

2025/120

24.1.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/120**ze dne 23. ledna 2025,****kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky po přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036**

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. Předchozí šetření a platná opatření**

- (1) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/73 ⁽²⁾ uložila Evropská komise antidumpingová cla na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“) (dále jen „původní opatření“). Aktuálně platná antidumpingová cla se pohybují v rozmezí od 10,3 % do 70,1 %. Šetření, které vedlo k uložení původních opatření, bude dále označováno jako „původní šetření“.
- (2) V návaznosti na rozsudek Tribunálu ve věci T-242/19 byla dne 17. března 2023 prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/609 ⁽³⁾ znovu uložena antidumpingová cla, pokud jde o společnost Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd. Opětovně uložené clo bylo stanoveno na 9,9 %.
- (3) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/72 ⁽⁴⁾ Komise souběžně uložila konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky. Aktuálně platná vyrovnávací cla se pohybují v rozmezí od 3,9 % do 17,2 %.

1.2. Žádost o přezkum před pozbytím platnosti

- (4) Po zveřejnění oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti opatření ⁽⁵⁾ obdržela Evropská komise (dále jen „Komise“) žádost o přezkum podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení.
- (5) Žádost o přezkum (dále jen „žádost“) podalo dne 16. října 2023 Evropské sdružení výrobců jízdních kol (dále jen „žadatel“) jménem výrobního odvětví Unie vyrábějícího elektrická jízdní kola ve smyslu čl. 5 odst. 4 základního nařízení. Žádost byla odůvodněna tím, že pokud by opatření pozbyla platnosti, vedlo by to pravděpodobně k přetrvání dumpingu a obnovení újmy působené výrobnímu odvětví Unie.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽²⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

⁽³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/609 ze dne 17. března 2023 o opětovném uložení konečného antidumpingového cla na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky, pokud jde o společnost Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd. v návaznosti na rozsudek Tribunálu ve věci T-242/19 (Úř. věst. L 80, 20.3.2023, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 154, 2.5.2023, s. 46.

1.3. Zahájení přezkumu před pozbytím platnosti

- (6) Komise poté, co po konzultaci s výborem zřízeným podle čl. 15 odst. 1 základního nařízení stanovila, že existují dostatečné důkazy pro zahájení přezkumu před pozbytím platnosti, dne 17. ledna 2024 zahájila přezkum před pozbytím platnosti týkající se dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčená země“) do Unie na základě čl. 11 odst. 2 základního nařízení. Oznámení o zahájení přezkumu zveřejnila v Úředním věstníku Evropské unie ⁽⁶⁾ (dále jen „oznámení o zahájení přezkumu“).

1.4. Období přezkumného šetření a posuzované období

- (7) Šetření týkající se přetrvání nebo obnovení dumpingu zahrnovalo období od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2023 (dále jen „období přezkumného šetření“). Zkoumání trendů, které mají význam pro posouzení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení újmy, zahrnovalo období od 1. ledna 2020 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).

1.5. Zúčastněné strany

- (8) V oznámení o zahájení přezkumu byly zúčastněné strany vyzvány, aby se obrátily na Komisi a zúčastnily se šetření. Kromě toho Komise o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti výslovně informovala všechny známé výrobce v Unii, známé výrobce v ČLR a orgány ČLR, známé dovozce, uživatele, jakož i sdružení, o nichž je známo, že se jich zahájení přezkumu týká, a vyzvala je k účasti.
- (9) Zúčastněné strany měly možnost se k zahájení přezkumu před pozbytím platnosti vyjádřit a požádat o slyšení u Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.

1.6. Výběr vzorků

- (10) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že může v souladu s článkem 17 základního nařízení vybrat vzorek zúčastněných stran.

1.6.1. Výběr vzorku výrobců v Unii

- (11) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že předběžně vybrala vzorek výrobců v Unii. Komise vybrala vzorek na základě objemu výroby. Tento vzorek sestával ze tří výrobců v Unii. Výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali 23,4 % celkové výroby v Unii v období přezkumného šetření. V souladu s čl. 17 odst. 2 základního nařízení vyzvala Komise zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily. K předběžnému výběru vzorku nebyly obdrženy žádné připomínky. Pokud jde o výrobní odvětví Unie, vzorek se považoval za reprezentativní.

1.6.2. Výběr vzorku dovozců

- (12) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace stanovené v oznámení o zahájení přezkumu.
- (13) Na formulář pro výběr vzorku neodpověděl žádný dovozce, který není ve spojení. Komise proto rozhodla, že výběr vzorku není nutný.

⁽⁶⁾ Oznámení o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj>).

1.6.3. Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR

- (14) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny známé výrobce v ČLR, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení přezkumu. Kromě toho Komise požádala stálou misi ČLR při Evropské unii, aby určila a/nebo kontaktovala případné další výrobce, kteří by mohli mít o účast na šetření zájem.
- (15) Pouze dva vyvážející výrobci z ČLR poskytli odpověď k výběru vzorku, a výběr vzorku proto nebyl považován za nutný. Tyto dvě společnosti navíc společně představovaly výrazně méně než 0,1 % čínského výrobního odvětví elektrických jízdních kol, pokud jde o i) vývoz do Unie, ii) vývoz do všech ostatních vývozních destinací, iii) domácí prodej a iv) čínskou výrobní kapacitu v období přezkumného šetření. Komise se proto domnívala, že tyto dvě společnosti nelze pro účely přezkumu před pozbytím platnosti považovat za reprezentativní pro čínské odvětví elektrických jízdních kol.
- (16) Komise proto dospěla k závěru, že spolupráce ze strany výrobců elektrických jízdních kol v ČLR není dostatečná k učinění reprezentativních zjištění, a informovala obě společnosti, že má v úmyslu použít článek 18 základního nařízení a založit svá zjištění o přetrvání nebo obnovení dumpingu a újmy, pokud jde o dovoz z ČLR, na dostupných údajích.
- (17) Komise následně informovala verbální notou ze dne 12. února 2024 orgány ČLR, že při šetření týkajícím se přetrvání nebo obnovení dumpingu bude možná nutné využít dostupných údajů podle čl. 18 odst. 1 základního nařízení. Orgány ČLR na tuto verbální notu nereagovaly.

1.7. Odpovědi na dotazník

- (18) Komise zaslala čínské vládě dotazník týkající se existence podstatných zkreslení v ČLR ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení.
- (19) Komise informovala dvě společnosti, které zaslaly odpovědi k výběru vzorku, že je nelze považovat za reprezentativní pro celé čínské odvětví elektrických jízdních kol a že informace o těchto konkrétních společnostech nemohou být podkladem pro reprezentativní zjištění týkající se veškerého vývozu z ČLR do Unie. Komise vyzvala obě společnosti, aby se obrátily na útvary Komise v případě, že by přesto chtěly poskytnout odpověď na dotazník. Při zahájení šetření byla kopie dotazníku zpřístupněna v dokumentaci určené zúčastněným stranám k nahlédnutí a na internetových stránkách GR pro obchod.
- (20) Od čínské vlády ani od žádného čínského (vyvážejícího) výrobce nedošly odpovědi na dotazník.

1.8. Ověřování

- (21) Komise si opatřila a ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné ke stanovení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení dumpingu a újmy a ke stanovení zájmu Unie. Inspekce na místě podle článku 16 základního nařízení byly provedeny v prostorách těchto společností:

Výrobci v Unii

- Cube Bikes, Německo
- Accell Hunland, Maďarsko
- Cross, Bulharsko

1.9. Následný postup

- (22) Dne 25. října 2024 Komise zveřejnila základní skutečnosti a úvahy, na jejichž základě hodlá zachovat platná antidumpingová cla. Všem stranám byla poskytnuta lhůta, během níž se mohly k poskytnutým informacím vyjádřit.

- (23) Několik zúčastněných stran předložilo připomínky, které Komise zvážila a kterým se věnují oddíly 2.3 a 7 níže. Jedna strana požádala o slyšení a byla vyslechnuta.

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

2.1. Výrodek, který je předmětem přezkumu

- (24) Výrodek, který je předmětem přezkumu, je stejný jako v původním šetření, a to jízdní kola, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem, v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10) (dále jen „výrodek, který je předmětem přezkumu“).

2.2. Dotčený výrodek

- (25) Dotčeným výrobkem v tomto šetření je výrodek, který je předmětem přezkumu, pocházející z Čínské lidové republiky.

2.3. Obdobný výrodek

- (26) Jak bylo zjištěno v původním šetření, tento přezkum před pozbytím platnosti potvrdil, že následující výrobky mají stejné základní fyzikální a technické vlastnosti a stejná základní použití:

- dotčený výrodek při vývozu do Unie,
- výrodek, který je předmětem přezkumu, vyráběný a prodáváný na domácím trhu Čínské lidové republiky,
- výrodek, který je předmětem přezkumu, vyráběný a prodáváný vyvážejícími výrobci do zbytku světa, a
- výrodek, který je předmětem přezkumu, vyráběný a prodáváný v Unii výrobním odvětvím Unie.

- (27) Proto se tyto výrobky považují za obdobné výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

- (28) Po poskytnutí konečných informací jedna strana uvedla, že by Komise měla upřesnit, že součásti dovážené osvobozenými dovozci a/nebo od osvobozených zahraničních vývozců podle prováděcího rozhodnutí Komise 2024/1279 ⁽⁷⁾ by neměly být považovány za dotčený výrodek. Podle této strany by mělo být vyjasněno, že součásti dotčeného výrobku, které mají být použity k výrobě dotčeného výrobku, nepodléhají antidumpingovému clu, pokud jsou dováženy samostatně.

- (29) Komise se domnívala, že toto vyjasnění není opodstatněné, neboť na součásti se opatření, která jsou předmětem tohoto přezkumu, nevztahují. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

3. DUMPING

3.1. Předběžné poznámky

- (30) Během období přezkumného šetření pokračoval dovoz elektrických jízdních kol z ČLR, ačkoli na nižší úrovni než v období šetření v rámci původního šetření (tj. od 1. října 2016 do 30. září 2017). Podle údajů Eurostatu představoval dovoz elektrických jízdních kol z ČLR v období přezkumného šetření přibližně 4,4 % podílu na trhu Unie oproti 35 % podílu na trhu během období původního šetření. V absolutních číslech se objem dovozu z ČLR snížil z 699 658 kusů v období původního šetření na 220 914 kusů v období přezkumného šetření.

⁽⁷⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1279 ze dne 8. května 2024 o osvobozeních od rozšířeného antidumpingového cla z dovozu některých součástí jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky podle nařízení Komise (ES) č. 88/97 (Úř. věst. L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

- (31) Jak je uvedeno v oddíle 1.6.3, vývozci/výrobci z ČLR při šetření nespolupracovali. Komise proto informovala orgány ČLR, že vzhledem k neexistenci spolupráce může Komise ohledně zjištění týkajících se přetrvání nebo obnovení dumpingu a újmy použít článek 18 základního nařízení. Komise v tomto ohledu neobdržela žádné připomínky ani žádosti o intervenci úředníka pro slyšení.
- (32) V důsledku toho vycházela v souladu s článkem 18 základního nařízení zjištění týkající se pravděpodobnosti přetrvávání nebo obnovení dumpingu z dostupných údajů, zejména z informací uvedených v žádosti o přezkum a informací získaných od spolupracujících stran v průběhu přezkumného šetření (tj. od žadatele a výrobců v Unii zařazených do vzorku).

