Ve svých připomínkách k první poznámce o činitelích výroby žadatel upozornil na to, že vážná hospodářská krize, kterou Brazílie zaznamenala v nedávné minulosti, může mít dopad na dovoz součástí jízdních kol a zhoršit výkonnost výrobců jízdních kol na jejich domácím trhu.
- (133) Komise uvedla, že žadatel nepředložil důkazy o tom, že dovozy do Brazílie byly ovlivněny, ani o tom, že zhoršení domácí výkonnosti brazilských výrobců bylo systematické. Ačkoli Komise uznala, že jediná známá společnost vyrábějící jízdní kola, pro kterou existují veřejně dostupné údaje, vykazovala záporný provozní zisk, nemohla toto zjištění extrapolovat na zemi jako celek.

3.3.3.3. Výroba výrobku, který je předmětem přezkumu, v reprezentativní zemi

- (134) Ve všech šesti zemích uvedených v oddíle 3.3.3.2 Komise určila několik výrobců vyrábějících výrobky v rámci kódu NACE 3092 (statistická klasifikace ekonomických činností v Unii) související s výrobou jízdních kol ⁽⁷⁴⁾.
- (135) Ve svých připomínkách ke druhé poznámce o činitelích výroby žadatel poukázal na to, že v Rusku existují subvence na energii a že tyto subvence mohou mít dopad na výrobu energeticky náročného materiálu, jako je hliník, který se používá při výrobě jízdních kol.
- (136) Komise konstatovala, že žadatel neposkytl důkazy o těchto subvencích ani o jejich významném dopadu na výrobu jízdních kol. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (137) Žadatel tvrdil, že srbští výrobci odebírají součásti jízdních kol z Unie (přibližně 30 %), z ČLR (přibližně 30 %), z dalších asijských zemí (přibližně 30 %) a z domácích zdrojů (přibližně 10 %) a že turečtí výrobci odebírají součásti jízdních kol z Unie (přibližně 15 %), z ČLR (přibližně 30 %), z dalších asijských zemí (přibližně 30 %), z domácích zdrojů (přibližně 20 %) a z jiných zemí (přibližně 5 %).
- (138) Komise tyto informace ověřila a potvrdila v databázi Global Trade Atlas ⁽⁷⁵⁾ a považovala je za doklad otevřených trhů s diverzifikovanými zdroji dodávek.
- (139) Žadatel uvedl, že Unie zvýšila cla na dovoz jízdních kol z Thajska (zrušením preferencí v režimu systému všeobecných preferencí v roce 2015 ⁽⁷⁶⁾), což vedlo k poklesu thajského vývozu jízdních kol do Unie. Žadatel tvrdil, že to mělo závažný dopad na výkonnost thajských výrobců, kteří většinou vyvážejí do Unie. Žadatel rovněž tvrdil, že thajští výrobci začali vykazovat ztráty. Neposkytl však údaje o ziskovosti thajských výrobců ani o rozsahu jejich vývozu.
- (140) Komise zjistila, že ziskovost dvou thajských výrobců uvedených v poznámce ze dne 4. července byla v roce 2016 kladná. Komise rovněž zkoumala společnosti v Thajsku, které vyrábějí jízdní kola v rámci vedlejší podnikatelské činnosti (konkrétně se sekundárním kódem NACE 3092), a zjistila, že z 93 společností s výkazy zisků a ztrát za rok 2017 nebo 2016 evidovaných v databázi Orbis bylo 76 ziskových ⁽⁷⁷⁾. Toto tvrzení bylo proto odmítnuto.

3.3.3.4. Dostupnost příslušných veřejných údajů v reprezentativní zemi

- (141) U všech šesti zemí uvedených ve 130. bodě odůvodnění Komise dále ověřovala dostupnost veřejných údajů (a zejména veřejných finančních údajů od výrobců výrobku, který je předmětem přezkumu).

⁽⁷⁴⁾ Zdroj: Databáze Orbis, Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

⁽⁷⁵⁾ Global Trade Atlas – GTA (https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm).

⁽⁷⁶⁾ Thajsko bylo odstraněno ze seznamu zemí zvýhodněných v rámci režimu systému všeobecných preferencí, který uvádí příloha II nařízení (EU) č. 978/2012, s účinností od 1. ledna 2015 v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1421/2013.

⁽⁷⁷⁾ Zdroj: Databáze Orbis, Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

- (142) Komise hledala výrobce jízdních kol s veřejně dostupnými finančními údaji, které by bylo možné použít pro stanovení nezkreslených a přiměřených částek prodejních, režijních a správních nákladů a zisku. Jak bylo uvedeno v první a druhé poznámce o činitelích výroby, Komise jako zdroj údajů využila databázi Orbis⁽⁷⁸⁾ a vybrala společnosti s primárním kódem NACE 3092, aby analýzu omezila na výrobce, kteří mají jízdní kola jako hlavní část podnikání. Kromě toho Komise omezila vyhledávání na společnosti s veřejně dostupnými výkazy zisků a ztrát za nejnovější období (2016 a 2017). Tím se vyhledávání zúžilo na jednu společnost v Brazílii, dvacet devět v Rusku a šest v Srbsku. Komise pak vybrala ziskové společnosti. To vedlo k vyloučení jedné společnosti v Brazílii a deseti společností v Rusku, které v letech 2016 a 2017 vykázaly zápornou ziskovost.
- (143) Komise nakonec konstatovala, že veřejně dostupné údaje za rok 2017 má šest srbských společností, zatímco devatenáct zbývajících ruských společností má veřejně dostupné údaje pouze do roku 2016. Vzhledem k tomu, že období přezkumného šetření se skládá ze tří posledních čtvrtletí roku 2017 a prvního čtvrtletí roku 2018, měla Komise za to, že vhodnou reprezentativní zemí je Srbsko.
- (144) Komise proto ve druhé poznámce o činitelích výroby oznámila všem zúčastněným stranám svůj záměr použít Srbsko jako vhodnou reprezentativní zemi, pokud dospěje k závěru, že jsou splněny všechny podmínky pro použití metodiky stanovené v čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení. S přihlédnutím ke všem výše uvedeným prvkům a k připomínkám zúčastněných stran Komise rozhodla, že jako vhodnou reprezentativní zemi zvolí Srbsko, a vybrala následujících šest společností s veřejně dostupnými finančními údaji, které lze použít pro stanovení nezkreslených a přiměřených prodejních, režijních a správních nákladů a zisku v souladu s posledním odstavcem čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení:

- *Capriolo d.o.o backa topola,*
- *Planet bike co. D.o.o., Beograd,*
- *Venera bike,*
- *Kripton company d.o.o backa topola,*
- *Crossbike,*
- *Cassini wheels d.o.o.*

3.3.3.5. Úroveň sociální a environmentální ochrany

- (145) Poté, co bylo na základě uvedených prvků stanoveno, že Srbsko je vhodnou reprezentativní zemí, nebylo nutné provést posouzení úrovně sociální a environmentální ochrany podle poslední věty čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážky základního nařízení.

3.3.3.6. Závěr

- (146) S ohledem na výše uvedenou analýzu Srbsko splňovalo všechna kritéria stanovená v čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážce základního nařízení, aby mohlo být považováno za vhodnou reprezentativní zemi. Srbsko má zejména významnou výrobu výrobku, který je předmětem přezkumu, a kompletní soubor dostupných údajů o všech činitelích výroby, prodejních, režijních a správních nákladech a zisku.

3.3.4. Náklady na výrobní režii, prodejní, režijní a správní náklady a zisk

- (147) Pro účely početního zjištění běžné hodnoty Komise použila v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) čtvrtým pododstavcem základního nařízení metodiku vysvětlenou v druhé poznámce o činitelích výroby a zahrnula prodejní, režijní a správní náklady a zisk šesti společností v Srbsku uvedených ve 144. bodě odůvodnění.
- (148) Komise dále zahrnula hodnotu pro náklady na výrobní režii, aby se zohlednily náklady nezahrnuté do činitelů výroby uvedených výše. Tato hodnota byla vypočtena uplatněním poměru nákladů na výrobní režii a výrobních nákladů, které vykázali spolupracující vyvážející výrobci, na příslušné nezkreslené výrobní náklady (zahrnující spotřebu materiálů, práce, energie a vody), které byly určeny podle metodiky popsané v oddíle 3.3.8.

⁽⁷⁸⁾ Zdroj: Databáze Orbis, Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

3.3.5. Zdroje použité ke stanovení nezkreslených nákladů

- (149) Ve druhé poznámce o činitelích výroby Komise uvedla, že k početnímu zjištění běžné hodnoty v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení použije databázi Global Trade Atlas (dále jen „GTA“) pro zjištění nezkreslených nákladů na většinu činitelů výroby. Po druhé poznámce o činitelích výroby však Komise konstatovala, že pro období přezkumného šetření jsou informace uvedené v databázi GTA o dovozu součástí jízdních kol do Srbska neúplné. Komise proto využila ke stanovení nákladů na materiál ⁽⁷⁹⁾, elektřinu a zemní plyn ⁽⁸⁰⁾ Eurostat, ke stanovení nákladů na vodu ⁽⁸¹⁾ údaje získané společností Bloomberg od statistického úřadu Republiky Srbsko a ke stanovení prodejních, správních a režijních nákladů a zisku finanční údaje šesti srbských společností uvedených ve 144. bodě odůvodnění.
- (150) Jak je vysvětleno v oddílu 3.3.5, byla výrobní režie přičtena k prodejním, správním a režijním nákladům a zisku, a to na základě poměru výrobních režijních nákladů a výrobních nákladů, které oznámili spolupracující vyvážející výrobci, uplatněného na příslušné nezkreslené výrobní náklady.

3.3.6. Činitele výroby

- (151) V první a druhé poznámce o činitelích výroby se Komise snažila sestavit počáteční seznam činitelů výroby a zdrojů, které měli výrobci v ČLR použít u všech činitelů výroby, jako jsou materiály, energie a pracovní síla, při výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu.
- (152) Komise pro sestavení úplného seznamu činitelů výroby jízdních kol vycházela z údajů poskytnutých žadatelem a z odpovědí na přílohu III oznámení o zahájení přezkumu, které poskytlo šest původních spolupracujících výrobců v ČLR ⁽⁸²⁾.
- (153) Pro účely srovnatelnosti čínské a srbské nomenklatury Komise určila pro každý výrobní činitel odpovídající šestimístný kód harmonizovaného systému (HS) na úrovni položky HS (šestimístné) na základě informací poskytnutých žadatelem i spolupracujícími výrobci v ČLR. ČLR, Srbsko i Unie používají harmonizovaný systém, kódy celního sazebníku všech tří zemí si tudíž odpovídají.
- (154) S ohledem na veškeré informace předložené žadatelem a spolupracujícími výrobci v ČLR byly určeny následující činitele výroby a případně kódy HS:

Tabulka 1

Činitel výroby	Kód HS	Jednotková dovozní hodnota
Celý rám	8714 91	65,63 EUR/kus
Korunka pro hlavovou trubku rámu	8714 91	7,63 EUR/kg
Klínek (výztuha) k rámu	8714 91	7,63 EUR/kg
Patka na rám	8714 91	7,63 EUR/kg
Části ke složení na hlavové trubce rámu	8714 91	7,63 EUR/kg
Vidlice k rámu	8714 91	7,63 EUR/kg
Trojúhelník rámu	8714 91	7,63 EUR/kg
Příslušenství rámu	8714 91	7,63 EUR/kg
Upevňovací můstek	8714 91	7,63 EUR/kg

⁽⁷⁹⁾ http://comext.eurostat.ec.europa.eu/ANALYTICAL_S10_V17_ECAS/Analytical.html

⁽⁸⁰⁾ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/main-tables>

⁽⁸¹⁾ <https://www.bloomberg.com/>

⁽⁸²⁾ Ke dni 4. července 2018 společnost Yong Yi dosud od své spolupráce při šetření neodstoupila, a proto byly jako zdroj použity informace uvedené v příloze III.