3.2. Postup pro určení běžné hodnoty podle čl. 2 odst. 6a základního nařízení u dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR

- (33) Vzhledem k tomu, že v souvislosti s ČLR byly při zahájení šetření k dispozici dostatečné důkazy prokazující existenci podstatných zkreslení ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení, zahájila Komise šetření podle čl. 2 odst. 6a základního nařízení.
- (34) Aby Komise získala informace, jež považovala za nezbytné pro své šetření v souvislosti s údajnými podstatnými zkresleními, zaslala dotazník čínské vládě. Kromě toho Komise v bodě 5.3.2 oznámení o zahájení přezkumu vyzvala všechny zúčastněné strany, aby oznámily svá stanoviska, předložily informace a poskytly příslušné důkazy v souvislosti s použitím čl. 2 odst. 6a základního nařízení do 37 dnů ode dne zveřejnění oznámení o zahájení přezkumu v *Úředním věstníku Evropské unie*. Od čínské vlády nebyla obdržena žádná odpověď na dotazník a ve stanovené lhůtě nebylo obdrženo žádné podání týkající se použití čl. 2 odst. 6a základního nařízení. Komise následně čínskou vládu informovala, že pro účely určení existence podstatných zkreslení v ČLR použije dostupné údaje ve smyslu článku 18 základního nařízení.
- (35) V bodě 5.3.2 oznámení o zahájení přezkumu Komise rovněž uvedla, že s ohledem na dostupné důkazy pro účely stanovení běžné hodnoty na základě nezkreslených cen nebo referenčních hodnot předběžně vybrala Turecko jako vhodnou reprezentativní zemi podle čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení. Komise dále uvedla, že přezkoumá další možné vhodné země v souladu s kritérii stanovenými v čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážce základního nařízení.
- (36) Dne 18. července 2024 Komise poznámkou ke spisu informovala zúčastněné strany o relevantních zdrojích, které zamýšlí použít pro zjištění běžné hodnoty, přičemž jako reprezentativní země bylo zvoleno Turecko. V této poznámce Komise uvedla seznam všech výrobních činitelů používaných při výrobě elektrických jízdních kol, jako jsou suroviny, pracovní síla a energie. Kromě toho Komise informovala zúčastněné strany, že stanoví prodejní, režijní a správní náklady a zisk na základě agregovaných finančních výkazů ze statistiky účtů společností⁽⁸⁾ pro 206 ziskových společností, které vykonávají činnosti související s kategorií 30.9 „Výroba dopravních prostředků a zařízení j. n.“ statistické klasifikace ekonomických činností, obecně označované jako NACE. Údaje o těchto výrobcích v reprezentativní zemi sestavuje centrální banka Turecka a turecký statistický úřad. Strany byly vyzvány, aby se vyjádřily; žadatel zaslal připomínky, které byly zohledněny, jak je popsáno v 67. bodě odůvodnění.

3.3. Běžná hodnota

- (37) V čl. 2 odst. 1 základního nařízení je uvedeno, že „běžná hodnota se obvykle zakládá na cenách, které jsou zaplacený nebo mají být zaplacený nezávislým odběratelem v zemi vývozu v běžném obchodním styku“.

⁽⁸⁾ Statistiky účetnictví společností, k dispozici na adrese <https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en>.

- (38) Avšak čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení stanoví, že „[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 početně 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“.
- (39) Jak je podrobněji vysvětleno níže, Komise v tomto šetření dospěla k závěru, že na základě dostupných důkazů a vzhledem k nedostatečné spolupráci čínské vlády a výrobců v Číně bylo vhodné použít čl. 2 odst. 6a základního nařízení.

3.3.1. Existence podstatných zkreslení

- (40) Hlavními surovinami v odvětví jízdních kol jsou ocel a hliník. V zásadě jsou všechny hlavní součásti jízdních kol zcela nebo částečně vyrobeny z těchto materiálů. Rámy jízdních kol, vidlice a řídítka jsou obvykle vyrobeny buď z oceli, nebo z hliníku. Kola a paprsky kol, přehazovačky, převody, kabely a nosiče se obvykle vyrábějí z oceli. Blatníky a pedály jsou vyrobeny z kovu nebo plastů (tedy z výrobků chemického průmyslu). V žádosti byla zmíněna podstatná zkreslení, která Evropská komise zjistila v čínském odvětví oceli a hliníku v nedávných šetřeních týkajících se například dovozu spojovacích prostředků z oceli, svařovaných trubek a dutých profilů z oceli, ocelových stožárů pro větrné elektrárny a za tepla válcované korozivzdorné oceli z Číny⁽⁹⁾; konvertovaných hliníkových fólií, hliníkových výlisků, plochých válcovaných výrobků z hliníku, hliníkových fólií a hliníkových kol⁽¹⁰⁾. Podle žádosti jsou opakující se a konzistentní zjištění v těchto případech jasným důkazem systémových zkreslení čínských nákladů a cen u výrobků z oceli a hliníku ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení.
- (41) Stejně jako v předchozích šetřeních týkajících se odvětví oceli a hliníku v ČLR Komise v tomto šetření prozkoumala, zda je vzhledem k existenci podstatných zkreslení vhodné použít domácí ceny a náklady v ČLR, či nikoli. Komise tak učinila na základě důkazů dostupných ve spisu, včetně důkazů obsažených v žádosti, jakož i v pracovním dokumentu útvarů Komise o podstatných zkresleních v hospodářství Čínské lidové republiky pro účely šetření v oblasti ochrany obchodu⁽¹¹⁾ (dále jen „zpráva“), který se opírá o veřejně dostupné zdroje, a v jeho aktualizované

⁽⁹⁾ Viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/191 ze dne 16. února 2022 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých spojovacích prostředků ze železa nebo oceli pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 36, 17.2.2022); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/635 ze dne 16. dubna 2021, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz některých svařovaných trubek a dutých profilů ze železa nebo nelegované oceli pocházejících z Běloruska, Čínské lidové republiky a Ruska (Úř. věst. L 132, 19.4.2021); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2239 ze dne 15. prosince 2021 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých velkokapacitních ocelových stožárů pro větrné elektrárny pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 450, 16.12.2021) a prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2239 ze dne 15. prosince 2021 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých velkokapacitních ocelových stožárů pro větrné elektrárny pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 450, 16.12.2021).

⁽¹⁰⁾ Viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/983 ze dne 17. června 2021 o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz konvertovaných hliníkových fólií pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 216, 18.6.2021); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2170 ze dne 7. prosince 2021 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz konvertovaných hliníkových fólií pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 438, 8.12.2021); prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1428 ze dne 12. října 2020 o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz hliníkových výlisků pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 336, 13.10.2020); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/546 ze dne 29. března 2021 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz hliníkových výlisků pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 109, 30.3.2021); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/582 ze dne 9. dubna 2021 o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz plochých válcovaných výrobků z hliníku pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 124, 12.4.2021); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1784 ze dne 8. října 2021 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz plochých válcovaných výrobků z hliníku pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 359, 11.10.2021); prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/402 ze dne 9. března 2022 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových fólií pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L 83, 10.3.2022); prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/112 ze dne 18. ledna 2023 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých hliníkových kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 18, 19.1.2023). Viz též prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1012 ze dne 17. července 2018, kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/671 (Úř. věst. L 181, 18.7.2018).

⁽¹¹⁾ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 483 final/2 ze dne 20. 12. 2017, k dispozici na adrese: [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2017\)483&lang=cs](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=cs).

verzi (dále jen „aktualizovaná zpráva“) ⁽¹²⁾. Uvedená analýza zahrnovala zkoumání významných zásahů státu do hospodářství ČLR obecně, ale i zkoumání konkrétní situace na trhu v příslušném odvětví, včetně výrobku, který je předmětem přezkumu. Komise tyto důkazní prvky dále doplnila svým vlastním výzkumem týkajícím se různých kritérií relevantních pro potvrzení existence podstatných zkreslení v ČLR, jak bylo v tomto ohledu rovněž zjištěno v předchozích šetřeních.

- (42) V žádosti se uvádělo, že čínské hospodářství jako celek je značně ovlivňováno významnými zásahy státu, a vzhledem k tomu nelze domácí ceny a náklady čínského odvětví elektrických jízdních kol při tomto šetření použít. V žádosti se zejména uvádělo, že čínské odvětví elektrických jízdních kol se vyznačuje vysokou úrovní státního vlastnictví, vlivem státu a/nebo státními subwencemi a několik výrobců elektrických jízdních kol má úzké vazby s čínskou vládou, regionálními nebo místními vládami, a to buď přímo, nebo prostřednictvím sdružení. Na podporu tohoto stanoviska se v žádosti odkazovalo na zprávu, na čínské právní předpisy, na další zprávy, jakož i na další neoficiální důkazy o zkresleních, k nimž došlo během období přezkumného šetření.
- (43) Jak je uvedeno ve 40. bodě odůvodnění výše, v žádosti se zmiňují nedávná šetření, při nichž Komise zjistila, že v ČLR dochází k významným zásahům státu, což vede k narušení účinné alokace zdrojů v souladu s tržními zásadami ⁽¹³⁾. Konkrétně se v žádosti tvrdilo, že čínské hospodářství, včetně odvětví elektrických jízdních kol a jízdních kol, je do značné míry určováno propracovaným systémem plánování, který stanoví priority a předepisuje, na které cíle se musí ústřední vláda a místní orgány státní správy zaměřit. Tyto politiky pozitivně diskriminují domácí výrobce či jinak ovlivňují volné působení tržních sil. V žádosti se dále uvádělo, že systém plánování v Číně vede k tomu, že zdroje jsou směřovány do odvětví označených vládou za strategická nebo jinak politicky významná, místo aby byly alokovány v souladu s tržními silami. Kromě toho se v žádosti uvádělo, že náklady většiny, ne-li všech výrobních činitelů čínské výroby elektrických jízdních kol jsou zkreslené, včetně nákladů na ocel a hliník na součásti jízdních kol, elektřinu, půdu a pracovní sílu.
- (44) V žádosti byly uvedeny příklady prvků naznačujících existenci zkreslení uvedených v čl. 2 odst. 6a písm. b) první až šesté odrážce základního nařízení. V žádosti bylo rovněž stanoveno, že odvětví elektrických jízdních kol a jejich součástí (konkrétně baterií, motorů, řídicích jednotek a lehkých kovových součástí) jsou považována za klíčová/strategická odvětví, jejichž rozvoj čínská vláda aktivně sleduje jako politický cíl. V žádosti bylo zejména uvedeno, že čínská vláda silně podporuje čínské odvětví jízdních a elektrických jízdních kol prostřednictvím národních, regionálních a místních nástrojů, jako je např. 14. pětiletý všeobecný plán ⁽¹⁴⁾; dokument Made in China 2025 ⁽¹⁵⁾; katalog odvětví podporovaných pro zahraniční investice ve střední a západní oblasti Číny ⁽¹⁶⁾ (verze z roku 2020) a katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci ⁽¹⁷⁾ (baterie a lehký materiál). V žádosti bylo rovněž uvedeno několik provincií, mezi nimi např. Tchien-ťin, Che-pej, Ťiang-su, Če-ťiang, Šan-tung a Kuang-tung, které do svých regionálních plánů zahrnují odvětví jízdních kol a/nebo elektrických vozidel.

⁽¹²⁾ Pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v hospodářství Čínské lidové republiky pro účely šetření na ochranu obchodu ze dne 10. dubna 2024, SWD(2024) 91 final, k dispozici na adrese: [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=cs](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=cs).

⁽¹³⁾ Viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2068, 80. bod odůvodnění; prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/191, 208. bod odůvodnění; prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/95, 59. bod odůvodnění; prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2239, 67.–74. bod odůvodnění; prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/635, 149.–150. bod odůvodnění.

⁽¹⁴⁾ 14. pětiletý plán hospodářského a sociálního rozvoje a dlouhodobé cíle do roku 2035 dostupný na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽¹⁵⁾ K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽¹⁶⁾ K dispozici na adrese (od strany 29) <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽¹⁷⁾ K dispozici na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

- (45) V žádosti byl tedy formulován závěr, že ceny nebo náklady, včetně nákladů na suroviny, energii a pracovní sílu, nejsou výsledkem volného působení tržních sil, neboť jsou ovlivňovány významnými zásahy státu ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení. Podle žádosti tedy není vhodné použít v tomto případě ke stanovení běžné hodnoty domácí ceny a náklady.
- (46) Čínská vláda se nevyjádřila ani nepředložila důkazy podporující nebo vyvracející stávající důkazy obsažené ve spisu – včetně (aktualizované) zprávy a dalších důkazů, které poskytl žadatel – ohledně existence podstatných zkreslení a/ nebo ohledně vhodnosti použití čl. 2 odst. 6a základního nařízení na danou věc.
- (47) Šetření Komise potvrdilo tvrzení obsažené v žádosti, že odvětví elektrických jízdních kol je čínskou vládou nadále považováno za klíčové odvětví. To potvrzují četné plány, směrnice a další dokumenty se zaměřením na podporu odvětví jízdních kol obecně a elektrických jízdních kol konkrétně, které jsou vydávány na celostátní, regionální a obecní úrovni.
- (48) Ve 14. pětiletém všeobecném plánu bylo čínské odvětví elektrických jízdních kol výslovně uvedeno jako podporované odvětví. Kromě toho bylo odvětví elektrických jízdních kol uvedeno jako podporované odvětví v různých katalozích přijatých čínskou vládou, jako jsou katalogy uvedené ve 44. bodě odůvodnění výše.
- (49) Kromě toho čínská vláda a regionální vlády vydaly také odvětvové plány a podpůrné programy pro odvětví jízdních kol. Například poradní stanovisko k vysoce kvalitnímu rozvoji lehkého průmyslu z roku 2022 (MIIT 2022/68) ⁽¹⁸⁾ poskytuje konkrétní informace o projektech klíčových technologií v oblasti výzkumu a vývoje zmiňující přenos jízdních kol a technologii bezpečnosti vysoce účinných lithium-iontových baterií. Zahrnuje rovněž informace o modernizaci výrobního inženýrství pro inovativní výrobky v souvislosti s jízdními koly, jako jsou horská kola na dlouhé vzdálenosti, vysoce výkonná skládací jízdní kola nebo inteligentní elektrická jízdní kola. Ministerstvo průmyslu a informačních technologií Čínské lidové republiky, Státní úřad pro regulaci trhu a národní úřad pro protipožární prevenci a ochranu oznámily Standardní podmínky pro odvětví elektrických jízdních kol pro rok 2024 ⁽¹⁹⁾ a Oznámení o opatřeních pro správu norem pro odvětví elektrických jízdních kol (MIIT) ⁽²⁰⁾ s cílem podpořit rozvoj odvětví elektrických jízdních kol, přičemž se v oznámení uvádí, že „nové výrobní podniky a nové a rozšířené projekty by měly být v souladu s ustanoveními národních průmyslových politik. Podniky by měly posílit technologické inovace, zlepšit kvalitu výrobků, podporovat špičkovou, inteligentní a ekologickou transformaci a modernizaci stávajících výrobních linek a omezit stavební projekty, které se zaměřují pouze na rozšíření výrobní kapacity. Povzbuzovat regiony s podmínkami pro podporu intenzivního rozvoje odvětví elektrických jízdních kol v parcích“. Kromě toho oznámení obsahovalo informace týkající se dohledu a řízení odvětví elektrických jízdních kol, přičemž se v něm uvádělo, že „odvětvová sdružení organizují podniky, aby posilovaly vlastní kontrolu odvětví, vedou podniky, aby se zapojily do výrobních a podnikatelských činností v souladu se zákonem, a pomáhají příslušnému odvětvovému oddělení při provádění a následné kontrole těchto standardních podmínek“.

⁽¹⁸⁾ Poradní stanovisko k vysoce kvalitnímu rozvoji lehkého průmyslu z roku 2022, k dispozici na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽¹⁹⁾ Viz také článek „China's electric bicycles actively expand the „One Belt One Road“ market“ (Trh čínských elektrických jízdních kol v rámci iniciativy „Jeden pás, jedna cesta“ se aktivně rozšiřuje), ze dne 12. června 2024, zveřejněný na internetových stránkách MOFCOM <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedyl/qtfw/202406/164502.html>.

⁽²⁰⁾ Standardní podmínky pro odvětví elektrických jízdních kol pro rok 2024 a Oznámení o opatřeních pro správu norem pro odvětví elektrických jízdních kol (MIIT), které jsou k dispozici na adrese http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

- (50) Další cíle průmyslové politiky týkající se elektrických jízdních kol lze nalézt také v plánovacích dokumentech provincií, jako jsou Šan-tung ⁽²¹⁾, Che-pej ⁽²²⁾, Tchien-ťin ⁽²³⁾, Ťing-chaj a Ťiang-su ⁽²⁴⁾. Provincie Ťiang-su je provincií číslo jedna ve výrobě elektrických jízdních kol v ČLR a představuje přibližně 20 % výroby elektrických jízdních kol v zemi ⁽²⁵⁾. Má technologicky vyspělý průmyslový park s názvem Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone, který je přední průmyslovou zónou v oblasti výroby jízdních kol obecně a elektrických jízdních kol konkrétně ⁽²⁶⁾, a získala označení „China Bicycle and Electric Bicycle Capital“, které uděluje odborná skupina čínského sdružení lehkého průmyslu a čínského sdružení výrobců jízdních kol ⁽²⁷⁾.
- (51) Pokud jde o to, že čínská vláda může zasahovat do cen a nákladů prostřednictvím přítomnosti státu ve firmách ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) druhé odrážky základního nařízení, šetřením se zjistilo, že čínské sdružení výrobců jízdních kol (CBA) je v souladu se svými stanovami kontrolováno Komunistickou stranou Číny ⁽²⁸⁾. Zejména článek 21 stanov CBA stanoví složení správní rady a podmínky, které musí splnit, mimo jiné „podporou vedení Komunistické strany Číny, svědomitým uplatňováním zásad a politik strany, dodržováním zákonů a předpisů, dodržováním sociální a profesní etiky a vysokou politickou kvalitou a profesionalitou“. Kromě toho sdružení výrobců jízdních kol v Ťiang-su ⁽²⁹⁾ v článku 4 svých stanov uvádí, že „v souladu s ustanoveními stanov Komunistické strany Číny zřizuje toto sdružení organizaci Komunistické strany Číny, vykonává stranickou činnost a stanoví nezbytné podmínky pro činnost stranické organizace“ a v článku 5 je uvedeno, že „registračním orgánem tohoto sdružení je Odbor pro občanské záležitosti provincie Ťiang-su. Toto sdružení přijímá obchodní vedení, dohled a řízení ze strany Odboru pro občanské záležitosti provincie Ťiang-su a dalších příslušných odborů.“
- (52) Pokud jde o hlavní výrobce elektrických jízdních kol, šetřením bylo rovněž zjištěno, že společnost Fushida je členem CBA a jejím generálním ředitelem je tajemník stranické pobočky ⁽³⁰⁾. Shanghai Phoenix je společnost, v níž stát vlastní 24,36 % ⁽³¹⁾, a předseda je od ledna 2023 tajemníkem stranického výboru. Společnost Flying Pigeon je státní podnik vlastněný skupinou Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, státem vlastněnou skupinou podniků v rámci komise SASAC ⁽³²⁾. Pokud jde o soukromou společnost Zhonglu co. provozující značku Shanghai Forever, je třeba uvést, že předseda společnosti je zástupcem tajemníka stranického výboru ⁽³³⁾.

⁽²¹⁾ Opatření pro správu provincie Šan-tung na rok 2022 platná pro odvětví elektrokol, k dispozici https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²²⁾ Che-pej, 14. pětiletý plán pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu, k dispozici na adrese http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²³⁾ Tchien-ťin, 14. pětiletý plán pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu, k dispozici na adrese https://www.tjtn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t2021115_5702971.html (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²⁴⁾ Ťiang-su, Oznámení o prováděcím plánu na podporu obnovy zařízení v průmyslové oblasti 2024, dostupné na adrese https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²⁵⁾ Viz článek v tisku ze dne 21. listopadu 2023, který je k dispozici na adrese <https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²⁶⁾ Článek v tisku o klastru pro jízdní kola v městském obvodu Ťing-chaj, provincie Tchien-ťin ze dne 11. prosince 2023: „Jízdní kola, elektrická jízdní kola, proč je Ťing-chaj nazýván „hlavním městem“? Městský obvod Ťing-chaj vytváří ucelený průmyslový řetězec, ve kterém „malá vozidla“ stimulují „velký rozvoj“, k dispozici na adrese https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²⁷⁾ Článek v tisku o průmyslovém parku Ťing-chaj ze dne 4. července 2024, „The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working“ (Robotická část továrny skupiny AIMA Technology v Tchien-ťinu pracuje), k dispozici na adrese <https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²⁸⁾ Článek 3 stanov CBA k dispozici na adrese <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽²⁹⁾ Viz <http://www.jsbeva.cn/?xhzc/> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽³⁰⁾ Viz https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽³¹⁾ Viz výroční zpráva za rok 2023, strany 9, 28 a 65, k dispozici na adrese <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽³²⁾ Viz <https://www.flyingpigeon1936.com/index.html> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽³³⁾ Viz výroční zpráva za rok 2023, strana 22, k dispozici na adrese <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