Činitel výroby	Kód HS	Jednotková dovozní hodnota
Schránka na příslušenství	8714 99	9,15 EUR/kg
Slitinový štítek značky	8310 00	11,02 EUR/kg
Trubka ze slitiny hliníku	7608 20	4,78 EUR/kg
Peg osy	8714 99	9,15 EUR/kg
Části středu kola	8714 99	9,15 EUR/kg
Středové složení	8714 99	9,15 EUR/kg
Středové pouzdro	8714 99	9,15 EUR/kg
Středová osa	8714 99	9,15 EUR/kg
Vak	3923 21	2,20 EUR/kg
Rohy (nástavce) na řídítka	8714 99	9,15 EUR/kg
Košík	8714 99	9,15 EUR/kg
Držák košíku	8714 99	9,15 EUR/kg
Baterie	8714 99	9,15 EUR/kg
Zvonek	8306 10	12,47 EUR/kg
Brzda	8714 94	7,48 EUR/kg
Brzdové lanko	8714 94	7,48 EUR/kg
Obal brzdového lanka (bowdenu)	8714 99	9,15 EUR/kg
Jádro brzdového lanka (bowdenu)	8714 94	7,48 EUR/kg
Brzdová páka	8714 94	7,48 EUR/kg
Čep brzdy	8714 94	7,48 EUR/kg
Brzdové lanko	8714 94	7,48 EUR/kg
Můstek	8714 99	9,15 EUR/kg
Zarážka bowdenu	8714 99	9,15 EUR/kg
Koncovka bowdenu	8714 99	9,15 EUR/kg
Karbonová noha (šavle) vidlice	8714 91	7,63 EUR/kg
Upevňovací matice nosiče	7318 16	5,55 EUR/kg
Karton	4819 10	1,11 EUR/kg
Řetěz	7315 11 nebo 8714 99	14,23 EUR/kg 9,15 EUR/kg

Činitel výroby	Kód HS	Jednotková dovozní hodnota
Napínák řetězu	8714 99	9,15 EUR/kg
Držák krytu řetězu	8714 99	9,15 EUR/kg
Kryt řetězu	8714 99	9,15 EUR/kg
Kryt řetězu	3926 90	8,93 EUR/kg
Držák krytu řetězu	8714 99	9,15 EUR/kg
Pastorek	8714 96	7,41 EUR/kg
Sada CKD	8714 99	9,15 EUR/kg
Vlnitá lepenka	4808 10	0,77 EUR/kg
Kliková sestava	8714 99	9,15 EUR/kg
Obtisk	4821 10	7,77 EUR/kg
Lanko přehazovačky	8714 99	9,15 EUR/kg
Chránič přehazovačky	8714 99	9,15 EUR/kg
Disk s uživatelskou příručkou	8523 49	335,30 EUR/kg
Adaptér kotoučové brzdy	8714 94	7,48 EUR/kg
Kotoučová brzda	8714 94	7,48 EUR/kg
Elektrické příslušenství	8714 99	9,15 EUR/kg
Zátka do řídítek	8714 99	9,15 EUR/kg
Blatník	8714 99	9,15 EUR/kg
Vidlice	8714 91	7,63 EUR/kg
Závěs zadního kola	8714 91	7,63 EUR/kg
Přesmykač/přehazovačka (přední/zadní měnič)	8714 99	9,15 EUR/kg
Rukojeť (grip)	8714 99	9,15 EUR/kg
Řídítka	8714 99	9,15 EUR/kg
Představec	8714 99	9,15 EUR/kg
Hlavové složení	8714 91 nebo 8714 99	7,63 EUR/kg 9,15 EUR/kg
Hlavová trubka	7608 20	4,78 EUR/kg
Trubky z hi-ten oceli	7304 51	1,97 EUR/kg
Náboj	8714 93	15,53 EUR/kg
Kryt náboje	8714 99	9,15 EUR/kg
Duše	4013 20	0,93 EUR/kus

Činitel výroby	Kód HS	Jednotková dovozní hodnota
Spoj	8714 99	9,15 EUR/kg
Stojánek	8714 99	9,15 EUR/kg
Destička pro montáž stojánku	8714 99	9,15 EUR/kg
Světla	8512 10	3,20 EUR/kg
Zámek	8301 40	14,33 EUR/kg
Příručka	4911 10	1,95 EUR/kg
Ostatní příslušenství	8714 99	9,15 EUR/kg
Koncovka bowdenu	8714 94	7,48 EUR/kg
Koncovka lanka (bowdenu)	8714 94	7,48 EUR/kg
Obalové materiály	3923 90	3,17 EUR/kg
Příslušenství obalů	8714 99	9,15 EUR/kg
Lak	3208 20 nebo 3208 90	4,35 EUR/kg 3,81 EUR/kg
Lahev laku	7010 90	0,45 EUR/kg
Pedál	8714 96	8,93 pár
Nášlapný pedál	8714 99	9,15 EUR/kg
Zadní nosič	8714 99	9,15 EUR/kg
Držák odrazky	8714 99	9,15 EUR/kg
Odrážka	3926 90	8,93 EUR/kg
Ráfek	8714 92	3,01 EUR/kg
Sada ráfků bez pneumatiky a duše	8714 92	3,01 EUR/kg
Páska do ráfků	4012 90	3,22 EUR/kg
Nýt	7318 16	5,55 EUR/kg
Rotor (kotouč)	8714 94	7,48 EUR/kg
Rotor/části příslušenství ke košíku/části příslušenství k blatníku	8714 99	9,15 EUR/kg
Sedlo	8714 95	6,15 EUR/kg
Šroub	7318 15	3,69 EUR/kg
Šroub (s maticí i bez)	7318 16	5,55 EUR/kg
Svorka sedla	8714 99	9,15 EUR/kg
Podsedlová objímka	8714 99	9,15 EUR/kg

Činitel výroby	Kód HS	Jednotková dovozní hodnota
Sedlovka	8714 99	9,15 EUR/kg
Mústek vzpěr zadní vidlice	8714 99	9,15 EUR/kg
Řadící páčka	8714 99	9,15 EUR/kg
Jádro řadícího lanka (bowdenu)	8714 99	9,15 EUR/kg
Obal řadícího lanka (bowdenu)	8714 99	9,15 EUR/kg
Paprsek	8714 92	3,01 EUR/kg
Kryt paprsku	8714 99	9,15 EUR/kg
Nálepka	3919 90	5,60 EUR/kg
Odpružení	8714 99	9,15 EUR/kg
Příslušenství odpružení	8714 99	9,15 EUR/kg
Pneumatika	4011 50	2,75 EUR/kus
Nástroje	8714 99	9,15 EUR/kg
Trubka	7608 20	4,78 EUR/kg
Ventilek	8714 99	9,15 EUR/kg
Vzpěry-držáky blatníku ve tvaru V	8714 99	9,15 EUR/kg
Úchytky košíku lahve	7318 16	5,55 EUR/kg
Volnoběžka	8714 93	15,53 EUR/kg
Sady kol	8714 93	15,53 EUR/kg
Balanční kolečko	8714 99	9,15 EUR/kg
Drát	8714 94 nebo 8714 99	7,48 EUR/kg 9,15 EUR/kg

Pracovní síla

Mzdy ve výrobním sektoru	[nepoužije se]	1,49 EUR/hod. nebo 3 396,84 EUR/rok
--------------------------	----------------	--

Energie

Elektřina	[nepoužije se]	0,06 EUR/kWh
Plyn	[nepoužije se]	0,33 EUR/m ³
Voda	[nepoužije se]	2,28 EUR/m ³

3.3.6.1. Materiály

- (155) Aby bylo možné stanovit nezkreslené ceny materiálů dodaných ke vstupu do továrny výrobce, jak stanoví čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážka, použila Komise dovozní ceny každého materiálu, který používají spolupracující výrobci v ČLR, v reprezentativní zemi.

- (156) Pro stanovení běžné hodnoty by podle metodiky Komise měla být k těmto dovozním cenám připočtena dovozní cla výrobních činitelů a materiálů dovážených do Srbska, jakož i náklady na vnitrostátní dopravu. To by vedlo k vyšší běžné hodnotě, jelikož dovozní cla by dále zvýšila dovozní ceny dílů jízdních kol. V důsledku toho by bylo dumpingové rozpětí ještě vyšší. S ohledem na zjištění uvedené ve 178. bodě odůvodnění i na povahu tohoto přezkumu před pozbytím platnosti, který je zaměřen na zjištění toho, zda během období přezkumného šetření přetrvával dumping, a nikoli na zjištění jeho přesného rozsahu, Komise rozhodla, že úpravy o dovozní cla a vnitrostátní dopravu nejsou nezbytné.

3.3.6.2. Pracovní síla

- (157) Statistiky MOP poskytly informace o měsíčních mzdách ve výrobním sektoru a o délce týdenní pracovní doby v Srbsku v období přezkumného šetření. V případě společnosti Ideal, která vykazala celkovou mzdu zaměstnanců za období přezkumného šetření, Komise extrapolovala individuální průměrnou měsíční mzdu a nahradila ji průměrnou měsíční mzdou podle MOP. V případě společnosti Oyama, která vykazala mzdy podle člověkohodin, Komise nejprve extrapolovala měsíční pracovní dobu podle údajů MOP o pracovní době za týden a poté vydělila průměrnou měsíční mzdu průměrnou pracovní dobou, čímž získala průměrnou mzdu za hodinu, která byla nakonec použita k nahrazení informací poskytnutých uvedenou společností.

3.3.6.3. Elektřina a zemní plyn

- (158) Za rok 2017 byly pro Srbsko ceny elektřiny a zemního plynu pro spotřebitele mimo domácnosti, a zejména pro střední podniky, snadno dostupné v Eurostatu ⁽⁸³⁾. Cena elektřiny byla vykázána v eurech za kWh a cena plynu v eurech za gigajoule. Druhá uvedená cena má pevný přepočítací koeficient pro metry krychlové, což byla jednotka, kterou použili spolupracující výrobci v ČLR při vykazování své spotřeby plynu.

3.3.6.4. Voda

- (159) Údaje použité pro stanovení ceny vody byly získány z databáze společnosti Bloomberg jako časová řada srbského indexu spotřebitelských cen dodávek vody, která pro leden 2019 uváděla hodnotu 269,1 RSD.

3.3.7. Výpočty

- (160) Aby Komise určila početně zjištěnou běžnou hodnotu, postupovala v následujících dvou krocích.
- (161) Zaprvé Komise stanovila nezkreslené výrobní náklady. Za tím účelem vynásobila faktor využití každého činitele výroby jeho nezkreslenými jednotkovými náklady. Spolupracující vyvážející výrobci uvedli faktory využití pro materiály, práci, energii a vodu. Jako nezkreslené jednotkové náklady byly použity údaje zjištěné v reprezentativní zemi.
- (162) Zadruhé Komise stanovila náklady na výrobní režii. Ty byly vypočteny uplatněním poměru nákladů na výrobní režii a výrobních nákladů, které vykazali spolupracující vyvážející výrobci, na příslušné nezkreslené výrobní náklady (zahrnující spotřebu materiálů, práce, energie a vody), které byly určeny podle metodiky popsané v oddíle 3.3.6.
- (163) Zatřetí Komise na výše stanovené výrobní náklady uplatnila průměrné správní, prodejní a režijní náklady a zisk šesti společností v Srbsku (Capriolo, Planet bike, Venera bike, Krypton, Crossbike a Cassini Wheels). Tyto náklady byly zjištěny na základě veřejně dostupných informací o uvedených společnostech z účetních závěrek za rok 2017 ⁽⁸⁴⁾ a byly vyjádřeny v procentech takto:

— prodejní, režijní a správní náklady ⁽⁸⁵⁾ ve výši 6,62 % byly uplatněny na součet výrobních nákladů a nákladů na výrobní režii a

— zisk ⁽⁸⁶⁾ ve výši 10,05 % byl uplatněn na součet výrobních nákladů a nákladů na výrobní režii.

⁽⁸³⁾ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database>.

⁽⁸⁴⁾ Zdroj: Databáze Orbis, Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

⁽⁸⁵⁾ Vypočteno jako průměr provozních výnosů snížených o zisk, finanční zisk, náklady prodaného zboží (náklady na materiál, zaměstnance, odpisy a amortizaci).

⁽⁸⁶⁾ Vypočteno jako zisk před zdaněním oproti nákladům prodaného zboží (náklady na materiál, zaměstnance, odpisy a amortizaci).