- (53) Kromě toho jsou v odvětví výrobku, který je předmětem přezkumu, zavedeny politiky, jež pozitivně diskriminují domácí výrobce nebo jinak ovlivňují trh ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) třetí odrážky základního nařízení. Šetřením byly nalezeny další dokumenty, z nichž vyplývá, že odvětví má prospěch z vládních pokynů a zásahů v odvětví elektrických jízdních kol. Kromě toho bylo odvětví jízdních kol v městském obvodu Ťing-chaj v roce 2023 zařazeno na seznam charakteristických průmyslových klastrů malých a středních podniků, který oznámilo ministerstvo průmyslu a informačních technologií (viz 49. bod odůvodnění výše) ⁽³⁴⁾.
- (54) Ve stávajícím šetření nebyl předložen žádný důkaz o tom, že odvětví elektrických jízdních kol není ovlivňováno zásahy státu do finančního systému ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) šesté odrážky základního nařízení. Šetření například potvrdilo, že společnost Shanghai Phoenix měla v letech 2022 a 2023 prospěch z vládních subvencí, jak je uvedeno v její výroční zprávě za rok 2023 ⁽³⁵⁾. Společnost Zhonglu co, která provozuje značku Shanghai Forever, rovněž využívala vládních subvencí, jak je uvedeno v její výroční zprávě za rok 2023 ⁽³⁶⁾.
- (55) V neposlední řadě Komise připomíná, že pro výrobu výrobku, který je předmětem přezkumu, je zapotřebí řada vstupů (viz též 40. bod odůvodnění výše). Když výrobci elektrických jízdních kol tyto vstupy nakupují nebo uzavírají smlouvy o jejich dodávkách, ceny, které platí (a které jsou zaznamenány jako jejich náklady), zjevně podléhají stejným systémovým zkreslením, jež byla uvedena výše. Například dodavatelé vstupů využívají pracovní sílu, která podléhá zkreslením. Mohou si vypůjčit peněžní prostředky, které podléhají zkreslením ve finančním sektoru / při alokaci kapitálu. Navíc podléhají systému plánování, který je uplatňován na všech úrovních státní správy a ve všech odvětvích.
- (56) V důsledku toho nejenže není vhodné použít domácí prodejní ceny elektrických jízdních kol ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení, ale navíc jsou poznamenány i všechny vstupní náklady (včetně surovin, energie, půdy, financování, práce atd.), protože tvorbu jejich cen ovlivňují významné zásahy státu, jak je popsáno v částech I a II (aktualizované) zprávy. Zásahy státu popsané v souvislosti s alokací kapitálu, půdou, pracovní silou, energií a surovinami se totiž vyskytují v celé ČLR. To například znamená, že určitý vstup, který byl jako takový vyprodukován v ČLR díky společnému působení řady výrobních činitelů, je vystaven podstatným zkreslením. Totéž platí o vstupu použitém v tomto vstupu a tak dále.
- (57) Z dostupných důkazů celkově vyplývá, že ceny výrobku, který je předmětem přezkumu, ani náklady na jeho výrobu, včetně nákladů na suroviny, energii a pracovní sílu, nejsou výsledkem volného působení tržních sil, protože jsou ovlivněny významnými zásahy státu ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení, jak ukazuje skutečný nebo možný dopad jednoho nebo více příslušných prvků v něm uvedených. Na tomto základě a vzhledem k tomu, že čínská vláda nespolupracovala, dospěla Komise k závěru, že v tomto případě není k určení běžné hodnoty vhodné použít domácí ceny a náklady. Komise proto přikročila k početnímu zjištění běžné hodnoty výhradně na základě výrobních nákladů a nákladů na prodej odrážejících nezkrácené 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 je popsáno v následujícím oddíle.

⁽³⁴⁾ Článek v tisku o průmyslovém parku Ťing-chaj ze dne 4. července 2024, „The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factor is working“ (Robotická část továrny skupiny AIMA Technology v Tchien-ťinu pracuje), k dispozici na adrese <https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽³⁵⁾ Viz výroční zpráva za rok 2023, strana 165, k dispozici na adrese <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

⁽³⁶⁾ Viz výroční zpráva za rok 2023, strana 116, k dispozici na adrese <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF> (vyhledáno dne 29. srpna 2024).

3.3.2. Reprezentativní země

3.3.2.1. Obecné poznámky

- (58) Volba reprezentativní země byla založena na těchto kritériích podle čl. 2 odst. 6a základního nařízení:
- úroveň hospodářského rozvoje podobná jako v ČLR. Za tímto účelem použila Komise země s hrubým národním důchodem na obyvatele, který je podle databáze Světové banky podobný jako v ČLR ⁽³⁷⁾,
 - výroba výrobku, který je předmětem přezkumu, v dané zemi ⁽³⁸⁾,
 - existence příslušných snadno dostupných údajů v reprezentativní zemi,
 - je-li možných reprezentativních zemí více, měly by případně dostat přednost země s náležitou úrovní sociální a environmentální ochrany.
- (59) Jak je vysvětleno v 36. bodě odůvodnění, dne 18. července 2024 Komise zveřejnila poznámku ke spisu týkající se zdrojů pro stanovení běžné hodnoty. V této poznámce byly popsány skutečnosti a důkazy, na nichž jsou založena příslušná kritéria, a zúčastněné strany byly informovány o záměru považovat v tomto případě Turecko za vhodnou reprezentativní zemi, pokud se potvrdí existence podstatných zkreslení podle čl. 2 odst. 6a základního nařízení.
- (60) V souladu s kritérii uvedenými v čl. 2 odst. 6a základního nařízení Komise označila Turecko za zemi s podobnou úrovní ekonomického rozvoje jako ČLR. Turecko je Světovou bankou na základě hrubého národního důchodu klasifikováno jako země s „vyššími středními příjmy“. Kromě toho bylo Turecko označeno za zemi, kde se výrobek, který je předmětem přezkumu, vyrábí a kde jsou snadno dostupné příslušné údaje.
- (61) Poté, co bylo na základě všech výše uvedených prvků stanoveno, že Turecko je vhodnou reprezentativní zemí, a žádná ze zúčastněných stran nenavrhla jinou vhodnou reprezentativní zemi, nebylo nutné provést posouzení úrovně sociální a environmentální ochrany podle poslední věty čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážky základního nařízení.

3.3.2.2. Závěr

- (62) Vzhledem k nedostatečné spolupráci a vzhledem k tomu, že Turecko splnilo kritéria stanovená v čl. 2 odst. 6a písm. a) první odrážce základního nařízení, vybrala Komise jako vhodnou reprezentativní zemi Turecko, jak bylo navrženo v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti.

3.3.3. Zdroje použité ke stanovení nezkreslených nákladů

- (63) V poznámce o relevantních zdrojích, které mají být použity pro stanovení běžné hodnoty, Komise uvedla výrobní činitele, jako jsou materiály, energie a pracovní síla, které výrobci v Unii a Turecku použili při výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu, a to na základě informací poskytnutých v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti, které byly řádně aktualizovány, pokud byly k dispozici přesnější informace. Komise také uvedla, že za účelem stanovení běžné hodnoty v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení použije ke zjištění nezkreslených nákladů na některé výrobní činitele, zejména suroviny, databázi Global Trade Atlas (GTA) ⁽³⁹⁾. Dále Komise uvedla, že ke stanovení nezkreslených nákladů na pracovní sílu a energii použije informace od tureckého statistického úřadu ⁽⁴⁰⁾.
- (64) Komise také uvedla, že ke stanovení přiměřených částek prodejních, režijních a správních nákladů a zisku použije finanční údaje ze statistik účetnictví společností pro 206 společností, které vykonávají činnosti související s kategorií 30.9 NACE, jak je uvedeno ve 36. bodě odůvodnění.

⁽³⁷⁾ World Bank Open Data – Upper Middle Income (Otevřené údaje Světové banky – vyšší střední příjmy), <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

⁽³⁸⁾ Pokud se výrobek, který je předmětem přezkumu, v žádné zemi s obdobnou úrovní rozvoje nevyrábí, lze zvážit výrobu výrobku ve stejné obecné kategorii a/nebo odvětví výrobku, který je předmětem přezkumu.

⁽³⁹⁾ <http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm>.

⁽⁴⁰⁾ <https://www.tuik.gov.tr/Home/Index>.

- (65) Komise dále zúčastněné strany informovala, že řada výrobních činitelů (barvy, podkladové nátěrové hmoty a elektrická souprava EPAC) jednotlivě představovala malý podíl celkových nákladů na suroviny/součásti v období přezkumného šetření (celkem méně než 1 % celkových nákladů na suroviny/součásti). Komise proto považovala tyto další výrobní činitele za „spotřební materiál“ a vyjádřila tento spotřební materiál jako procentní podíl celkových nákladů na suroviny.
- (66) Komise dále zahrnula hodnotu pro náklady na výrobní režii, aby se zohlednily náklady nezahrnuté do výrobních činitelů uvedených výše. Komise stanovila poměr nákladů na výrobní režii a přímých výrobních nákladů na základě konkrétních informací od výrobců v Unii a jejich společností ve spojení, které poskytl žadatel ⁽⁴¹⁾.
- (67) S ohledem na připomínky žadatele k poznámce ke spisu provedla Komise dvě změny seznamu výrobních činitelů takto: za prvé byla opravena administrativní chyba, pokud byly informace týkající se baterií neúmyslně zaměněny s informacemi, které se týkaly elektromotorů pro jízdní kola. Za druhé, u čtyř výrobních činitelů (klikové sestavy, pedály, zadní náboj a přední náboj) byly zbožívé kódy použité v poznámce nahrazeny přesnějšími zbožíovými kódy přímo souvisejícími s dotčenými součástmi. Tyto změny byly zohledněny v tabulce 1.

3.4. Nezkršené náklady a referenční hodnoty

3.4.1. Výrobní činitele

- (68) S ohledem na všechny informace na základě žádosti a následné informace předložené žadatelem a shromážděné během inspekce na místě byly za účelem určení běžné hodnoty v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení určeny tyto výrobní činitele a jejich zdroje:

Tabulka 1

Výrobní činitele elektrokol

Výrobní činitel	Zbožový kód	Nezkršená hodnota (v CNY)	Měrná jednotka	Zdroj informací
Suroviny				
Adaptéry (elektrické části)	39235090	55,13	ks	Žádost o přezkum
Adaptéry (ostatní)	39235090, 87149990	1,61	ks	Žádost o přezkum
Baterie	85076	1 487,88	ks	GTA
Bateriové pouzdro	39235090	54,78	kg	GTA
Zvonek	871499	3,64	ks	Žádost o přezkum
Brzda	87149420	282,49	kg	GTA
Jádro brzdového lanka (bowdenu)	8714 99	2,83	ks	Žádost o přezkum
Brzdová páka	87149490	14,24	ks	Žádost o přezkum
Skupina kabelů	—	3,73	m	Žádost o přezkum
Řetěz	73151110, 73151900	32,53	m	Žádost o přezkum

⁽⁴¹⁾ Žadatel odhadl náklady na výrobní režii (pronájem, spotřební materiál a další) na konzervativní 1 % celkových výrobních nákladů elektrokola. Viz přílohy 40.0 a 40.1 žádosti o přezkum, které jsou k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000754.

Výrobní číselník	Zbožový kód	Nezkreslená hodnota (v CNY)	Měrná jednotka	Zdroj informací
Kryt řetězu	871499900019	36,29	sada	Žádost o přezkum
Držák krytu řetězu	87149990	3,83	ks	Žádost o přezkum
Spojovací část	871499	0,56	ks	Žádost o přezkum
Kliková sestava	87149630	120,22	kg	GTA
Obtisk	490890	511,63	kg	GTA
Části a součásti elektrických jízdních kol	871499	1,38	m	Žádost o přezkum
Elektrický kabel	871499	51,00	ks	Žádost o přezkum
Elektromotor pro jízdní kola	8501310090	1 162,33	ks	GTA
Vidlice	87149130	626,86	ks	GTA
Rám	871491100019	1 485,75	ks	GTA
Príslušenství rámu	871499900019	5,47	ks	Žádost o přezkum
Přední náboj	871493	185,46	kg	GTA
Rukojeť (grip)	87149990	11,03	ks	Žádost o přezkum
Řídítka	87149910	28,65	ks	GTA
Představec	87149990	37,13	kg	GTA
Čelní světlo	871499	115,77	ks	Žádost o přezkum
Držák předního světla	871499	14,59	ks	Žádost o přezkum
Hlavové složení	87149190	59,39	kg	GTA
Ježek hlavového složení	87149190	3,83	ks	Žádost o přezkum
Duše	401320	5,96	ks	GTA
Stojánek	871499	32,47	ks	Žádost o přezkum
Blatník	87149990	56,85	sada	Žádost o přezkum
Části blatníku	87149990	15,68	ks	Žádost o přezkum
Součásti nábojové převodovky	87149990	15,85	ks	Žádost o přezkum
Niply	87149990	5,67	ks	Žádost o přezkum
Vnější kryt	—	5,13	m	Žádost o přezkum
Pedál	87149610	42,23	pár	GTA
Zadní nosič	87149930	97,30	ks	GTA

Výrobní činitel	Zbožový kód	Nezkreslená hodnota (v CNY)	Měrná jednotka	Zdroj informací
Přehazovačka	87149950	168,27	kg	GTA
Zadní náboj	871493	185,46	kg	GTA
Zadní ozubené kolo	871493	185,46	kg	GTA
Ráfek kola	87149210	85,76	ks	Žádost o přezkum
Páska do ráfků	8714999	1,23	ks	Žádost o přezkum
Rotor	871499	43,32	ks	Žádost o přezkum
Sedlo	871495	81,05	kg	GTA
Svorka sedla	87149990	37,13	kg	GTA
Sedlovka	87149990	37,13	kg	GTA
Přehazovačka	87149990	37,13	kg	GTA
Tachometr	871499	364,85	ks	Žádost o přezkum
Paprsek	87149990	37,13	kg	GTA
Kryt paprsku	87149990	3,83	ks	Žádost o přezkum
Spínač	39235090	54,78	kg	GTA
Koncové světlo	871499	12,92	ks	Žádost o přezkum
Pneumatika	401150	22,52	ks	GTA

Práce

Práce	není relevantní	50,90	hodiny	Turecký statistický úřad ⁽¹⁾
-------	-----------------	-------	--------	---

Energie

Elektrina	není relevantní	0,892	kWh	Turecký statistický úřad ⁽¹⁾
Plyn	není relevantní	4,112	kWh	Turecký statistický úřad ⁽¹⁾

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

3.4.1.1. Suroviny

- (69) Procesy výroby elektrokol jsou na celém světě podobné a mezi výrobními procesy nebo vstupními materiály používanými v ČLR, v Unii a v jiných zemích neexistují žádné významné rozdíly.
- (70) Za účelem stanovení nezkreslené ceny surovin dodaných k bráně závodu výrobce v reprezentativní zemi použila Komise jako základ váženou průměrnou cenu dovozu do reprezentativní země vykázanou v databázi GTA, k níž byla připočtena dovozní cla. Dovozní cena v reprezentativní zemi byla stanovena jako vážený průměr jednotkových cen dovozu ze všech třetích zemí s výjimkou ČLR a zemí, které nejsou členy Světové obchodní organizace, uvedených v příloze 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755 ⁽⁴²⁾. Komise se rozhodla vyloučit dovoz z ČLR do reprezentativní země, neboť v 57. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že vzhledem k existenci podstatných zkreslení podle čl. 2 odst. 6a písm. b) základního nařízení není vhodné použít domácí ceny a náklady

⁽⁴²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755 ze dne 29. dubna 2015 o společných pravidlech dovozu z některých třetích zemí (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj>). Podle ustanovení čl. 2 odst. 7 základního nařízení nelze domácí ceny v uvedených zemích použít pro účely stanovení běžné hodnoty.

v ČLR. Jelikož neexistují žádné důkazy, které by svědčily o tom, že tatáž zkreslení neovlivňují stejnou měrou výrobky určené na vývoz, měla Komise za to, že tatáž zkreslení ovlivňují vývozní ceny. Po vyloučení dovozu z ČLR do reprezentativní země zůstal objem dovozu z jiných třetích zemí reprezentativní.

- (71) Komise nezjistila žádný jiný dovoz v podstatném množství z jiných zkreslených zdrojů.
- (72) U některých výrobních činitelů uváděly statistické údaje z databáze GTA ceny za tunu/kilogram, zatímco hodnoty spotřeby při výrobě elektrokola byly uvedeny v kusech (nebo v jiných jednotkách, například v metrech). To se týkalo těchto výrobních činitelů: spínače, brzdy, klikové sestavy, zadní ozubená kola, přehazovačky, přední náboje, zadní náboje, paprsky, obtisky, hlavová složení, pedály, sedla, svorky sedla a sedlovky. Pokud jde o přepočítací koeficienty, které se mají použít pro tyto výrobní činitele, vycházela Komise z vysvětlení a podpůrných důkazů, které žadatelé poskytli v žádosti ⁽⁴³⁾. Tyto důkazy sestávaly z informací ze specializovaných internetových stránek ⁽⁴⁴⁾ a z vlastních výpočtů hmotnosti na kus, které provedli žadatelé ⁽⁴⁵⁾.
- (73) U řady výrobních činitelů skutečné náklady výrobců v Unii zařazených do vzorku představovaly v období přezkumného šetření zanedbatelný podíl celkových nákladů na suroviny. Jelikož hodnota použitá pro tyto výrobní činitele neměla významný dopad na výpočty dumpingového rozpětí bez ohledu na použitý zdroj, Komise se rozhodla zařadit tyto náklady do spotřebního materiálu, jak je vysvětleno v 65. bodě odůvodnění.
- (74) Vzhledem k nedostatečné spolupráci a vzhledem k neexistenci dalších prvků ve spisu Komise na základě údajů poskytnutých žadatelem stanovila poměr spotřebního materiálu k celkovým nákladům na suroviny/součásti na 1 %. Tento procentní podíl byl poté použit na přepočítané náklady na suroviny/součásti za použití zjištěných nezkreslených cen.
- (75) K těmto dovozním cenám by běžně měly být připočteny také ceny vnitrostátní dopravy. Avšak s ohledem na nedostatečnou spolupráci i na povahu tohoto přezkumu před pozbytím platnosti, který je zaměřen na zjištění toho, zda během období přezkumného šetření přetrvával dumping nebo by mohl být obnoven, a nikoli na zjištění jeho přesného rozsahu, Komise rozhodla, že úpravy o vnitrostátní dopravu nejsou nezbytné. Tyto úpravy by pouze zapříčinily zvýšení běžné hodnoty, a tím i dumpingového rozpětí.

3.4.1.2. Práce

- (76) Turecký statistický úřad zveřejňuje podrobné informace o mzdách v jednotlivých hospodářských odvětvích v Turecku. Komise použila nejnovější dostupné statistiky (2022) pro průměrné náklady práce v odvětví 30 NACE, které zahrnují náklady práce při výrobě elektrokol ⁽⁴⁶⁾. Takto získané hodinové průměrné náklady práce byly dále upraveny o inflaci pomocí indexu nákladů práce ⁽⁴⁷⁾, aby odrážely náklady za období přezkumného šetření.

⁽⁴³⁾ Viz příloha 40.2 žádosti, která je k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000754 a je rovněž přiložena k poznámce ke spisu týkající se zdrojů pro stanovení běžné hodnoty (Tron.tdi t24.006125).

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

⁽⁴⁵⁾ Při těchto výpočtech byla určitá položka (např. zadní náboj) uložena na digitální váhu a celková hmotnost v dovozních statistikách této položky vydělena hmotností na kus.

⁽⁴⁶⁾ <https://data.tuik.gov.tr/> (naposledy vyhledáno dne 6. září 2024).

⁽⁴⁷⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I-January-March,-2024-53682> (naposledy vyhledáno dne 6. září 2024).

3.4.1.3. Elektřina

- (77) Ke stanovení referenční ceny elektřiny použila Komise ceny uvedené v tabulkách sazeb za elektřinu na základě účtů za elektřinu zveřejněných tureckým regulačním orgánem pro trh s energií (EMRA) v jeho pravidelných tiskových zprávách⁽⁴⁸⁾. Komise použila údaje týkající se cen elektřiny pro průmyslové uživatele v kurusích/kWh pro průmyslové odvětví za rok 2023, které činily 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Zemní plyn

- (78) Ke stanovení referenční ceny zemního plynu použila Komise cenu plynu pro průmyslové uživatele v Turecku, kterou zveřejnil turecký statistický úřad⁽⁴⁹⁾ ve svých pravidelných tiskových zprávách za druhé pololetí roku 2021 a první pololetí roku 2022. K přizpůsobení se období přezkumného šetření (2023) použila Komise údaje o cenách plynu v odpovídajícím spotřebitelském pásmu v kurusích/m³ náležitě upravené o inflaci pomocí indexu cen výrobců zveřejněného tureckým statistickým úřadem⁽⁵⁰⁾, což vedlo k ceně 4,112 CNY/m³. Cena byla upravena o DPH ve výši 18 %, neboť uvedená cena zahrnovala DPH.

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

- (79) Podle čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení „početně zjištěná běžná hodnota zahrnuje nezkreslenou a přiměřenou částku pro správní, prodejní a režijní náklady a pro zisk“. Kromě toho je třeba stanovit hodnotu nákladů na výrobní režii k pokrytí nákladů, které nejsou zahrnuty ve výše uvedených výrobních činitelích.
- (80) K zjištění nezkreslené hodnoty nákladů na výrobní režii a vzhledem k nedostatečné spolupráci čínských výrobců elektrokol použila Komise dostupné údaje v souladu s článkem 18 základního nařízení. Na základě údajů poskytnutých žadatelem proto Komise stanovila poměr nákladů na výrobní režii a celkových výrobních nákladů a nákladů práce. Tento procentuální podíl byl poté použit na nezkreslenou hodnotu výrobních nákladů pro získání nezkreslené hodnoty nákladů na výrobní režii.
- (81) Při stanovení nezkreslené a přiměřené částky prodejních, režijních a správních nákladů a zisku vycházela Komise z nejnovějších dostupných finančních údajů pro 206 tureckých společností, které vykonávají činnosti související s kategorií 30.9 NACE, jak je uvedeno v 36. bodě odůvodnění. Komise považovala takto zjištěnou výši prodejních, režijních a správních nákladů a zisku za přiměřenou ve smyslu čl. 2 odst. 6a písm. a) pro obchodní úroveň ceny ze závodu, na níž byla běžná hodnota početně zjištěna.

3.4.2. Výpočet běžné hodnoty

- (82) Na základě výše uvedeného Komise početně zjistila běžnou hodnotu jednotlivých typů výrobku na základě ceny ze závodu v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení.
- (83) Za prvé Komise určila nezkreslené výrobní náklady. Vzhledem k nedostatečné spolupráci vyvážejících výrobců vycházela Komise ohledně použití každého faktoru (materiálů, energie a pracovní síly) pro výrobu elektrokol z informací poskytnutých žadatelem v žádosti o přezkum⁽⁵¹⁾ a ověřených na místě u jednoho z výrobců v Unii zařazených do vzorku. Komise vynásobila faktory použití nezkreslenými náklady na jednotku zjištěnými v reprezentativní zemi, kterou je Turecko.

⁽⁴⁸⁾ EMRA [turecký regulační orgán pro trh s energií (epdk.gov.tr) (naposledy vyhledáno dne 6. září 2024).

⁽⁴⁹⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (naposledy vyhledáno dne 6. září 2024).

⁽⁵⁰⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (naposledy vyhledáno dne 6. září 2024).

⁽⁵¹⁾ Příslušné údaje byly aktualizovány za období přezkumného šetření a ověřeny na místě u jednoho z výrobců v Unii zařazených do vzorku.

- (84) Po stanovení nezkreslených výrobních nákladů Komise přičetla náklady na výrobní režii, prodejní, režijní a správní náklady a zisk, jak je uvedeno v 79. a 80. bodě odůvodnění. Náklady na výrobní režii byly určeny na základě údajů poskytnutých žadatelem. Prodejní, režijní a správní náklady a zisk byly stanoveny na základě průměru hodnot vykázaných pro 206 tureckých společností, které vykonávají činnosti související s kategorií 30.9 NACE, za rok 2022 ⁽⁵²⁾. K nezkresleným výrobním nákladům Komise připočetla tyto položky:

- náklady na výrobní režii, které tvořily celkem 1 % přímých výrobních nákladů,
- prodejní, režijní a správní náklady a ostatní náklady, které představovaly 5,76 % nákladů na prodané zboží, a
- zisk, který činil 7,37 % nákladů na prodané zboží.