- (164) Na tomto základě Komise početně zjistila běžnou hodnotu podle typu výrobku na základě ceny ze závodu v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení. Pro každého vyvážejícího výrobce byla stanovena jiná běžná hodnota.
- (165) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora uvedla, že Komise při stanovování nezkreslené běžné hodnoty nepoužila žádné údaje, které jí poskytly spolupracující vyvážející výrobci. Čínská obchodní komora dále uvedla, že vzhledem k tomu, že ČLR již není považována za zemi bez tržního hospodářství, faktory, jakými jsou náklady na energii, výrobní režijní náklady, náklady na výrobní režii, správní, prodejní a režijní náklady a zisk, by neměly být nahrazovány referenčními hodnotami. Čínská obchodní komora zároveň uvedla, že další činitele výroby, jako jsou karbonové rámy, by neměly být nahrazeny, protože uhlík používaný na tyto rámy nebyl zařazen do seznamu materiálů, které podléhají v ČLR podstatnému zkreslení.
- (166) Komise poznamenala, že výrok, že při stanovování nezkreslené běžné hodnoty nepoužila žádné údaje poskytnuté spolupracujícími vyvážejícími výrobci, je fakticky nepřesný. Jak je uvedeno ve 150. a 161. bodě odůvodnění, Komise použila faktory využití pro materiály, práci, energii a vodu, jakož i poměr výrobních režijních nákladů, přičemž všechny byly uvedeny spolupracujícími vyvážejícími výrobci a Komisí ověřeny.
- (167) Komise dále konstatovala, že argument čínské obchodní komory, že ČLR již není považována za zemi bez tržního hospodářství, rovněž není podstatný. Komise připomněla, že ve 2. bodě odůvodnění nového nařízení o ochraně před dumpingovým dovozem se jednoznačně uvádí, že „[t]ímto nařízením by nemělo být dotčeno stanovení, zda se v případě člena WTO jedná o zemi s tržním hospodářstvím nebo bez tržního hospodářství, ani podmínky stanovené v protokolech a ostatních nástrojích, v souladu s nimiž země přistoupily k Marrákešské dohodě o zřízení Světové obchodní organizace ze dne 15. dubna 1994“. ⁽⁸⁷⁾ Protože nové nařízení o ochraně před dumpingovým dovozem již nerozlišuje mezi zeměmi s tržním hospodářstvím a bez tržního hospodářství, postrádá argument čínské obchodní komory právní základ použitelný na toto šetření. Použití čl. 2 odst. 6a základního nařízení se provádí individuálně s ohledem na všechny dostupné důkazy ve vztahu k vyvážející zemi.
- (168) Kromě toho Komise konstatovala, že čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení stanovuje, že přítomnost podstatných zkreslení trhu vylučuje použití domácích cen a nákladů v zemi vývozu jako nevhodné, a tudíž se běžná hodnota zjistí početně výhradně na základě výrobních nákladů a nákladů na prodej odrážejících nezkreslené ceny nebo referenční hodnoty. Stanovuje rovněž, že početně zjištěná běžná hodnota zahrnuje nezkreslenou a přiměřenou částku pro správní, prodejní a režijní náklady a pro zisk. Použití domácích nákladů je v této souvislosti možné, avšak pouze pokud je na základě přesných a vhodných důkazů, a to mimo jiné v rámci ustanovení o zúčastněných stranách v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. c), možné jednoznačně stanovit, že nejsou zkreslené. Čínská obchodní komora v tomto smyslu nepřeložila žádné důkazy.
- (169) A konečně Komise uvedla, že žádný ze tří spolupracujících výrobců zařazených do vzorku v ČLR neuvedl, že by některý z činitelů výroby byl nakupován za nezkreslené hodnoty.
- (170) Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.3.8. Vývozní cena

- (171) Z obou výrobců/skupin výrobců v ČLR zařazených do vzorku, kteří během období přezkumného šetření prodávali do Unie výrobek, který je předmětem přezkumu, jeden prodával přímo nezávislým odběratelům a druhý prodával prostřednictvím obchodníků ve spojení.
- (172) Vyvážející výrobci vyváželi výrobek, který je předmětem přezkumu, buď přímo nezávislým odběratelům v Unii, nebo prostřednictvím obchodníka. V souladu s čl. 2 odst. 8 základního nařízení byla proto vývozní cena určena na základě ze skutečně zaplacené nebo splatné ceny za výrobek, který je předmětem přezkumu, při prodeji na vývoz do Unie.

⁽⁸⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2321 ze dne 12. prosince 2017, kterým se mění nařízení (EU) 2016/1036 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie, a nařízení (EU) 2016/1037 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie (Úř. věst. L 338, 19.12.2017, s. 1).

- (173) Jak je uvedeno ve 46. bodě odůvodnění, jedna ze skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku neposkytla Komisi své prodejní ceny za prodej uskutečněný prostřednictvím obchodníka ve spojení prvnímú nezávislému odběrateli, a to ani za prodej do Unie, ani za prodej do zbytku světa. Proto Komise pomocí nejlepších dostupných údajů v souladu s článkem 18 základního nařízení použila ke stanovení vývozní ceny pro danou skupinu vyvážejících výrobců pouze transakce, u nichž bylo možné určit cenu pro nezávislého odběratele.

3.3.9. Srovnání

- (174) Komise porovnávala početně zjištěnou běžnou hodnotu v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení s vývozní cenou na základě ceny ze závodu.
- (175) Pokud to odůvodňovala potřeba zajistit spravedlivé srovnání, Komise upravila vývozní cenu o rozdíly, které mají vliv na srovnatelnost cen, v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení. Byly provedeny úpravy o náklady na vnitrozemskou dopravu, manipulaci, nakládku a vedlejší výdaje, úvěrové náklady a bankovní poplatky.
- (176) Kromě toho byla u jednoho z vyvážejících výrobců vývozní cena upravena v souladu s čl. 2 odst. 10 písm. i) základního nařízení odečtením provizí z prodeje prostřednictvím obchodníka. Výpočet provizí byl založen na prodejních, správních a režijních nákladech a na přiměřeném rozpětí zisku obchodníka. Při úpravě o zisk použila Komise úroveň stanovenou v rámci šetření, které stanovilo současnou výši cel.

3.3.9.1. Dumpingové rozpětí

- (177) Komise srovnávala 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.
- (178) Na tomto základě vážený průměr dumpingového rozpětí, vyjádřený jako procentní podíl z ceny CIF na hranici Unie před proclením, činil 2,56 % pro společnost Ideal a 49,82 % pro společnost Oyama.

3.3.9.2. Dumping pro nespolupracující vyvážející výrobce

- (179) Komise vypočítala průměrné dumpingové rozpětí také pro nespolupracující vyvážející výrobce. Vzhledem k nízké úrovni spolupráce ze strany ČLR, kterou se zabýval oddíl 3.2, použila Komise dostupné údaje v souladu s článkem 18 základního nařízení.
- (180) Zaprvé Komise ke stanovení běžné hodnoty použila průměrnou běžnou hodnotu pro dva spolupracující vyvážející výrobce/skupiny výrobců.
- (181) Zadruhé Komise ke stanovení vývozní ceny použila údaje Eurostatu po odečtení vývozu dvou spolupracujících vyvážejících výrobců. Pro účely srovnání upravila Komise vývozní cenu na úroveň ceny ze závodu pomocí průměrných ověřených povolenek dvou spolupracujících vyvážejících výrobců včetně nákladů na dopravu.
- (182) Na tomto základě činil vážený průměr dumpingového rozpětí, vyjádřený jako procentní podíl z ceny CIF na hranici Unie před proclením, 206 %. Toto dumpingové rozpětí by bylo vyšší, kdyby byla běžná hodnota spolupracujících vyvážejících výrobců upravena o náklady na vnitrostátní dopravu a clo při dovozu do Srbska, jak je uvedeno ve 156. bodě odůvodnění.
- (183) Alternativně, aby využila všechny nejlepší dostupné údaje v souladu s článkem 18 základního nařízení, vypočetla Komise dumpingové rozpětí za použití průměrné početně zjištěné běžné hodnoty uvedené v žádosti. Tyto údaje používaly jako reprezentativní zemi Turecko. Přestože tato alternativní běžná hodnota zahrnovala jen hlavní činitele výroby (15 až 20, v závislosti na typu jízdního kola), výsledné dumpingové rozpětí činilo 86 %.
- (184) Není proto pochyb, že dumping během období přezkumného šetření přetrvával.

3.3.9.3. Závěr

- (185) Komise proto vyvodila závěr, že dumping během období přezkumného šetření přetrvával.

3.4. Pravděpodobnost přetrvání dumpingu z ČLR

- (186) Aby posoudila pravděpodobnost přetrvání dumpingu, zkoumala Komise tyto prvky: výrobní kapacitu a volnou kapacitu v ČLR a atraktivitu trhu Unie.

3.4.1. Výrobní kapacita a volná kapacita v ČLR

- (187) Podle sdružení CBA činil v roce celkový objem výroby jízdních kol 80 milionů jednotek.
- (188) Všech pět spolupracujících společností navíc vykazalo míru využití kapacit během období přezkumného šetření v rozmezí 38 % až 96 % (tj. vážený průměr 68 %). Za použití nejlepších dostupných údajů v souladu s článkem 18 základního nařízení Komise vzhledem k nízké míře spolupráce odhadla celkovou kapacitu na 117 milionů jízdních kol⁽⁸⁸⁾. Na tomto základě by volná kapacita čínského výrobního odvětví činila přibližně 37 milionů jízdních kol, což je více než dvojnásobek celkové spotřeby v Unii (jmenovitě 18 milionů jednotek).
- (189) Kromě toho, jak je stanoveno v nařízení Rady (EU) č. 502/2013⁽⁸⁹⁾ a jak bylo potvrzeno během šetření, výroba jízdních kol představuje v podstatě montážní operaci, kterou lze snadno navýšit zvýšením počtu zaměstnanců. Náborem nových zaměstnanců by tedy čínští výrobci mohli rychle vybudovat novou kapacitu.
- (190) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že pokud by opatření měla pozbyt platnosti, disponují čínští vyvážející výrobci dostatečnou volnou kapacitou, kterou by mohli využít k výrobě jízdních kol na vývoz na trh Unie.
- (191) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora namítala, že Komise jen zhruba odhadla volnou kapacitu čínského výrobního odvětví a nepředložila žádné důkazy na podporu svého odhadu.
- (192) Komise připomněla, že vzhledem k nízké úrovni spolupráce ze strany ČLR byl použit pro odhad volné kapacity článek 18 základního nařízení. Navíc, jak je vysvětleno ve 187. a 188. bodě odůvodnění, Komise založila svůj odhad na údajích týkajících se celkové výroby, které poskytlo Čínské sdružení výrobců jízdních kol. Kromě toho čínská obchodní komora vyjma svého tvrzení neposkytla žádné důkazy ohledně toho, že Komise nesprávně vypočetla volnou kapacitu v ČLR. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.4.2. Atraktivita trhu Unie

3.4.2.1. Cenové chování čínských vývozců na trzích třetích zemí

- (193) Prvním prvkem podporujícím atraktivitu trhu Unie je cenové chování čínských vývozců při prodeji na trh Unie ve srovnání s jinými vývozními trhy. Zaměříme-li se na celkový čínský vývoz jízdních kol během období přezkumného šetření⁽⁹⁰⁾, jednalo se o přibližně 58 milionů kusů, z nichž 15 milionů bylo prodáno do USA (tj. 26 % celkového čínského vývozu jízdních kol). Průměrná čínská vývozní cena do USA činí 50 EUR/jednotku, což je méně než pro EU (64 EUR/jednotku) a podstatně méně než průměrná prodejní cena výrobců v Unii během období přezkumného šetření (konkrétně 129 EUR/jednotku). Kromě toho uvalení dodatečné 10 % sazby valorického cla na čínská jízdní kola v USA od 1. ledna 2019 podle článku 301 obchodního zákona Spojených států amerických⁽⁹¹⁾ pravděpodobně podstatně ovlivní čínský vývoz jízdních kol do této země. Dne 10. května 2019 Spojené státy americké také dále zvýšily dodatečné valorické dovozní clo na 25 %⁽⁹²⁾. Očekává se tedy, že dopad na čínský vývoz jízdních kol do Spojených států amerických bude ještě významnější. V důsledku toho by se Unie, pokud by skončila platnost stávajících opatření, stala atraktivnější než současný největší trh pro čínská jízdní kola.

⁽⁸⁸⁾ Tato hodnota byla vypočtena extrapolací za předpokladu, že celková výroba ve výši 80 milionů jednotek představuje 68 % celkové kapacity, která by se pak rovnala 117 milionům jednotek.

⁽⁸⁹⁾ Nařízení Rady (EU) č. 502/2013 ze dne 29. května 2013, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 990/2011 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 nařízení (ES) č. 1225/2009 (Úř. věst. L 153, 5.6.2013, s. 17).

⁽⁹⁰⁾ Zdroj: Global Trade Atlas – GTA (https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm), statistické údaje dostupné na úrovni kódu HS 871200 (dotčené výrobky: kódy KN 8712 00 30 a 8712 00 70).

⁽⁹¹⁾ <https://www.usitc.gov/tata/hts/index.htm>, United States International Trade Commission – Official Harmonized Tariff Schedule 2019.

⁽⁹²⁾ <https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to>.

- (194) Celkově je Unie pro čínské výrobce jízdních kol z hlediska cen atraktivní. Čínští vývozci prodávali ve 149 zemích (což představuje 71 % jejich celkové hodnoty vývozu jízdních kol), přičemž ceny byly v průměru nižší než v Unii. Pouze v 24 zemích (což představuje 25 % jejich celkové hodnoty vývozu jízdních kol) prodávali za ceny, které byly v průměru vyšší než ceny v Unii.
- (195) Závěrem lze říci, že vývoz do Unie by byl pro čínské výrobce atraktivnější než vývoz do většiny ostatních zemí, které představují většinu jejich vývozu.