- (85) Tímto způsobem Komise početně zjistila běžnou hodnotu na základě ceny ze závodu v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení.

3.5. Vývozní cena

- (86) Vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany vyvážejících výrobců z ČLR byla vývozní cena určena na základě údajů (Eurostatu) o cenách CIF upravených na úroveň ceny ze závodu. Cena CIF byla tedy snížena o náklady na (námořní) dopravu, pojištění a vnitrostátní dopravu. Náklady na vnitrostátní čínskou a mezinárodní dopravu vycházely z informací poskytnutých žadatelem v žádosti o přezkum.

3.6. Srovnání

- (87) Komise porovnála početně zjištěnou běžnou hodnotu stanovenou v souladu s čl. 2 odst. 6a písm. a) základního nařízení a vývozní cenu ze závodu, jak je stanoveno výše. Vzhledem k tomu, že běžná hodnota i vývozní cena byly stanoveny na obchodní úrovni cen ze závodu, nebyly nutné žádné úpravy.

3.7. Dumpingové rozpětí

- (88) Na základě tohoto srovnání bylo zjištěno, že průměrné dumpingové rozpětí je značné. Proto byl vyvozen závěr, že dumping během období přezkumného šetření přetrvával.

4. PRAVDĚPODOBNOST PŘETRVÁNÍ DUMPINGU

- (89) V návaznosti na zjištění dumpingu během období přezkumného šetření Komise v souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení zkoumala, zda existuje pravděpodobnost přetrvání dumpingu, pokud by opatření pozbyla platnosti. Byly analyzovány tyto doplňkové prvky: výrobní kapacita a volná kapacita v ČLR, vztah mezi cenami vývozu do třetích zemí a cenovou úrovní v Unii a atraktivita trhu Unie. Připomíná se, že vzhledem k nespolupráci ze strany čínských vyvážejících výrobců i čínské vlády byla analýza založena na dostupných údajích v souladu s článkem 18 základního nařízení, zejména na žádosti o přezkum, statistických údajích GTA a dalších dostupných informacích.

4.1. Výrobní kapacita a volná kapacita v ČLR

- (90) Vzhledem k tomu, že čínská vláda a čínští vyvážející výrobci nespolupracovali, založila Komise svá zjištění týkající se výrobní kapacity a volné kapacity v ČLR na informacích, které poskytl žadatel ve své žádosti o přezkum.

⁽⁵²⁾ Statistiky účetnictví společností, k dispozici na adrese <https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en> (naposledy vyhledáno dne 6. září 2024).

- (91) Šetřením bylo zjištěno, že v posuzovaném období existoval v Číně v odvětví výroby elektrokol obecný přebytek kapacity. Výrobní kapacita ⁽⁵³⁾ v ČLR byla v tomto období odhadnuta na 130 milionů kusů ročně. Kromě toho lze čínskou výrobu standardních jízdních kol snadno převést na výrobu elektrokol s potenciální celkovou kapacitou přes 400 milionů kusů ⁽⁵⁴⁾. Podle informací žadatele o trhu činila skutečná čínská výroba a prodej elektrokol 57 milionů kusů ročně, z čehož pro období přezkumného šetření vyplývá odhadovaná volná kapacita 73 milionů kusů ⁽⁵⁵⁾. Tato volná kapacita, která ve stejném období téměř patnáctkrát převyšovala celkovou spotřebu v Unii, by mohla být odkloněna do Unie, pokud by současná opatření pozbyla platnosti.
- (92) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že čínští vyvážející výrobci mají značné volné kapacity, které by mohly být využity k vývozu do Unie ve velkém množství za dumpingové ceny, pokud by opatření pozbyla platnosti.

4.2. Atraktivita trhu Unie

- (93) Na základě informací uvedených v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti zůstal trh Unie s elektrokoly pro čínské vývozce atraktivní. Od původního šetření se dovoz z ČLR snížil jak v absolutních, tak v relativních hodnotách. Od roku 2020, kdy byl objem dovozu z Číny nejnižší, však dovoz výrazně vzrostl a navzdory zavedeným opatřením se téměř zdvojnásobil (viz tabulka 3 níže). Podíl na trhu, který dříve ČLR držela, částečně převzaly jiné třetí země, jako je Tchaj-wan, který od předchozího šetření zvýšil objem vývozu výrobku, který je předmětem přezkumu, do Unie. Současně byla ČLR v období přezkumného šetření stále druhým největším nejvývozcem elektrokol do Unie. To ukazuje, že Unie zůstala pro vývozce z ČLR atraktivním trhem.
- (94) Trh s elektrokoly v Unii je jedním z největších na světě, přičemž v období přezkumného šetření dosáhla spotřeba 4 979 000 kusů. Kromě toho, jak je vysvětleno v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti, se očekává, že poptávka po elektrokolech v nadcházejících letech poroste (mimo jiné) v důsledku environmentálních politik v Unii. Důkazy poskytnuté žadatelem v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti ⁽⁵⁶⁾ a podložené zjištěními v tomto šetření (viz 147. bod odůvodnění) ukázaly, že čínští výrobci během období přezkumného šetření nabízeli elektrokola za velmi nízké ceny (210 až 650 EUR) jak do Unie, tak do třetích zemí.
- (95) I po zavedení opatření čínský vývoz do Unie pokračoval, v posuzovaném období se dokonce zvýšil a v období přezkumného šetření dosáhl podílu na trhu ve výši 4,4 %, což ukázalo, že trh Unie zůstává pro čínské vyvážející výrobce atraktivní.
- (96) Na základě značné nadměrné kapacity v ČLR a atraktivity trhu Unie proto Komise dospěla k závěru, že pokud by byla stávající opatření zrušena, je pravděpodobné, že by čínští vyvážející výrobci přeměrovali vývoz do Unie ve velkém množství za dumpingové ceny.

4.2.1. Závěr

- (97) S ohledem na svá zjištění o přetrvávání dumpingu během období přezkumného šetření a pravděpodobném růstu vývozu v případě, že by opatření pozbyla platnosti, dospěla Komise k závěru, že je vysoce pravděpodobné, že pozbytí platnosti antidumpingových opatření na dovoz z ČLR by vedlo k přetrvání dumpingu.

⁽⁵³⁾ Podle informací poskytnutých žadatelem na základě jeho znalostí trhu, informací z internetových stránek velkého počtu čínských výrobců elektrokol a „Bílé knihy o čínském průmyslu dvoukolových elektrických vozidel“, která je k dispozici na adrese https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (naposledy zobrazeno dne 7. října 2024). Viz příloha 8 žádosti o přezkum, která je k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁴⁾ Na základě znalostí žadatele o trhu a internetových stránek známých čínských výrobců elektrokol uvedených v příloze 4 žádosti o přezkum, které jsou k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁵⁾ Na základě zdrojů uvedených v poznámkách pod čarou 55 a 57. Viz přílohy 8 a 9 žádosti o přezkum, které jsou k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁶⁾ Viz oddíl 7.3 a přílohy 15, 17 a 18 žádosti o přezkum, které jsou k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000754. Důkazy sestávaly z 19 cenových nabídek čínských výrobců pro různé typy elektrokol a ze statistických informací Eurostatu.

5. ÚJMA

5.1. Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

- (98) Obdobný výrobek vyrábělo v Unii v posuzovaném období 67 výrobců. Tito výrobci představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení.
- (99) Celková výroba v Unii během období přezkumného šetření byla stanovena na přibližně 4 560 000 kusů. Toto číslo bylo stanoveno na základě dostupných informací o výrobním odvětví Unie, jako je zpráva The European Bicycle Industry & Market Profile (zpráva o evropském výrobním odvětví jízdních kol a profilu trhu) a ekonomická studie provedená Svazem evropských výrobců jízdních kol (Confederation of the European Bicycle Industry, dále jen „CONEBI“). Jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění, do vzorku byli vybráni tři výrobci v Unii představující 23,4 % celkové výroby obdobného výrobku v Unii.

5.2. Spotřeba v Unii

- (100) Komise stanovila spotřebu v Unii na základě statistik Eurostatu o dovozu a objemu prodeje výrobního odvětví Unie v Unii, jak je předložil svaz CONEBI.
- (101) Spotřeba v Unii se vyvíjela takto:

Tabulka 2

Spotřeba v Unii (v kusech)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Unie celkem Spotřeba (v kusech)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
<i>Index</i>	100	112	122	114

Zdroj: Eurostat a CONEBI.

- (102) Celková spotřeba elektrokol v EU vzrostla z přibližně 4,3 milionu elektrokol v roce 2020 na 5,3 milionu elektrokol v roce 2022. Zlepšení designu a výkonu spolu s větším povědomím občanů EU o životním prostředí vedlo k neustálému nárůstu spotřeby elektrokol. V období přezkumného šetření však spotřeba elektrokol v EU klesla o 346 000 kusů ve srovnání s rokem 2022 v důsledku poklesu poptávky, ke kterému došlo po určité době od zrušení posledních opatření v souvislosti s pandemií COVID-19 v první polovině roku 2022.

5.3. Dovoz z ČLR

5.3.1. Objem a podíl dovozu z ČLR na trhu

- (103) Objem dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu.
- (104) Podíl dovozu na trhu byl následně stanoven na základě srovnání objemu dovozu se spotřebou v Unii uvedenou výše v tabulce 2.

(105) Dovoz z ČLR do Unie se vyvíjel takto:

Tabulka 3

Objem dovozu (v kusech) a podíl na trhu

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Objem dovozu z ČLR (v kusech)	102 757	210 806	268 148	220 914
<i>Index</i>	100	205	261	215
Podíl na trhu	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
<i>Index</i>	100	184	214	189
Zdroj: Eurostat a CONEBI.				

(106) I po zavedení opatření se podíl čínského dovozu na trhu zvýšil z 2,3 % v roce 2020 na 4,4 % v období přezkumného šetření.

5.3.2. Ceny dovozu z ČLR a cenové podbízení

(107) Ceny dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu.

(108) Průměrná cena dovozu do Unie z ČLR se vyvíjela následovně:

Tabulka 4

Ceny dovozu (v EUR za kus)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
ČLR	294	354	449	298
<i>Index</i>	100	120	153	101
Zdroj: Eurostat.				

(109) Průměrné ceny dovozu z ČLR během posuzovaného období zůstávaly extrémně nízké. V letech 2020 a 2021 byly ceny vykázané Eurostatem dokonce nižší než průměrné ceny zjištěné v původním šetření (tj. mezi 422 EUR a 477 EUR).

(110) Na základě údajů Eurostatu byly ceny v roce 2022 dočasně vyšší, ale stále nižší než čínské dovozní ceny v roce 2016 (tj. 477 EUR).

(111) Vzhledem k tomu, že vyvážející výrobci v ČLR nespolupracovali, stanovila Komise cenové podbízení během období přezkumného šetření porovnáním těchto údajů:

- 1) vážených průměrných prodejních cen výrobku, který je předmětem přezkumu, které výrobci v Unii zařazení do vzorku účtují odběratelům na trhu Unie, kteří nejsou ve spojení, upravených na úroveň ceny ze závodu, a
- 2) odpovídajících vážených průměrných cen výrobku, který je předmětem přezkumu, z ČLR na trh Unie stanovených na základě nákladů, pojištění a přepravného (CIF), včetně antidumpingového cla (všechny ostatní společnosti 62,1 %) a vyrovnávacího cla (všechny ostatní společnosti 17,2 %), s příslušnými úpravami o cla (6 %) a náklady po dovozu (2 %).

- (112) Výsledek srovnání byl vyjádřen jako procentní podíl obrátu výrobců v Unii zařazených do vzorku, kterého dosáhli v období přezkumného šetření. Původní cenové podbízení se pohybovalo od 68 % do 80 %. Bez cla by cenové podbízení činilo 82,8 %.

5.3.3. Dovoz ze třetích zemí s výjimkou ČLR

- (113) Dovoz elektrokol z jiných třetích zemí než ČLR pocházel především z Tchaj-wanu a Vietnamu.
- (114) (Souhrnný) objem dovozu do Unie, jakož i podíl na trhu a cenové trendy dovozu elektrokol z dalších třetích zemí se vyvíjely takto:

Tabulka 5

Dovoz ze třetích zemí

Země		2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Tchaj-wan	Objem (v kusech)	506 822	539 473	598 920	435 315
	<i>Index</i>	100	106	118	86
	Podíl na trhu	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Průměrná cena (v EUR/kus)	1 092	1 046	1 168	1 393
	<i>Index</i>	100	96	107	128
Vietnam	Objem (v kusech)	162 787	173 204	210 321	199 070
	<i>Index</i>	100	106	129	122
	Podíl na trhu	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Průměrná cena (v EUR/kus)	542	585	762	790
	<i>Index</i>	100	108	140	146
Celkem za všechny třetí země kromě dotčené země	Objem (v kusech)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	<i>Index</i>	100	116	131	98
	Podíl na trhu	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Průměrná cena (v EUR/kus)	966	935	1 082	1 258
	<i>Index</i>	100	97	112	130

Zdroj: Eurostat.

- (115) Podíl celkového dovozu výrobku, který je předmětem přezkumu, ze třetích zemí jiných než ČLR na trhu se v letech 2020–2022 zvýšil a v roce 2022 dosáhl 20,3 %. V období přezkumného šetření však klesl na 16,3 %, což je nižší úroveň než v roce 2020.

5.4. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

5.4.1. Obecné poznámky

- (116) V rámci hodnocení hospodářské situace výrobního odvětví Unie byly vyhodnoceny všechny hospodářské ukazatele, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie během posuzovaného období.
- (117) Jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění, k posouzení hospodářské situace výrobního odvětví Unie byl proveden výběr vzorku.
- (118) Pro účely stanovení újmy Komise rozlišovala mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy. Komise posoudila makroekonomické ukazatele na základě informací dodaných svazem CONEBI. Údaje se týkaly všech výrobců v Unii. Mikroekonomické ukazatele posuzovala Komise na základě údajů obsažených v odpovědích na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.
- (119) Makroekonomické ukazatele jsou: výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, zaměstnanost, produktivita, rozsah dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu.
- (120) Mikroekonomické ukazatele jsou: průměrné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál.

5.4.2. Makroekonomické ukazatele

5.4.2.1. Výroba, výrobní kapacita a vytížení kapacit

- (121) Celková výroba v Unii, výrobní kapacita a vytížení kapacit se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 6

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Objem výroby (v kusech)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
<i>Index</i>	100	125	150	133
Výrobní kapacita (v kusech)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
<i>Index</i>	100	129	130	122
Využití kapacity	59 %	57 %	68 %	64 %
<i>Index</i>	100	97	115	109

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku.

- (122) Výrobní kapacita a výroba v Unii se v období 2020–2022 neustále zvyšovala v důsledku zvýšené poptávky během pandemie COVID-19. V období přezkumného šetření však došlo k poklesu objemu výroby a kapacity v důsledku zvýšené tvorby zásob během COVID-19, kdy výrobci v Unii očekávali pokračování prodeje na vysoké zrychlené úrovni, což se nestalo, neboť po pandemii COVID-19 poptávka výrazně poklesla.

5.4.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

(123) Objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 7

Objem prodeje a podíl na trhu (kusy)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Celkový objem prodeje na trhu Unie	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
<i>Index</i>	100	108	115	114
Podíl na trhu	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
<i>Index</i>	100	97	95	101

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku.

(124) Prodej se v posuzovaném období zvýšil, zejména díky zvýšené poptávce během pandemie COVID-19. Po zrušení opatření COVID-19 však poptávka po elektrokolech poklesla, což se projevilo v nižších číslech prodeje v období přezkumného šetření. Hospodářská situace v roce 2022 a v období přezkumného šetření (zejména vyšší náklady na energie a inflace) měla navíc dopad nejen na výrobní odvětví Unie, ale také na spotřebitele, zejména na ty s nižší kupní silou. Prodej výrobního odvětví Unie proto v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022 stagnoval, zatímco podíl výrobního odvětví Unie na trhu se zvýšil o 4,5 procentního bodu.

5.4.2.3. Zaměstnanost a produktivita

(125) Zaměstnanost a produktivita se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 8

Zaměstnanost a produktivita

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Počet zaměstnanců	8 354	10 972	12 125	10 716
<i>Index</i>	100	131	145	128
Produktivita (kusy/zaměstnanec)	410	390	424	426
<i>Index</i>	100	95	103	104

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku.

(126) Ve výrobním odvětví Unie během posuzovaného období vzrostla zaměstnanost o 28 %. K většině tohoto nárůstu došlo mezi lety 2020 a 2022 v důsledku zvýšené poptávky během pandemie COVID-19. V roce 2023 došlo k poklesu počtu zaměstnanců v důsledku snížení objemu výroby. Produktivita zůstala během posuzovaného období poměrně stabilní.

5.4.2.4. Růst

- (127) Vzhledem k tomu, že prodej zůstal v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022 stabilní, zatímco spotřeba klesla, podařilo se výrobnímu odvětví Unie v tomto období zvýšit svůj podíl na trhu o 4,5 %.

5.4.2.5. Velikost dumpingového rozpětí a překonání účinků dřívějšího dumpingu

- (128) Úroveň dovozu z ČLR byla v období přezkumného šetření poměrně omezená a představovala 4,4 % spotřeby v Unii. Dopad velikosti dumpingu na výrobní odvětví Unie byl proto dosti omezený.

5.4.3. Mikroekonomické ukazatele

5.4.3.1. Ceny a činitele ovlivňující ceny

- (129) Vážené průměrné jednotkové prodejní ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku účtované nezávislým odběratelům v Unii se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

Prodejní ceny a výrobní náklady v Unii (v EUR/kus)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii	1 533	1 633	1 719	1 871
<i>Index</i>	100	107	112	122
Jednotkové výrobní náklady	1 419	1 516	1 589	1 786
<i>Index</i>	100	107	112	126

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku.

- (130) Průměrné prodejní ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku, jakož i výrobní náklady, se v posuzovaném období zvýšily, což v letech 2020 a 2021 odráželo zejména změnu sortimentu výrobků a technologický pokrok v oblasti motorů a baterií pro elektrokola, zatímco v roce 2022 a v období přezkumného šetření toto zvýšení odráželo rovněž zvýšené výrobní náklady v důsledku obecné hospodářské situace poznamenané inflací a vyššími náklady na energii.

5.4.3.2. Náklady práce

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

Tabulka 10

Průměrné náklady práce na zaměstnance

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Průměrné náklady práce na zaměstnance (v EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
<i>Index</i>	100	110	112	123

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku.

- (132) Přestože v období přezkumného šetření došlo v důsledku poklesu poptávky k poklesu počtu zaměstnanců ve srovnání s rokem 2022, průměrné náklady na zaměstnance se v posuzovaném období neustále zvyšovaly.

5.4.3.3. Zásoby

- (133) Stav zásob u výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 11

Zásoby

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Konečné zásoby (v kusech)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	100	81	208	533

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku.

- (134) Nárůst zásob byl způsoben zvýšenou tvorbou zásob během pandemie COVID-19, kdy došlo k výraznému nárůstu poptávky, v kombinaci s problémy v dodavatelském řetězci, kdy výrobci v Unii objednávali větší množství surovin a součástí než obvykle, aby splnili požadavky na výrobu. Po vyřešení problémů v dodavatelském řetězci však výrobci v Unii obdrželi více surovin a součástí, než potřebovali. Na to navázal pokles poptávky po elektrokolech v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022, v jehož důsledku měli výrobci v Unii na konci období přezkumného šetření značné zásoby.

5.4.3.4. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál

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

Tabulka 12

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (v % obrátu z prodeje)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Index	100	98	104	72
Peněžní tok (v EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Index	100	66	47	– 59
Investice (v EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
<i>Index</i>	100	223	209	104
Návratnost investic	147 %	127 %	163 %	111 %
<i>Index</i>	100	86	111	75
Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku.				

- (136) 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. Výrobci v Unii zařazení do vzorku zůstali v posuzovaném období ziskoví. V období přezkumného šetření však ziskovost poklesla v důsledku zvýšených nákladů.
- (137) Celkově stabilní ziskovost v posuzovaném období umožnila výrobnímu odvětví Unie realizovat rozsáhlé investice.
- (138) Čistý peněžní tok je schopnost výrobců v Unii financovat svou činnost z vlastních zdrojů. Peněžní tok se v posuzovaném období významně snížil a v roce 2023 byl záporný. Rovněž se zhoršila návratnost investic, což výrobnímu odvětví Unie ztížilo získávání kapitálu a růst. To vedlo k poklesu investic o 50 % v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022.

5.5. Závěr ohledně újm

- (139) Makroukazatele, jako je výroba, prodej a zaměstnanost v Unii, se v období 2020–2022 neustále zvyšovaly v důsledku zvýšené poptávky během pandemie COVID-19. V období přezkumného šetření se však objem výroby, kapacita, prodej a zaměstnanost snížily v důsledku zvýšené tvorby zásob během pandemie COVID-19, po níž následoval pokles poptávky v důsledku zrušení opatření COVID-19 a změny hospodářské situace v Unii, která se vyznačovala zejména vysokými náklady na energie a inflací.
- (140) Pokud jde o mikroekonomické ukazatele, šetřením bylo zjištěno, že ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku v období 2020–2022 zůstala nad 7 %. V období přezkumného šetření však ziskovost výrobního odvětví Unie klesla na 5,4 %. Peněžní tok se v letech 2020 až 2022 snížil a v roce 2023 se dostal do záporných hodnot. Rovněž se zhoršila návratnost investic, což výrobnímu odvětví Unie ztížilo získávání kapitálu a růst.
- (141) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že výrobní odvětví Unie se zotavilo z podstatné újmy ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení způsobené dumpingovým dovozem z ČLR. Během posuzovaného období se však řada ukazatelů újmy zhoršila a výrobní odvětví Unie se vrátilo do ekonomicky nestabilní situace. Komise proto dále šetřila pravděpodobnost, že by došlo k obnovení újmy původně způsobené dumpingovým dovozem z ČLR, pokud by opatření byla zrušena.

6. PRAVDĚPODOBNOST OBNOVENÍ ÚJMY

- (142) Komise analyzovala následující prvky, aby zjistila pravděpodobnost obnovení újmy v případě, že by opatření byla zrušena: výrobní kapacitu a volnou kapacitu v ČLR, vztah mezi cenami vývozu do třetích zemí a cenovou úrovní v Unii a dopad potenciálního dovozu a cenové úrovně dovozu z těchto zemí na situaci výrobního odvětví Unie.