3.4.2.2. Dostupnost jiných trhů

- (196) Druhým prvkem na podporu atraktivity trhu Unie je existence opatření na ochranu obchodu a dalších opatření omezujících dovoz, která jsou namířena vůči čínským jízdním kolům na vysokém počtu vývozních trhů. Taková opatření existují v Mexiku a Argentině. Tyto země představují 4 % celkového objemu vývozu vyvážejících výrobců zařazených do vzorku do ostatních zemí světa a 1 % celkového objemu čínského vývozu v období přezkumného šetření ⁽⁹³⁾.
- (197) Jak je uvedeno ve 193. bodě odůvodnění, uložení dodatečného 10 % valorického cla na dovoz čínských jízdních kol do USA od 1. ledna 2019 podstatně ovlivní čínský vývoz jízdních kol. Jen na samotné Spojené státy americké připadá 58 % objemu vývozu vyvážejících výrobců zařazených do vzorku do zbytku světa a 26 %, pokud uvažujeme veškerý vývoz z ČLR. Již v prvním čtvrtletí roku 2019 byl čínský vývoz jízdních kol do Spojených států amerických o 54 % nižší než v prvním čtvrtletí roku 2018 (přibližně o 1,4 milionu jednotek méně). Očekává se, že tento dopad bude ještě znatelnější po rozhodnutí USA o dalším zvýšení sazby dodatečného valorického dovozního cla na 25 % ode dne 10. května 2019 ⁽⁹⁴⁾.
- (198) Tato dodatečná cla na největším vývozním trhu čínských jízdních kol doprovázená zrušením stávajících opatření na trhu Unie by pravděpodobně vedla k přesměrování čínského vývozu ze Spojených států amerických do Unie.
- (199) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora namítala, že Komise neposkytla žádné důkazy na podporu toho, že volná kapacita v ČLR míří na trh Unie.
- (200) Komise poznamenala, že neuváděla, že volná kapacita míří na trh Unie, ale že je pravděpodobné, že by k tomu došlo, pokud by opatření pozbyla platnosti. Ve 193. až 198. bodě odůvodnění Komise uvedla řadu okolností, které silně podporují tuto pravděpodobnost. A především, žádná z těchto okolností nebyla čínskou obchodní komorou zpochybněna.
- (201) Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.4.3. Závěr týkající se pravděpodobnosti přetrvání dumpingu

- (202) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že existuje vysoká pravděpodobnost, že pokud by opatření pozbyla platnosti, dumping přetrvá.

3.5. Celkové závěry týkající se pravděpodobnosti přetrvání dumpingu

- (203) Šetření ukázalo, že čínský dovoz na trh Unie během období přezkumného šetření nadále probíhal za dumpingové ceny.
- (204) Komise rovněž našla důkazy o tom, že pokud by opatření pozbyla platnosti, bude dumping pravděpodobně pokračovat. Volná kapacita v ČLR byla v období přezkumného šetření v porovnání se spotřebou v Unii významná. Kromě toho cenové chování čínských vyvážejících výrobců na trzích třetích zemí, z něhož vyplývá, že vývozní ceny pro většinu těchto trhů jsou nižší než ceny pro Unii, poukazuje na pravděpodobnost přetrvání dumpingu vůči Unii v případě, že by opatření pozbyla platnosti. A konečně atraktivita trhu Unie, pokud jde

⁽⁹³⁾ Zdroj: Global Trade Atlas – GTA.

⁽⁹⁴⁾ <https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to>.

o jeho velikost a ceny, a skutečnost, že jiné trhy jsou nadále chráněny prostřednictvím obchodních opatření, zejména ve Spojených státech amerických, naznačují, že pokud by opatření pozbyla platnosti, čínský vývoz a volná kapacita by byly pravděpodobně přesměrovány na trh Unie. Komise proto dospěla k závěru, že je velmi pravděpodobné, že zrušení antidumpingových opatření by mělo za následek zvýšení dovozu jízdních kol z ČLR do Unie za dumpingové ceny.

- (205) S ohledem na výše uvedené skutečnosti dospěla Komise k závěru, že pozbytí platnosti antidumpingových opatření by pravděpodobně vedlo k přetrvávání dumpingu.

4. PRAVDĚPODOBNOT PŘETRÁVÁNÍ NEBO OBNOVENÍ ÚJMY

4.1. Vymezení výrobního odvětví Unie a výroba v Unii

- (206) Během období přezkumného šetření působilo v Unii více než 400 známých výrobců jízdních kol. Jak uvádí 14. bod odůvodnění, někteří z nich částečně nebo zcela zajišťovali výrobní postup subdodavatelsky prostřednictvím třetích společností, které působí na základě tollingových dohod (dále jen „tollingové partneri“). Těchto 400 společností a tollingových partnerů představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení. Část výrobního odvětví Unie rovněž vyrábí elektrická jízdní kola, přičemž do určité míry používá stejné výrobní zařízení, jaké se používá pro výrobek, který je předmětem přezkumu.
- (207) Celková výroba v Unii v průběhu období přezkumného šetření byla odhadnuta na 11,2 milionu kusů. Tento údaj vychází z údajů, které shromáždil Svaz evropských výrobců jízdních kol (Confederation of the European Bicycle Industry, dále jen „CONEBI“).

4.2. Spotřeba v Unii

- (208) Komise odhadla spotřebu v Unii na základě informací, které předložil žadatel a svaz CONEBI.
- (209) Spotřeba v Unii se během posuzovaného období vyvíjela takto:

Tabulka 2

Spotřeba v Unii

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Spotřeba v Unii (v kusech)	19 201 153	19 269 158	18 883 749	18 501 392	18 300 000
<i>Index</i>	100	100	98	96	95

Zdroj: EBMA, CONEBI, Eurostat

- (210) Spotřeba v Unii se během posuzovaného období snížila o 5 %, v období přezkumného šetření („OPŠ“) klesla na 18,3 milionu kusů. Pokles spotřeby lze vysvětlit především souběžným růstem trhu elektrických jízdních kol, který v období od ledna 2014 do září 2017 zaznamenal nárůst z 1 139 000 na 1 982 269 kusů ⁽⁹⁵⁾.

4.3. Dovoz do Unie z ČLR

- (211) Objem dovozu a ceny stanovila Komise na základě statistických údajů o dovozu na úrovni TARIC, které poskytl Eurostat. Podíl dovozu na trhu byl následně stanoven na základě srovnání objemu dovozu se spotřebou v Unii uvedenou výše v tabulce 2.

⁽⁹⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/73 ze dne 17. ledna 2019 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 108).

4.3.1. Objem a podíl na trhu

(212) Dovoz z ČLR do Unie se během posuzovaného období vyvíjel takto:

Tabulka 3

Objem dovozu a podíl na trhu

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Objem dovozu (v kusech)	494 433	595 558	456 158	694 748	747 313
<i>Index</i>	100	120	92	141	151
Podíl na trhu (%)	2,6	3,1	2,4	3,8	4,1
<i>Index</i>	100	120	94	146	159

Zdroj: Eurostat

- (213) Objem čínského dovozu zůstal na nízké úrovni a blížil se úrovni z předchozího přezkumného šetření. Tento trend (nárůst o 51 % v průběhu posuzovaného období) však naznačuje oživení zájmu o trh Unie.
- (214) Pokles spotřeby a zvýšení objemu dovozu společně znamenaly nárůst podílu na trhu z 2,6 % v roce 2014 na 4,1 % v období přezkumného šetření.

4.3.2. Cena dovozu a cenové podbízení

(215) Cena dovozu z ČLR do Unie se během posuzovaného období vyvíjela takto:

Tabulka 4

Dovozní ceny

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Průměrná dovozní cena (EUR/kus)	47	61	44	77	77
<i>Index</i>	100	130	94	164	164

Zdroj: Eurostat

- (216) Ceny čínského dovozu se během posuzovaného období zvýšily o 64 %. Dovozní ceny založené na údajích Eurostatu nezohledňují různé typy výrobku a cenové rozdíly mezi jednotlivými typy výrobku, který je předmětem přezkumu. Vzhledem k nízké úrovni spolupráce čínských vývozců, jak je vysvětleno ve 45. bodě odůvodnění, však Komise musela v souladu s článkem 18 základního nařízení vycházet z dostupných údajů.
- (217) Průměrné prodejní ceny spolupracujících výrobců v Unii pro odběratele na trhu Unie, kteří nejsou ve spojení, byly proto porovnány s průměrnými dovozními cenami z ČLR. Bylo zjištěno, že ceny více než 80 % dovozu (veškerý dovoz s výjimkou dovozu dvou spolupracujících čínských vyvážejících výrobců) se podbízel cenám výrobního odvětví Unie o 19,1 %. Po odečtení platného antidumpingového cla činilo rozpětí cenového podbízení 43,0 %.
- (218) Pokud jde o dva spolupracující čínské vyvážející výrobce, bylo srovnání provedeno na úrovni cen výrobce původního zařízení, jelikož oba výrobci vyváželi na trh EU výhradně modely výrobců původního zařízení. U jednoho ze dvou vývozců bylo rovněž zjištěno cenové podbízení, které činilo 6,4 %.

4.4. Dovoz z jiných třetích zemí do Unie

4.4.1. Dovoz z jiných zemí do Unie

(219) Objem dovozu, podíl na trhu a dovozní ceny se u dovozu z jiných třetích zemí vyvíjely takto:

Tabulka 5

Objem dovozu, podíl na trhu a dovozní ceny ze všech ostatních zemí kromě ČLR

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Objem dovozu (v kusech)	7 347 580	7 179 794	6 497 571	6 387 657	6 244 138
<i>Index</i>	100	98	88	87	85
Podíl na trhu (%)	38,3	37,3	34,4	34,5	34,1
Průměrná cena (EUR/kus)	148	180	186	172	169

Zdroj: Eurostat

- (220) Objem dovozu z jiných třetích zemí se za posuzované období snížil o 15 %. Jejich podíl na trhu během posuzovaného období klesl z 38,3 % na 34,1 %.
- (221) Průměrné ceny dovozu z třetích zemí byly během období přezkumného šetření systematicky vyšší než průměrné ceny dovozu z ČLR. Rozdíl se v průběhu posuzovaného období pohyboval od 92 do 142 EUR/kus.
- (222) Průměrné ceny dovozu z třetích zemí byly systematicky vyšší než ceny výrobců v Unii uvedené v tabulce 12 v 250. bodě odůvodnění. V závislosti na daném roce se rozdíl pohyboval od 30 do 58 EUR/kus.

4.4.2. Dovoz do Unie z jiných zemí, na který se vztahují antidumpingová opatření

- (223) Dovoz do Unie z jiných zemí, na který se vztahují antidumpingová opatření, se po šetřeních proti obcházení opatření uvedených ve 3. a 4. bodě odůvodnění vyvíjel takto:

Tabulka 6

Objem dovozu, podíl na trhu a dovozní ceny z jiných zemí, na které se vztahují antidumpingová opatření

		2014	2015	2016	2017	OPŠ
Objem dovozu (v kusech)		3 314 228	3 272 207	2 948 037	3 122 230	3 084 171
<i>Index</i>		100	99	89	94	93
Podíl na trhu (%)		17,3	17,0	15,6	16,9	16,9
Průměrná cena (EUR/kus)		105	133	138	132	130
Kambodža	Podíl na trhu (%)	6,3	7,2	6,9	7,7	7,9
	Průměrná cena (EUR/kus)	193	226	222	204	196
Filipíny	Podíl na trhu (%)	4,8	4,5	3,6	4,5	4,4
	Průměrná cena (EUR/kus)	43	48	50	55	54

		2014	2015	2016	2017	OPŠ
Tunisko	Podíl na trhu (%)	2,2	2,2	2,3	2,2	2,0
	Průměrná cena (EUR/kus)	66	79	82	78	79
Šrí Lanka	Podíl na trhu (%)	2,1	2,0	1,7	1,5	1,7
	Průměrná cena (EUR/kus)	47	54	58	62	64
Indonésie	Podíl na trhu (%)	0,9	0,9	1,1	1,0	0,9
	Průměrná cena (EUR/kus)	112	142	147	159	153
Pákistán	Podíl na trhu (%)	1,0	0,3	0	0	0
	Průměrná cena (EUR/kus)	44	48	—	—	—

Zdroj: Eurostat

- (224) Objem dovozu z jiných třetích zemí podléhajícího antidumpingovým opatřením se za posuzované období snížil o 7 %.
- (225) Celkový podíl na trhu sledoval podobný trend a během posuzovaného období klesl ze 17,3 % na 16,9 %, neboť všechny země kromě Kambodže ztratily podíl na trhu.
- (226) Průměrná dovozní cena se za posuzované období zvýšila ze 105 na 130 EUR/kus.
- (227) Je třeba upozornit, že převážná většina dovozu z ostatních zemí, na který se vztahují antidumpingová opatření, pocházela od skutečných výrobců, kteří byli osvobozeni od rozšíření opatření ⁽⁹⁶⁾.