6.1. Volná kapacita v ČLR a atraktivita trhu Unie

- (143) Jak již bylo podrobně popsáno v oddíle 3.10.1 výše, vyvážející výrobci v ČLR mají značné volné kapacity, které by mohly být využity k výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu, na vývoz do Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti. Množství, které by mohli čínští vyvážející výrobci vyvážet, činí 73 milionů kusů, což značně převyšuje velikost trhu Unie.
- (144) Jak je podrobně popsáno v oddíle 3.10.2 výše, trh s elektroky v Unii je jedním z největších na světě a očekává se, že poptávka po elektrokolech v nadcházejících letech poroste, mimo jiné i vzhledem k environmentálním politikám v Unii. Čínští vyvážející výrobci vyváželi na své hlavní třetí trhy za ceny výrazně nižší, než byly průměrné prodejní ceny výrobců v Unii na trhu Unie v období přezkumného šetření. Proto je vývoz do Unie pro čínské vývozce potenciálně mnohem atraktivnější. V důsledku toho lze důvodně očekávat, že pokud by byla opatření zrušena, čínští vyvážející výrobci by začali vyvážet velké objemy výrobku, který je předmětem přezkumu, do Unie.

6.2. Pravděpodobné ceny dovozu a dopad na výrobní odvětví Unie

- (145) Za účelem zjištění toho, jak by dovoz z ČLR ovlivnil výrobní odvětví Unie v případě ukončení opatření, provedla Komise srovnávací cenovou analýzu bez existence antidumpingových opatření.
- (146) Za účelem odhadu pravděpodobné ceny, za kterou by čínští výrobci prodávali při vývozu na trh Unie, provedla Komise srovnání průměrné ceny (ze závodu) výrobců v Unii zařazených do vzorku s odpovídající průměrnou cenou výrobku, který je předmětem přezkumu, z ČLR při vývozu do třetích zemí, jako je Spojené království, Turecko, Norsko nebo Srbsko, které mají pro elektrokola samostatné kódy a nemají zavedena žádná opatření.
- (147) Výsledek srovnání ukázal, že průměrná cena čínského vývozu dotčeného výrobku do výše uvedených zemí se pohybovala od 210 EUR do 650 EUR, tj. byla výrazně nižší než cena výrobního odvětví Unie na trhu Unie. Pokud by tedy opatření pozbyla platnosti, bylo by pravděpodobné, že by dovoz z ČLR vstoupil na trh ve vysokých objemech jako v období původního šetření a za nízké ceny, což by způsobilo újmu.
- (148) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze vyvodit závěr, že zrušení opatření by se vší pravděpodobností vedlo k výraznému zvýšení dumpingového dovozu z ČLR za ceny působící újmu. V důsledku toho by byla vážně ohrožena životaschopnost výrobního odvětví Unie.

7. ZÁJEM UNIE

- (149) V souladu s článkem 21 základního nařízení Komise zkoumala, zda by zachování stávajících antidumpingových opatření nebylo v rozporu se zájmem Unie jako celku. Zájem Unie byl zjišťován na základě posouzení zájmů všech různých účastníků, včetně zájmu výrobního odvětví Unie, dovozců a uživatelů.

7.1. Zájem výrobního odvětví Unie

- (150) Šetření prokázalo, že kdyby opatření pozbyla platnosti, mělo by to nepříznivý vliv na výrobní odvětví Unie. Opatření obnovila rovné podmínky na trhu Unie. To umožnilo vstup nových společností na trh, zejména v segmentech základní a střední třídy. Počet známých výrobců elektrokol v Unii se téměř zdvojnásobil z přibližně 37 v roce 2020 na 67 v roce 2023, a to i přes problémy vyplývající z hospodářské situace v letech 2022–2023. Počet elektrokol vyrobených v Unii se mezi lety 2020 (3,4 milionu) a 2023 (4,5 milionu) zvýšil o více než 1 milion a podle prognóz se bude dále zvyšovat. Počet přímých zaměstnanců se zvýšil z přibližně 3 500 v období původního šetření na téměř 11 000 v období přezkumného šetření.

- (151) Ukončení antidumpingových opatření by vystavilo výrobce v Unii vysokému riziku, zejména ty, kteří obsluhují segmenty elektrokol základní a střední třídy, mezi něž patří mnoho menších výrobců v celém výrobním odvětví Unie.
- (152) Zranitelnou situaci ještě zhoršuje skutečnost, že výroba elektrokol je kapitálově velmi náročná, protože k udržení výroby jsou neustále zapotřebí značné zásoby součástí jízdních kol. Kromě toho výrobci v Unii v posledních letech investovali velké prostředky do udržitelné a ekologické výroby a do zlepšení výrobků. Ukončení antidumpingových opatření by zablokovalo rozvoj praktického technického know-how pro aplikaci vyspělých technologií, včetně automatizace a nových materiálů.
- (153) Kromě toho je podle žádosti o přezkum před pozbytím platnosti unijní odvětví elektrokol jedním z největších ekologických odvětví, v němž podle zprávy o evropském výrobním odvětví jízdních kol a profilu trhu na rok 2024 působí více než 1 000 malých a středních podniků, které vytvořily přibližně 80 000 pracovních míst. Patří sem pracovní místa v přímé a nepřímé výrobě, v navazujících výrobních odvětvích, příslušenství pro jízdní kola, prodejnách jízdních kol atd.
- (154) Na základě výše uvedených skutečností je rozšíření opatření v zájmu výrobního odvětví Unie.

7.2. Zájem montážních subjektů

- (155) Komise se obrátila na všechny známé uživatele a dovozce, kteří nejsou ve spojení.
- (156) Po zahájení řízení se přihlásila jediná strana, která předložila připomínky, a to skupina *ad hoc* jménem osmi malých společností v Unii, které montují součásti elektrokol dovážené z Číny a dalších třetích zemí. Jejich hlavní připomínka se týkala provádění opatření proti dovozu (běžných) součástí jízdních kol z Číny, které vytváří nejistotu ohledně právních pravidel dovozu komponentů elektrokol, a tím ztěžuje dovoz součástí elektrokol, na které se opatření nevztahují. Skupina se vyslovila proti rozšíření opatření, zejména kvůli současným problémům s dovozem komponentů spolu s rizikem rozšíření opatření na tyto komponenty elektrokol, a tvrdila, že využití dozoru nad trhem ke kontrole souladu dovozu z ČLR se všemi příslušnými předpisy by bylo účinnější pro řešení dovozu nekale obchodovaných elektrokol z Číny, která jsou často nelegální a nebezpečná.
- (157) Komise se však domnívala, že není reálné, aby pouze dozor nad trhem a regulační opatření mohly zabránit újmě způsobené dovozem elektrokol z ČLR za dumpingové ceny. Rovněž problémy s vymáháním celních předpisů v souvislosti s dovozem komponentů elektrokol nemohou odůvodnit ukončení opatření, která dosáhla zamýšleného účinku. Prosazování opatření v každém případě nespadá do oblasti působnosti šetření.
- (158) Po poskytnutí informací skupina *ad hoc* zopakovala stejná tvrzení. Tvrdila, že Komise by se měla zaměřit spíše na posílení dozoru nad trhem než na rozšíření opatření na ochranu obchodu s cílem řešit základní příčiny narušení trhu a zajistit rovné podmínky pro všechny zúčastněné strany. Podle skupiny *ad hoc* opatření na ochranu obchodu neúmyslně vytvářejí regulační rámec, který podporuje dovoz nevyhovujících a nebezpečných jízdních kol a zároveň ztěžuje život poctivým výrobcům elektrokol z ČLR s dlouhodobými ambicemi na trhu Unie.
- (159) Komise se domnívala, že argumenty vznesené skupinou *ad hoc* byly již řešeny v 156. bodě odůvodnění. Jelikož nebyly vzneseny žádné nové podstatné připomínky k těmto záležitostem, byl potvrzen závěr ve 157. bodě odůvodnění.
- (160) Skupina *ad hoc* rovněž tvrdila, že zrušení opatření na ochranu obchodu by nevedlo k významnému nárůstu dovozu působícího újmu, neboť podle ní podíl čínského dovozu na trhu ve výši 4,4 % během období přezkumného šetření zpochybnil tvrzení, že čínský dovoz představuje významnou hrozbu.

- (161) Komise měla za to, že ke zvýšení podílu na trhu na 4,4 % v období přezkumného šetření došlo v situaci, kdy byla zavedena opatření na ochranu obchodu. Kvůli opatřením na ochranu obchodu získal čínský dovoz během posuzovaného období podíl na trhu ve výši pouze 2,1 procentního bodu. Vzhledem k atraktivitě trhu Unie, výrobní kapacitě a volné kapacitě v ČLR a vztahu mezi vývozními cenami do třetích zemí a cenovou úrovní v Unii dospěla Komise k závěru, že pokud by měla být opatření zrušena, došlo by k významnému nárůstu dumpingového dovozu z ČLR za ceny působící újmu. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (162) Skupina *ad hoc* dále tvrdila, že Komise vycházela z neověřených informací a tvrzení, které ohrožují nestrannost šetření, zejména těch, které pocházejí od žadatele.
- (163) Jak je uvedeno v 31. a 32. bodě odůvodnění, Komise použila článek 18 základního nařízení týkající se zjištění o přetrvání nebo obnovení dumpingu a újmy, neboť vývozci/výrobci z ČLR při šetření nespolupracovali. V důsledku toho vycházela zjištění týkající se pravděpodobnosti přetrvávání nebo obnovení dumpingu a újmy z dostupných údajů, zejména z informací uvedených v žádosti o přezkum a informací získaných od spolupracujících stran v průběhu přezkumného šetření (tj. od žadatele a výrobců v Unii zařazených do vzorku). Všechny informace předložené výrobcí v Unii zařazenými do vzorku byly důkladně ověřeny. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

7.3. Zájem uživatelů a dovozců, kteří nejsou ve spojení

- (164) Mimo výše zmíněného podání se žádný uživatel ani dovozce, který není ve spojení, nepřihlásil a nespolupracoval při tomto šetření poskytnutím odpovědi na dotazník. Na základě informací, které měla Komise k dispozici, zjistila, že neexistují žádné důkazy, které by byly v rozporu se závěrem původního šetření, že nepříznivé účinky na dovozce, kteří nejsou ve spojení, nelze považovat za nepřiměřené a že jsou zmírněny dostupností alternativních zdrojů dodávek. Kladné dopady vyrovnávacích opatření na trh Unie, zejména na výrobní odvětví Unie, převažovaly nad možným negativním dopadem na ostatní zájmové skupiny. Šetření skutečně potvrdilo, že kromě Číny existuje stále více dalších zdrojů dodávek ze třetích zemí. Komise proto dospěla k závěru, že pokračování opatření by nebylo pro uživatele a dovozce nepřiměřeně škodlivé.

7.4. Závěr ohledně zájmu Unie

- (165) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že neexistují žádné přesvědčivé důvody, pokud jde o zájem Unie, nezachovat stávající opatření na dovoz výrobku, který je předmětem přezkumu, pocházejícího z ČLR.

8. ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ

- (166) Ze závěrů Komise o přetrvání dumpingu, obnovení újmy a o zájmu Unie vyplývá, že antidumpingová opatření, která se vztahují na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR, by měla být zachována.
- (167) Za účelem minimalizace rizika obcházení těchto opatření, které