4.4.3. Dovoz do Unie z jiných zemí, na který se nevztahují antidumpingová opatření

- (228) Dovoz do Unie z jiných zemí, na který se nevztahují antidumpingová opatření, se vyvíjel takto:

Tabulka 7

Objem dovozu, podíl na trhu a dovozní ceny z jiných zemí, na které se nevztahují antidumpingová opatření

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Objem dovozu (v kusech)	4 033 352	3 907 587	3 549 534	3 265 427	3 159 967
Index	100	97	88	81	78
Podíl na trhu (%)	21,0	20,3	18,8	17,6	17,3
Průměrná cena (EUR/kus)	183	220	226	210	206

⁽⁹⁶⁾ Zdroj: statistiky založené na údajích, které Komisi poskytly členské státy v souladu s čl. 14 odst. 6 základního nařízení.

		2014	2015	2016	2017	OPŠ
Tchaj-wan	Podíl na trhu (%)	10,0	10,2	8,8	7,8	7,0
	Průměrná cena (EUR/kus)	256	296	320	311	318
Bangladéš	Podíl na trhu (%)	3,5	3,9	3,9	4,4	4,6
	Průměrná cena (EUR/kus)	84	98	89	80	78
Thajsko	Podíl na trhu (%)	3,6	2,4	2,2	1,8	1,8
	Průměrná cena (EUR/kus)	79	95	96	94	93
Jiné země	Podíl na trhu (%)	3,9	3,7	3,9	3,6	3,8
	Průměrná cena (EUR/kus)	107	128	116	105	98

Zdroj: Eurostat

- (229) Dovoz z jiných zemí, na který se antidumpingová opatření nevztahovala, se snížil o 22 %. Z hlediska objemu byly prvními třemi zeměmi Tchaj-wan, Bangladéš a Thajsko.
- (230) Podíl těchto zemí na trhu proto během posuzovaného období klesl z 21 % na 17,3 %. Tržní podíl dovozu z Tchaj-wanu se snížil o 3 procentní body a z Thajska o 1,8 procentního bodu, zatímco tržní podíl dovozu z Bangladéše se zvýšil o 1,1 procentního bodu.
- (231) Během posuzovaného období byly průměrné dovozní ceny z jiných zemí, na něž se antidumpingová opatření nevztahují, vyšší než průměrné čínské dovozní ceny. Ceny dovozu z jiných zemí, na který se opatření nevztahují, se pohybovaly od 78 do 320 EUR/kus.

4.5. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

- (232) Podle čl. 3 odst. 5 základního nařízení zahrnovalo zkoumání dopadu dumpingového dovozu na výrobní odvětví Unie posouzení všech hospodářských faktorů a ukazatelů, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie v průběhu posuzovaného období.
- (233) Jak je uvedeno ve 13. a 14. bodě odůvodnění, byl za účelem určení možné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie proveden výběr vzorku. Pro účely stanovení újmy rozlišovala Komise mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy.
- (234) Makroekonomické ukazatele (výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, zaměstnanost, produktivita, růst, velikost dumpingového rozpětí a zotavení z dřívějšího dumpingu) byly posouzeny na úrovni celého výrobního odvětví Unie. Posouzení bylo provedeno na základě informací, které předložil žadatel a svaz CONEBÍ.
- (235) Analýza mikroekonomických ukazatelů (zásoby, prodejní ceny a náklady, náklady práce, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost získat kapitál) byla provedena na úrovni výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku. Posouzení vycházelo z jejich informací, které byly řádně ověřeny během inspekce na místě.

- (236) Kvůli jedinečnosti některých výrobců jízdních kol, kteří zajišťovali určité výrobní postupy subdodavatelsky prostřednictvím tollingových partnerů, jak je uvedeno v 206. bodě odůvodnění, byla považována za nezbytnou dodatečná analýza určitých mikroekonomických ukazatelů (náklady práce, investice a návratnost investic). Toto posouzení bylo provedeno na úrovni tollingových partnerů, kteří na základě tollingových smluv pracovali v posuzovaném období pro dva z výrobců v Unii zařazených do vzorku. Posouzení vycházelo z jejich informací, které byly řádně ověřeny během inspekce na místě u pěti tollingových partnerů, kteří byli největší z hlediska objemu výroby.

4.5.1. Makroekonomické ukazatele

4.5.1.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

- (237) V posuzovaném období se výroba, výrobní kapacita a využití kapacity výrobního odvětví Unie vyvíjely takto:

Tabulka 8

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Objem výroby (v kusech)	11 441 234	12 540 564	11 917 086	11 422 700	11 227 000
<i>Index</i>	100	110	104	100	98
Výrobní kapacita (v kusech)	14 858 745	16 153 881	16 355 470	15 331 000	15 150 000
<i>Index</i>	100	109	110	103	102
Využití kapacity (%)	77,0	77,6	72,9	74,5	74,1
<i>Index</i>	100	101	95	97	96

Zdroj: EBMA, CONEBI

- (238) Po nárůstu v roce 2015 výroba postupně klesala a v období přezkumného šetření skončila na mírně nižší úrovni než v roce 2014, konkrétně 11,2 milionu jízdních kol. Kapacita vykazala podobný trend, zprvu narůstala a následně se snižovala, za posuzované období však zaznamenala celkový nárůst o 2 %. Využití kapacity se v důsledku toho snížilo o 2,9 procentního bodu a v období přezkumného šetření dosáhlo 74,1 %.
- (239) Kapacita se vztahuje k teoretickému počtu elektrických jízdních kol, která lze na dostupných výrobních linkách vyrobit. Kapacitu lze zvýšit zavedením dalších směn v závislosti na poptávce a dostupnosti pracovníků a součástí jízdních kol. Kromě toho mohou být tytéž výrobní linky použity bez jakýchkoli dodatečných nákladů i pro výrobu elektrických jízdních kol. S ohledem na přizpůsobivost těchto parametrů by se měly ukazatele týkající se kapacity a využití kapacity analyzovat opatrně a v rámci analýzy újmy by jim neměl být přikládán příliš velký význam.

4.5.1.2. Objem prodeje a podíl na trhu v Unii

- (240) Prodej v EU ze strany výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu ve vztahu ke spotřebě se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

Objem prodeje a podíl na trhu

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Objem prodeje (v kusech)	11 359 140	11 493 806	11 930 020	11 418 987	11 308 549
<i>Index</i>	100	101	105	101	100

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Podíl na trhu (%)	59,2	59,6	63,2	61,7	61,8
<i>Index</i>	100	101	107	104	104

Zdroj: EBMA, CONEBI, Eurostat

- (241) Prodej výrobního odvětví Unie na trhu EU zůstal v posuzovaném období stabilní na úrovni zhruba 11,3 milionu jízdních kol.
- (242) Vzhledem ke snižující se spotřebě uvedené v tabulce 2 v 209. bodě odůvodnění se podíl výrobního odvětví Unie na trhu zvýšil o 2,6 procentního bodu a v období přezkumného šetření dosáhl 61,8 %.

4.5.1.3. Zaměstnanost a produktivita

- (243) Zaměstnanost a produktivita ve výrobním odvětví Unie se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 10

Zaměstnanost a produktivita

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Počet zaměstnanců (v přepočtu na plný pracovní úvazek)	20 137	22 071	20 975	23 641	23 652
<i>Index</i>	100	110	104	117	117
Produktivita (v počtu jízdních kol na zaměstnance)	568	568	568	483	475
<i>Index</i>	100	100	100	85	84

Zdroj: EBMA

- (244) Během posuzovaného období vzrostla zaměstnanost o 17 %, zatímco produktivita vykázala opačný trend. Pokles produktivity lze částečně vysvětlit skutečností, že někteří výrobci v Unii vrátili zpět výrobu určitých součástí nebo některé procesy, například lakování, začlenili do svých provozů. V důsledku toho zvýšili počet zaměstnanců, aniž zvýšili objem výroby. Produktivita tedy zaznamenala sestupný trend. V předchozím přezkumném šetření byla zaměstnanost stanovena na nižší úrovni. Ve výše uvedené tabulce jsou vykazované údaje o zaměstnanosti založeny na nejnovějších aktualizovaných údajích, které poskytlo sdružení EBMA, a zahrnují veškerou přímou či nepřímou práci spojenou s výrobou jízdních kol.

4.5.1.4. Růst

- (245) Jelikož jeho prodej zůstal stabilní, zatímco spotřeba v posuzovaném období klesla, podařilo se výrobnímu odvětví Unie upevnit své postavení na trhu, což vedlo k nárůstu podílu na trhu v posuzovaném období (+2,6 procentního bodu).

4.5.1.5. Rozsah dumpingu a překonání účinků dřívějšího dumpingu

- (246) Dumping během období přezkumného šetření přetrvával na významné úrovni, jak je vysvětleno výše v oddíle 3, a ceny čínských vyvázejících výrobců se nadále významně podobaly prodejním cenám výrobního odvětví Unie.
- (247) Kombinovaný dopad rostoucího objemu levného dumpingového dovozu z ČLR a skutečných dumpingových rozpětí neumožnil výrobnímu odvětví Unie plně se zotavit z účinků dřívějšího dumpingu.

4.5.2. Mikroekonomické ukazatele

4.5.2.1. Stav zásob

(248) Zásoby výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 11

Stav zásob

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Konečné zásoby (v kusech)	254 758	255 917	268 546	291 969	527 087
<i>Index</i>	100	100	105	115	207
Konečný stav zásob vyjádřený jako % objemu výroby	9,5	9,0	9,0	9,7	16,9

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(249) Konečný stav zásob se mezi lety 2014 a 2017 postupně zvýšil o 15 %. Ve srovnání s objemem výroby nevykazuje v období 2014–2017 žádný výrazný nárůst. Jízdní kola jsou sezónním výrobkem, a výrobní odvětví Unie tak musí před prodejní sezónou navýšit své zásoby. To se odráží v období přezkumného šetření, kdy se konec období přezkumného šetření kryje s počátkem prodejní sezóny, což má za následek významné zvýšení úrovně zásob.

4.5.2.2. Průměrné jednotkové prodejní ceny v Unii a výrobní náklady

(250) Průměrné jednotkové prodejní ceny pro odběratele v Unii, kteří nejsou ve spojení, a průměrné jednotkové výrobní náklady výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 12

Prodejní ceny a náklady v Unii

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Průměrná jednotková prodejní cena (EUR/kus)	118	125	128	127	129
<i>Index</i>	100	106	108	108	109
Jednotkové výrobní náklady (EUR/kus)	116	120	122	122	120
<i>Index</i>	100	103	105	105	103

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(251) V posuzovaném období se výrobnímu odvětví Unie podařilo zvýšit jeho prodejní ceny o 9 %. Průměrné výrobní náklady mírně vzrostly o 3 %.

4.5.2.3. Náklady práce

(252) Průměrné náklady práce u pěti výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 13

Průměrné náklady práce

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Průměrné náklady práce na zaměstnance (v EUR)	17 403	19 712	21 895	24 036	23 083
<i>Index</i>	100	113	126	138	133

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(253) Průměrné mzdové náklady práce na zaměstnance se za posuzované období zvýšily o 33 %. Tento ukazatel byl ovlivněn hlavně výrazným zvýšením mezd v Bulharsku, kde se nachází jedna ze společností zařazených do vzorku. Mzdy v tomto členském státě vzrostly během posuzovaného období téměř o 50 % ⁽⁹⁷⁾.

(254) Kromě toho byly analyzovány i průměrné náklady práce u tollingových partnerů, kteří v posuzovaném období pracovali pro pět výrobců zařazených do vzorku. Vyvíjely se takto:

Tabulka 14

Průměrné náklady práce na zaměstnance

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Průměrné náklady práce na zaměstnance (v EUR)	15 071	15 113	15 470	16 276	16 429
<i>Index</i>	100	100	103	108	109

Zdroj: ověřené odpovědi tollingových partnerů zařazených do vzorku na dotazník.

(255) Průměrné mzdové náklady práce na zaměstnance se za posuzované období zvýšily o 9 %.

4.5.2.4. Ziskovost a peněžní tok

(256) Ziskovost a peněžní tok se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 15

Ziskovost

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Ziskovost (%)	1,5	5,0	3,5	3,3	2,8
<i>Index</i>	100	333	233	220	187

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

⁽⁹⁷⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/EARN_MW_CUR.

- (257) Komise stanovila ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obrátu tohoto prodeje. Během posuzovaného období se výrobcům v Unii zařazeným do vzorku podařilo jejich ziskovost zvýšit. Po zvýšení na 5 % v roce 2015 ziskovost postupně klesla na 2,8 % v období přezkumného šetření. Ačkoli výrobní odvětví Unie bylo během posuzovaného období ziskové, jeho úroveň zisku zůstala nižší než cílový zisk (8 %), který byl stanoven v předchozím přezkumném šetření.
- (258) Čistý peněžní tok znamená schopnost výrobního odvětví Unie svoji činnost samofinancovat. V průběhu posuzovaného období se vyvíjel příznivě.

Tabulka 16

Peněžní tok

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Peněžní tok (v EUR)	5 754 771	17 826 914	11 635 887	5 880 325	- 15 297 175
<i>Index</i>	100	310	202	102	- 266

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

- (259) Vývoj peněžního toku odráží hlavně vývoj celkové ziskovosti výrobního odvětví Unie. Situace týkající se peněžního toku v období přezkumného šetření je vysvětlena zejména významným nárůstem zásob analyzovaným v 249. bodě odůvodnění.

4.5.2.5. Investice, návratnost investic a schopnost získat kapitál

- (260) Investice a návratnost investic výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 17

Investice a návratnost investic

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Investice (v EUR)	5 344 906	7 666 151	9 971 864	4 508 316	3 626 470
<i>Index</i>	100	143	187	84	68
Návratnost investic (%)	15	50	34	31	26
<i>Index</i>	100	333	227	207	173

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

- (261) V období 2014–2016 objem investic významně vzrostl o 87 %. Od roku 2017 v souladu s trendem ziskovosti investice klesly. Celkově se investice v průběhu posuzovaného období snížily o 32 %.
- (262) Výrobci v Unii provedli několik investic do modernizace a automatizace výrobních linek. Některé společnosti rovněž optimalizovaly svou kapacitu tím, že rozšířily skladovací prostory.
- (263) Návratnost investic je zisk vyjádřený v procentech čisté účetní hodnoty investic. Návratnost investic v posuzovaném období částečně sledovala trend ziskovosti, jelikož v roce 2015 výrazně vzrostla a následně pak postupně klesala, zůstala však na úrovni roku 2014.

(264) Investice a návratnost investic byly analyzovány i u tollingových partnerů. Vytvily se takto:

Tabulka 18

Investice a návratnost investic tollingových partnerů

	2014	2015	2016	2017	OPŠ
Investice (v EUR)	4 947 813	2 762 778	5 820 882	8 556 256	5 938 196
<i>Index</i>	100	56	118	173	120
Návratnost investic (%)	26	31	30	23	27
<i>Index</i>	100	119	115	88	104

Zdroj: ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

- (265) Tollingoví partneři v průběhu posuzovaného období investovali pravidelně. Trend ukazuje nárůst investic v posuzovaném období o 20 %.
- (266) Investice se týkaly nových výrobních linek, automatizace stávajících linek a relokalizace některých částí výroby.
- (267) Během posuzovaného období se návratnost investic pohybovala od 23 % do 31 % a vykazovala celkový mírný nárůst z 26 % v roce 2014 na 27 % v období přezkumného šetření.
- (268) Celkové zlepšení ziskovosti a peněžního toku mělo pozitivní dopad na schopnost výrobců v Unii a jejich tollingových partnerů získat kapitál, neboť většina z nich využívala k financování svých činností a investic vlastních zdrojů. Některé společnosti využily rovněž evropské nebo vnitrostátní programy rozvoje, zatímco jiné se uchýlily k bankovnímu financování.

4.5.3. Závěr

- (269) Šetření ukázalo, že na makroúrovni byla situace výrobního odvětví Unie během posuzovaného období poměrně stabilní. Během tohoto období výrobní odvětví jízdních kol v Unii procházelo transformací v důsledku rostoucího růstu trhu s elektrickými jízdními koly v Unii. Ačkoli se spotřeba během posuzovaného období snížila, objemy prodeje a výroby zůstaly stabilní, což výrobnímu odvětví Unie umožnilo zvýšit jeho podíl na trhu.
- (270) Šetření rovněž ukázalo, že na mikroúrovni se v posuzovaném období situace výrobního odvětví zlepšila v důsledku nižšího nárůstu nákladů ve srovnání s cenami, což vedlo ke zlepšení ziskovosti, a také v důsledku investic, které se začaly vracet. Dosažený zisk však byl během celého posuzovaného období nižší než cílový zisk, který byl stanoven v původním šetření. Situace tollingových partnerů je obdobná.
- (271) Na základě výše uvedených skutečností je činěn závěr, že výrobní odvětví Unie neutrpělo během období přezkumného šetření podstatnou újmu ve smyslu článku 3 základního nařízení.
- (272) Přestože se situace výrobního odvětví Unie stabilizovala, je nadále křehká, o čemž svědčí zisk dosažený během posuzovaného období.
- (273) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací sdružení EBMA uvedlo, že Komise při analýze výkonnosti výrobního odvětví Unie nevhodila v úvahu celou situaci na trhu, zejména co se týče dovozu jízdních kol bez dokování pro sdílenou cyklistiku z ČLR a jejich vlivu na situaci ve výrobním odvětví Unie během období počínaje rokem 2016 až do období přezkumného šetření. Sdružení EBMA také uvedlo, že analýza zaměstnanosti a produktivity v 243. až 244. bodě odůvodnění by mohla být náchylná k nesprávnému výkladu.

- (274) Komise připomněla, že makroekonomické ukazatele v oddílu 4.5 byly posouzeny na úrovni výrobního odvětví v celé Unii a pro všechny typy výrobků. Nebyl předložen žádný konkrétní důkaz zakládající spojitost mezi dovozy jízdních kol bez dokování pro sdílenou cyklistiku a znehodnocením těchto ukazatelů, který by mohl odůvodnit analýzu pro konkrétní typ výrobku. Navíc zkoumání trendů, které mají význam pro posouzení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení újmy, se týkalo období od 1. ledna 2014 do konce období přezkumného šetření, během něž se některé ukazatele zlepšily. Pokud jde o úroveň a trend čínských dovozů, Komise v 213. bodě odůvodnění konstatovala, že již byly analyzovány a naznačily oživení zájmu.
- (275) Co se týče zaměstnanosti a produktivity, Komise poukázala na to, že neexistuje žádný prostor pro nesprávný výklad, protože v 243. až 244. bodě odůvodnění již byla předložena podrobná analýza údajů o zaměstnanosti, pozorovaného trendu produktivity a příčin tohoto trendu. Celkový počet zaměstnanců se možná zvýšil, ale mnozí z nich jsou součástí přemístění určitých aktivit, jako např. výroby některých součástek nebo lakování. V důsledku toho se objem výroby jízdních kol nezvýšil stejnou rychlostí a produktivita se nadále snižovala.
- (276) Obě tvrzení sdružení EBMA byla proto odmítnuta.
- (277) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora také uvedla, že výrobní odvětví Unie se již zotavilo z předchozí újmy, která odůvodňovala opatření.
- (278) Komise znovu opakuje zjištění z 269. až 272. bodu odůvodnění, kde také dochází k závěru, že situace ve výrobním odvětví Unie je stále nestabilní. To je mimo jiné doloženo konkrétně ziskem dosaženým během posuzovaného období, který zůstal pod cílovým ziskem stanoveným v původním šetření a nemůže být upraven v současném šetření.
- (279) Tvrzení čínské obchodní komory bylo tudíž odmítnuto.
- (280) Jelikož výrobní odvětví Unie během období přezkumného šetření neutrpělo podstatnou újmu, Komise v souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení dále zkoumala, zda by se podstatná újma způsobená čínským dovozem pravděpodobně obnovila, pokud by opatření vůči ČLR pozbyla platnosti.

4.6. Pravděpodobnost obnovení újmy

4.6.1. Předběžná poznámka

- (281) Komise analyzovala následující prvky, aby zjistila pravděpodobnost obnovení újmy v případě, že by opatření byla zrušena: a) pravděpodobnou cenovou úroveň dovozu z ČLR při neexistenci antidumpingových opatření; b) atraktivitu trhu Unie; c) výrobní kapacitu a volnou kapacitu v ČLR a d) existenci opatření omezujících obchod v jiných třetích zemích týkajících se dovozu jízdních kol z ČLR.

4.6.2. Pravděpodobné úrovně cen dovozu z ČLR při neexistenci antidumpingových opatření

- (282) Z šetření vyplynulo, že dovoz z ČLR v období přezkumného šetření probíhal za dumpingové ceny (viz 185. bod odůvodnění) a že pokud by opatření pozbyla platnosti, bude dumping pravděpodobně přetrvávat (viz 202. bod odůvodnění).
- (283) Jak je vysvětleno v 215. až 218. bodě odůvodnění, čínské dovozní ceny byly podstatně nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie, a to navzdory antidumpingovým opatřením platným v posuzovaném období. Průměrná prodejní cena výrobního odvětví Unie na trhu EU během období přezkumného šetření činila 129 EUR/kus, zatímco průměrná dovozní cena z ČLR byla téměř poloviční, 77 EUR/kus. Na tomto základě byl vyvozen závěr, že kdyby opatření pozbyla platnosti, čínský vývoz jízdních kol do EU by se uskutečňoval za dumpingové ceny způsobující újmu, které by se podbízely prodejním cenám výrobního odvětví Unie.
- (284) Čínská obchodní komora ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací tvrdila, že rozdíl v čínských dovozních cenách a prodejních cenách výrobního odvětví Unie byl způsoben rozdílem ve srovnávaných výrobcích, a ne dumpingovými dovozními cenami způsobujícími újmu, a že Komise neprovedla cenové srovnání na základě typu výrobku. Čínská obchodní komora také tvrdila, že i když opatření skončí, čínští vývozcí mohou udržet současnou úroveň cen a nebudou vyvážet jízdní kola do Unie za dumpingové ceny způsobující újmu.

(285) Komise poznamenala, že vzhledem k nízké míře spolupráce ze strany čínských vývozců nebylo možné provést cenové srovnání vycházející z typu výrobku. Újma byla posouzena jako celek pro všechny typy výrobku a bez jakéhokoli upřednostňování kvalitnějších typů. To bylo zaručeno výběrem vzorku výrobců v Unii, k němuž nebyly obdrženy žádné připomínky. Výrobci byli vybráni na základě největšího reprezentativního objemu prodeje a výroby, v důsledku čehož jejich výroba pokryla všechny typy výrobků, a ne jen kvalitnější typy. Pokud jde o druhé tvrzení, Komise se odvolala na 185. bod odůvodnění a na to, že dumping ze strany čínských vývozců byl již zjištěn v období přezkumného šetření.

(286) Proto byla obě tvrzení čínské obchodní komory odmítnuta.

4.6.3. Atraktivita trhu Unie

(287) Trh Unie je atraktivní z hlediska velikosti i cen. Podle dostupných informací, které poskytl žadatel ⁽⁹⁸⁾, je trh Unie největším světovým trhem, pokud jde o poptávku.

(288) Jak je podrobněji uvedeno ve 193. bodě odůvodnění, bylo zjištěno, že tento trh je atraktivní z hlediska cen, neboť vývozní ceny do EU jsou v průměru vyšší než ceny při vývozu do jiných zemí.

(289) Čínské vývozní statistiky rovněž ukazují, že čínské ceny při vývozu na hlavní vývozní trhy, tj. do USA, Indonésie a Japonska, byly v období přezkumného šetření v průměru nižší (50 EUR/kus) než při vývozu do EU (64 EUR/kus).

(290) Atraktivitu trhu Unie potvrzuje rovněž trend dovozu z ČLR, který navzdory platným opatřením vykazuje v posuzovaném období významný nárůst (+51 %).

(291) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora tvrdila, že ačkoli byla opatření odvolána, je pro čínské vývozce obtížné v krátkodobém horizontu získat zpět zákazníky z Unie. Kromě toho zavedená síť v ostatních zemích, klesající poptávka v Unii a konkurence mezi výrobci na zotaveném trhu Unie budou působit na čínské výrobce odrazujícím způsobem.

(292) Komise připomněla zjištění v 212. bodě odůvodnění, zejména skutečnost, že za období dlouhé 27 měsíců (od roku 2016 až do období přezkumného šetření) čínský dovoz vzrostl o 59 %. Navíc praxe obcházení antidumpingových opatření zmíněná ve 3. a 4. bodě odůvodnění potvrzuje, že čínští vývozci mají stále velký zájem o trh Unie a mohou na něj proniknout dost rychle.

(293) Toto tvrzení čínské obchodní komory bylo tudíž zamítnuto.

4.6.4. Výrobní kapacita a volná kapacita v ČLR

(294) Jak je vysvětleno ve 187. až 190. bodě odůvodnění, čínská kapacita výroby jízdních kol byla v období přezkumného šetření stanovena konzervativně na 117 milionů kusů. Na základě objemu výroby ve výši 80 milionů kusů tudíž dostupná volná kapacita v období přezkumného šetření činila 37 milionů jízdních kol. Tato kapacita by stačila pokrýt spotřebu trhu Unie dvojnásobně.

(295) Kromě toho, jak potvrdilo sdružení CBA, čínští vyvážející výrobci jsou zaměřeni zejména na vývoz, neboť se každoročně vyvážejí 75 % jejich výroby ⁽⁹⁹⁾.

(296) Na tomto základě byl učiněn závěr, že čínští vyvážející výrobci jsou vývozně orientováni, a pokud by byla opatření zrušena, mají k dispozici dostatečnou volnou kapacitu, aby svůj vývoz do EU podstatně zvýšili.

4.6.5. Existence opatření omezujících obchod v jiných třetích zemích u vývozu jízdních kol z ČLR

(297) Jak je uvedeno ve 196. bodě odůvodnění, na některých hlavních vývozních trzích ČLR pro jízdní kola existuje řada překážek obchodu, například v Argentině a Mexiku, kde platí antidumpingová opatření.

(298) Kromě toho, jak uvádí 197. bod odůvodnění, zvýšení valorických dovozních cel ve Spojených státech amerických (25 %) na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR snížilo atraktivitu trhu USA.

⁽⁹⁸⁾ Podání sdružení EBMA ze dne 1. května 2019.

⁽⁹⁹⁾ <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11>.

- (299) Vedle atraktivitu trhu EU uvedené v 287. a 290. bodě odůvodnění jsou omezení na těchto vývozních trzích pro ČLR dalším ukazatelem toho, že pokud by opatření pozbyla platnosti, trh Unie by se pravděpodobně stal cílem vývozu.

4.6.6. Analýza výrobního odvětví Unie a pravděpodobnosti obnovení újmy

- (300) Šetření ukázalo, že dovoz z ČLR se nadále uskutečňoval za dumpingové ceny a že nic nenasvědčuje tomu, že by takové dumpingové praktiky v budoucnu skončily.
- (301) Pokud by byla opatření zrušena, lze navíc důvodně očekávat, že v důsledku atraktivitu trhu Unie, dostupné volné kapacity v ČLR a existence obchodních překážek na jiných trzích dojde k podstatnému nárůstu dovozu do EU za dumpingové ceny způsobující újmu, které se budou podbízet prodejní ceně výrobního odvětví Unie.
- (302) Při takovém scénáři by čínský vývoz do EU rychle získal podíl na trhu na úkor výrobního odvětví Unie, které by čelilo okamžitému poklesu objemu prodeje a zvýšení fixních jednotkových nákladů.
- (303) Navíc s ohledem na cenovou citlivost určitých distribučních kanálů a na pravděpodobnou cenovou úroveň čínského dovozu bude výrobní odvětví Unie pravděpodobně nuceno snížit své ceny, aby svůj podíl na trhu uhájilo. Zvýšení fixních nákladů ve spojení se snížením prodejních cen by okamžitě negativně ovlivnilo ziskovost výrobního odvětví Unie, která byla během posuzovaného období výrazně nižší než cílový zisk. V důsledku toho by se výrobní odvětví Unie stalo ztrátovým, celková hospodářská situace výrobního odvětví Unie by byla nepříznivě ovlivněna a došlo by k obnovení podstatné újmy.
- (304) Vzhledem k jejich odvětvovým vazbám by byla stejně negativně ovlivněna situace tollingových partnerů, došlo by k poklesu objemu výroby a zvýšení fixních nákladů. V dlouhodobém výhledu by v rámci činnosti výrobního odvětví Unie jako celku hrozilo uzavření několika výrobních závodů.
- (305) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že pokud by byla opatření zrušena, je obnovení újmy působené dovozem pocházejícím z ČLR velmi pravděpodobné.

5. ZÁJEM UNIE

5.1. Úvod

- (306) V souladu s článkem 21 základního nařízení se zkoumalo, zda by zachování stávajících antidumpingových opatření nebylo v rozporu se zájmem Unie jako celku.
- (307) V prvé řadě je nutno připomenout, že v předchozích šetřeních se mělo za to, že uložení opatření v rozporu se zájmem Unie není.
- (308) Všem zúčastněným stranám byla poskytnuta příležitost, aby podle čl. 21 odst. 2 základního nařízení předložily svá stanoviska.
- (309) Na základě toho Komise zkoumala, zda navzdory závěrům ohledně pravděpodobnosti přetrvání dumpingu a obnovení újmy existují přesvědčivé důvody, které by mohly vést k závěru, že není v zájmu Unie stávající opatření zachovat.

5.2. Zájem výrobního odvětví Unie

- (310) Šetření ukázalo, že výrobní odvětví Unie je stále nestabilní. Pokud by opatření pozbyla platnosti, situace výrobního odvětví Unie by se znovu rychle zhoršila, což by v krátkodobém výhledu znamenalo ztrátovost a v dlouhodobém výhledu postupné omezování celého výrobního odvětví.
- (311) Jak je uvedeno v 14. bodě odůvodnění, je třeba připomenout, že významná část výroby je subdodavately zadávána tollingovým partnerům, kteří během posuzovaného období uskutečnili velké investice do výroby, který je předmětem přezkumu. Vzhledem k tomu, že tollingoví partneři jsou silně závislí na úrovni činnosti svých obchodních partnerů, pokud by byla opatření zrušena, byla by negativně ovlivněna i jejich situace.

- (312) Na tomto základě byl učiněn závěr, že pokračování opatření týkajících se dovozu z ČLR je v zájmu výrobního odvětví Unie, jelikož by umožnilo dále stabilizovat jeho postavení na trhu a zajistit zaměstnanost v tomto odvětví. Výrobní odvětví Unie by také díky opatřením mohlo využít výhod plynoucích z významných investic, které byly provedeny během posuzovaného období, a zajistit tak svůj budoucí vývoj.

5.3. Zájem výrobců elektrických jízdních kol

- (313) V lednu 2019 Komise prováděcími nařízeními (EU) 2019/72⁽¹⁰⁰⁾ a 2019/73⁽¹⁰¹⁾ uložila vyrovnávací a antidumpingová cla na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR.
- (314) Jak je uvedeno v 206. bodě odůvodnění, část výrobního odvětví Unie se rovněž věnuje výrobě elektrických jízdních kol, pro která používá do značné míry tytéž stroje, pracovní síly a montážní linky jako pro výrobek, který je předmětem přezkumu. V tomto ohledu by jakékoli snížení objemů výroby a prodeje konvenčních jízdních kol po zrušení opatření mělo vedlejší negativní účinek na činnost v oboru elektrických kol v Unii. Fixní náklady by vlastně musely být absorbovány při nižším výrobním objemu, což by zvýšilo náklady a nepříznivě ovlivňovalo finanční situaci tohoto propojeného odvětví.
- (315) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora tvrdila, že jízdní kola z ČLR nezaplaví trh Unie a že celková výroba jízdních kol a elektrických jízdních kol konečně poroste. Podle čínské obchodní komory údajná možnost, že by byly absorbovány fixní náklady při nižším objemu výroby, se v žádném případě nevyskytne.
- (316) Komise již výše v 301. a 302. bodě odůvodnění analyzovala očekávaný vývoj čínského dovozu v případě, že by opatření pozbyla platnosti a negativní vliv na výrobu jízdních kol se rozšířil. Vezmeme-li tedy v úvahu, že výroba elektrických jízdních kol je dost omezená (desetkrát nižší než výroba konvenčních jízdních kol v roce 2016), je nepravděpodobné, že nárůst výroby elektrických jízdních kol by mohl vykompenzovat negativní vliv na fixní náklady způsobený poklesem výroby konvenčních kol.
- (317) Proto bylo tvrzení čínské obchodní komory zamítnuto.
- (318) Vzhledem k podobnosti konvenčních a elektrických jízdních kol by zrušení opatření týkajících se výrobku, který je předmětem přezkumu, motivovalo ke klamavému deklarování elektrických jízdních kol jako konvenčních jízdních kol při dovozu do EU, což by z hlediska opatření použitelných na elektrická jízdní kola vedlo k podvodům. Za těchto okolností by byla vážně narušena účinnost antidumpingových a antisubvenčních opatření pro elektrická jízdní kola, což by mělo negativní dopad na výrobní odvětví elektrických jízdních kol v Unii.
- (319) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora tvrdila, že konvenční a elektrická jízdní kola jsou naprosto odlišné výrobky a cena elektrických jízdních kol je obvykle mnohem vyšší než cena konvenčních jízdních kol. Za těchto okolností je pro celní úřady členských států snadné rozeznat tyto dva typy výrobků, a tudíž je nepravděpodobné, že by bylo na celním úřadě předloženo klamavé celní prohlášení.
- (320) Komise poznamenala, že elektrická jízdní kola jsou do značné míry docela podobná konvenčním kolům, pokud jde o součástky i ceny. Hlavním rozdílem je motor a baterie, které mohou být ke kolu připojeny v pozdější fázi. Proto lze možnost klamavého celního prohlášení považovat za pravděpodobnou. Skutečnost, že se v tomto odvětví již dlouho obchází opatření týkající se antidumpingových cel, jak je uvedeno v 1., 3. a 4. bodě odůvodnění, tento závěr dále podporuje.
- (321) Komise tudíž výše uvedené tvrzení odmítla.

⁽¹⁰⁰⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 5).

⁽¹⁰¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/73 ze dne 17. ledna 2019 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 108).

- (322) Z toho důvodu byl vyvozen závěr, že zachování platných opatření pro výrobek, který je předmětem přezkumu, by bylo rovněž v zájmu výrobců elektrických jízdních kol.

5.4. Zájem výrobců součástí jízdních kol

- (323) Podle nedávného výzkumu⁽¹⁰²⁾, který společně provedly sdružení EBMA a svaz CONEBI, v roce 2018 vyrábělo součásti a díly jízdních kol pro konvenční i elektrická jízdní kola v 20 různých členských státech více než 400 společností. Celkem tyto společnosti zaměstnávaly více než 22 000 osob.
- (324) Je třeba připomenout, že antidumpingová opatření byla na základě šetření týkajícího se obcházení antidumpingových opatření rozšířena na dovoz některých součástí jízdních kol pocházejících z ČLR, jak vysvětluje 1. bod odůvodnění. Po uvedení šetření byl zaveden režim osvobození, jehož účelem bylo podněcovat místní výrobu součástí jízdních kol, a to omezením obsahu použitých čínských dílů jízdních kol na méně než 60 % celkové hodnoty. V důsledku toho mají výrobci jízdních kol motivaci nakupovat součásti jízdních kol mimo ČLR a ve významné míře je nakupovat na místě, což rovněž zajišťuje krátké dodací lhůty a snižuje úroveň jejich zásob. Výrobci součástí pro jízdní kola proto těží i z rozšíření stávajících opatření na základní součásti jízdních kol.
- (325) Kromě toho dodavatelé součástí během posuzovaného období vyvinuli značné úsilí na „relokizaci“ výroby dílů a součástí do EU, neboť významně investovali do výzkumu a vývoje a do strojního zařízení. Vzhledem ke specifčnosti takových investic a k dlouhodobému vztahu mezi oběma odvětvími je udržitelnost odvětví součástí jízdních kol úzce spojena s existencí životaschopného odvětví výroby jízdních kol v Unii. Jakýkoli pokles výroby a objemu prodeje výrobního odvětví jízdních kol v Unii by měl nepříznivý vliv na odvětví výroby součástí jízdních kol.
- (326) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora tvrdila, že pokud by byla opatření zrušena, nemělo by to žádné negativní důsledky pro výrobce součástek jízdních kol, protože objem výroby a prodeje v odvětví jízdních kol v Unii neklesne. Navíc součástky budou použity při výrobě elektrických jízdních kol, která poroste.
- (327) Komise znovu připomíná argumenty uvedené v 316. bodě odůvodnění. Zrušení opatření by pravděpodobně mělo rozsáhlý negativní vliv na výrobu jízdních kol, který by nebylo možné vyvážit nárůstem výroby elektrických jízdních kol. Odvětví výroby součástek na jízdní kola je s výrobou jízdních kol úzce propojeno, a tudíž bude okamžitě ovlivněno také.
- (328) Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (329) Na tomto základě bylo zjištěno, že pokud by byla opatření zrušena, odvětví výroby součástí jízdních kol v EU by také zaznamenalo negativní důsledky. Byl proto učiněn závěr, že uložení antidumpingových opatření by bylo v zájmu výrobního odvětví součástí jízdních kol.

5.5. Zájem dovozců, kteří nejsou ve spojení

- (330) Jak uvádí 15. a 16. bod odůvodnění, Komise vyzvala všechny dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby se zúčastnili šetření, a přímo se obrátila na 75 dovozců. Stejně jako při posledním přezkumném šetření se žádný z nich nepřihlásil ani v rámci šetření v žádném ohledu nespolupracoval.
- (331) Je třeba připomenout, že účelem antidumpingových opatření není bránit dovozu, nýbrž obnovit spravedlivý obchod a zajistit, aby se dovoz neuskutečňoval za dumpingové ceny způsobující újmu.
- (332) Šetření zjistilo, že významný objem dovozu, který v období přezkumného šetření představoval více než 17 % podíl na trhu, pochází ze zemí, na něž se antidumpingová opatření nevztahovala. Kromě toho, jak je uvedeno v 227. bodě odůvodnění, většina dovozu z jiných zemí, který těmto opatřením podléhá (v období přezkumného šetření představoval více než 15 % podíl na trhu), pocházela od skutečných výrobců, kteří byli od rozšíření opatření osvobozeni. V důsledku toho a vzhledem k tomu, že dovoz, na který se nevztahují opatření, představoval v období přezkumného šetření více než 32 % podílu na trhu, bylo konstatováno, že dovozci mohou jízdní kola stále dovážet z celé řady zemí.
- (333) Na základě výše uvedených skutečností byl vyvozen závěr, že stávající platná opatření neměla na situaci dovozců významný negativní dopad a že zachování opatření na ně nebude mít nepatřičný nepříznivý vliv.

⁽¹⁰²⁾ European bicycle market – Employment and Investment figures in 2018 („Evropský trh s jízdními koly – číselné údaje o zaměstnanosti a investicích v roce 2018“), aktualizováno v březnu 2019, s. 5.

5.6. Zájem uživatelů

- (334) V první řadě je třeba připomenout, že v předchozích šetřeních bylo zjištěno, že dopad opatření na uživatele/spotřebitele není významný.
- (335) Evropská cyklistická federace (dále jen „ECF“), která zastupuje sdružení a federace cyklistů, i Cykelfrämjandet, což je organizace cyklistů ve Švédsku, vyjádřily podporu zachování opatření. Tvrdily, že cyklisté budou mít prospěch z dodávek výrobků splňujících normy vysoké kvality a bezpečnosti, zatímco velmi levná jízdní kola by bezpečnostní normy nespĺňovala a odrazovala by od používání jízdních kol, neboť by byla při jízdě nepohodlná, nespolehlivá a chyběly by jim doplňky potřebné pro každodenní používání. Rovněž uvedly, že spotřebitelé upřednostňují kvalitu před cenou a že levná jízdní kola nízké kvality ohrožují cyklistův zážitek z jízdy i jeho bezpečnost.
- (336) Dopad antidumpingových cel na cenu pro spotřebitele nebyl odhadnut jako významný, neboť někteří čínští výrobci využívají nulové celní sazby a na trhu EU existují i další dodavatelé. Kromě toho většina výrobců jízdních kol v Unii působí v režimu osvobození, v jehož rámci lze základní součásti jízdních kol dovážet z ČLR bezcelně až do výše 60 % celkové hodnoty použitých součástí. Při současném zajištění rovných podmínek to na trhu posiluje hospodářskou soutěž jízdních kol vyráběných v EU a jízdních kol dovezených.
- (337) Ve svých připomínkách k poskytnutí konečných informací čínská obchodní komora tvrdila, že nákupní ceny kol pro zákazníky v Unii vzrostly a lidé s nízkými příjmy si nemohou koupit jízdní kolo v důsledku antidumpingových opatření. Čínská obchodní komora k tomu dodala, že podstatou antidumpingových opatření je ochránit zájmy menšinových výrobců kvalitnějších typů výrobků na úkor životního prostředí a veřejného zdraví.
- (338) Komise konstatovala, že zachování opatření zvýšilo různorodost dodavatelů a následně různost cen. Jak je uvedeno v tabulkách 6 a 7 ve 223. a 228. bodě odůvodnění, průměrné dovozní ceny z jiných zemí byly často nižší než dovozní ceny z ČLR. Spotřebitelé v Unii v důsledku toho nebyli opatřeními negativně ovlivněni.
- (339) Pokud jde o druhé tvrzení čínské obchodní komory, Komise znovu zopakovala svou odpověď z 268. bodu odůvodnění a odvolala se na tabulku 12 ve 250. bodě odůvodnění, kde se průměrné prodejní ceny v Unii pohybovaly od 118 do 129 EUR/kus a zcela jistě nemohou být považovány směrné ceny vysoce kvalitních jízdních kol.
- (340) Obě tvrzení byla rovněž odmítnuta.
- (341) Na základě výše uvedených skutečností bylo konstatováno, že stávající platná opatření neměla na finanční situaci uživatelů žádný negativní dopad a že zachování opatření na ně nebude mít nepatřičný nepříznivý vliv.

5.7. Zájem dalších stran

- (342) Výrobní odvětví jízdních kol v Unii tvoří přibližně 400 společností, převážně malých a středních podniků, které během období přezkumného šetření přímo zaměstnávaly více než 20 000 osob. IndustriAll, evropský svaz nezávislých odborových svazů, které zastupují pracovníky v manuálních i ostatních profesích v různých odvětvích, vyjádřil pokračování opatření podporu. Tvrdil, že opatření posílí růst tohoto odvětví, které jako celek má podle očekávání za pět let zaměstnávat 200 000 osob. Rovněž uvedl, že opatření by výrobnímu odvětví umožnila řešit strategické problémy spojené s přeměnou jízdních kol na inteligentní jízdní kola nebo s organizací oběhového hospodářství v oboru jízdních kol (recyklace, opětovné použití, opětovné zpracování).
- (343) Také sdružení AEGIS Europe, které spojuje 25 evropských odvětvových sdružení, vyjádřilo opatřením svou podporu a uvedlo, že opatření zajišťují rovné podmínky a řeší narušení trhu, která v oblasti mezinárodního obchodu vznikají v důsledku státem řízeného hospodářského modelu, který narušuje trh.

5.8. Závěr

- (344) Na základě dostupných informací o zájmu Unie Komise dospěla k závěru, že neexistují žádné přesvědčivé důvody proti zachování konečných antidumpingových opatření uložených na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR.

6. ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ

- (345) Všem zúčastněným stranám byly sděleny podstatné skutečnosti a úvahy, na jejichž základě bylo zamýšleno zachovat platná antidumpingová opatření použitelná na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta, během níž mohly k těmto poskytnutým informacím předložit připomínky. Podání a připomínky byly náležitě vzaty v úvahu.
- (346) Z výše uvedených úvah vyplývá, že podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení by antidumpingová opatření vztahující se na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR, která byla uložena nařízením Rady (EU) č. 502/2013 a pozměněna prováděcím nařízením (EU) 2018/49 a jeho rozšířením podle prováděcího nařízení (EU) č. 501/2013 a prováděcího nařízení (EU) 2015/776, měla být zachována.
- (347) Všechny žádosti o uplatňování těchto sazeb antidumpingových cel pro jednotlivé společnosti (např. po změně názvu právnické osoby nebo po zřízení nových výrobních nebo prodejních subjektů) musí být adresovány Komisi⁽¹⁰³⁾ bezodkladně se všemi příslušnými informacemi, zejména pokud jde o jakoukoli změnu činností společnosti spojených s výrobou, prodejem na domácím trhu a vývozem související např. se změnou názvu nebo změnou výrobních a prodejních subjektů. V případě potřeby bude poté toto nařízení příslušným způsobem změněno tak, že bude aktualizován seznam společností, na něž se vztahují individuální celní sazby.
- (348) S ohledem na článek 109 nařízení 2018/1046⁽¹⁰⁴⁾, pokud má být částka vrácena na základě rozsudku Soudního dvora Evropské unie, měla by být pro zaplacení úroku použita sazba, kterou uplatňuje Evropská centrální banka na své hlavní refinanční operace, uveřejněná v řadě C Úředního věstníku Evropské unie a platná první kalendářní den každého měsíce.
- (349) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 základního nařízení,

PŘIJALA TOTO NARIŽENÍ:

Článek 1

- Ukládá se konečné antidumpingové clo na dovoz jízdních a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kódy TARIC 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 a 8712 00 70 99), pocházejících z Čínské lidové republiky.
- Sazba konečného antidumpingového cla, která se použije na čistou cenu s dodáním na hranice Unie před proclením, se pro výrobek popsany v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanoví takto:

Společnost	Konečné clo	Doplňkový kód TARIC
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd.	19,2 %	B772
Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd.	0 %	B773
Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd.	0 %	B774
Všechny ostatní společnosti (kromě Giant (China) Co. Ltd. – doplňkový kód TARIC C329)	48,5 %	B999

⁽¹⁰³⁾ Evropská komise, Generální ředitelství pro obchod, ředitelství H, B-1049 Brusel, Belgie.

⁽¹⁰⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie, mění nařízení (EU) č. 1296/2013, (EU) č. 1301/2013, (EU) č. 1303/2013, (EU) č. 1304/2013, (EU) č. 1309/2013, (EU) č. 1316/2013, (EU) č. 223/2014 a (EU) č. 283/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU a zrušuje nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 (Úř. věst. L 193, 30.7.2018, s. 1).

3. Konečné antidumpingové clo použitelné na dovoz pocházející z Čínské lidové republiky podle odstavce 2 se rozšiřuje rovněž na dovoz týchž jízdních a jiných kol zasílaných z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky ⁽¹⁰⁵⁾ a z Tuniska, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Indonésie, Malajsie, ze Šrí Lanky a z Tuniska, v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kódy TARIC 8712 00 30 10 a 8712 00 70 91), s výjimkou jízdních kol vyráběných níže uvedenými společnostmi:

Země	Společnost	Doplňkový kód TARIC
Indonésie	P.T. Inera Sena, 393 Jawa Street, Buduran, Sidoarjo 61252, Indonésie	B765
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries (Wim Cycle), Raya Bambi KM. 20, Driyorejo, Gresik 61177, Jawa Timur, Indonésie	B766
	P.T. Terang Dunia Internusa, (United Bike), Jl. Anggrek Neli Murni 114 Slipi, 11480, Jakarta Barat, Indonésie	B767
Šrí Lanka	Asiabike Industrial Limited, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Šrí Lanka	B768
	BSH Ventures (Private) Limited, No 84, Campbell Place, Colombo-10, Šrí Lanka	B769
	Samson Bikes (Pvt) Ltd, No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Šrí Lanka	B770
Tunisko	Euro Cycles SA, Zone Industrielle Kelaa Kebira, 4060, Sousse, Tunisko	B771
	Look Design System Route de Tunis Km6 — BP 18, 8020 Soliman, Tunisko	C206

4. Konečné antidumpingové clo použitelné na dovoz pocházející z Čínské lidové republiky podle odstavce 2 se rozšiřuje rovněž na dovoz týchž jízdních a jiných kol zasílaných z Kambodže, Pákistánu a Filipín, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ z Kambodže, Pákistánu a Filipín, v současnosti kódů KN ex 8712 00 30 a ex 8712 00 70 (kódy TARIC 8712 00 30 20 a 8712 00 70 92), s výjimkou jízdních kol vyráběných níže uvedenými společnostmi:

Země	Společnost	Doplňkový kód TARIC
Kambodža	A and J (Cambodia) Co., Ltd., Special Economic Zone Tai Seng Bavet, Sangkar Bavet, Krong Bavet, Ket Svay Rieng, Kambodža	C035
	Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd, Tai Seng Bavet Special Economic Zone, National Road No 1, Bavet City, Svay Rieng, Kambodža	C036
	Speedtech Industrial Co. Ltd, Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodža	C037
	Bestway Industrial Co., Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodža	C037
Filipíny	Procycle Industrial Inc., Hong Chang Compound, Brgy. Lantic, Carmona, Cavite, Filipíny	C038

⁽¹⁰⁵⁾ Včetně společnosti City Cycle Industries – doplňkový kód TARIC B131 (prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/28 ze dne 9. ledna 2018 o opětovném uložení konečného antidumpingového cla na dovoz jízdních kol, bez ohledu na to, zda je u nich deklarován původ ze Šrí Lanky, od společnosti City Cycle Industries (Úř. věst. L 5, 10.1.2018, s. 27)).

5. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.
6. Uplatnění individuálních sazeb antidumpingového cla nebo osvobození stanovených pro společnosti uvedené v odstavcích 2, 3 a 4 je podmíněno povinností předložit celním orgánům členských států platnou obchodní fakturu, na níž musí být uvedeno prohlášení datované a podepsané odpovědným pracovníkem subjektu, který takovou fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění:

„Já, níže podepsaný/á, potvrzuji, že (objem) jízdních kol prodaných na vývoz do Evropské unie, pro které byla vystavena tato faktura, vyrobila společnost (název a adresa společnosti) (doplňkový kód TARIC) v (dotčená země). Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“

Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 28. srpna 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER
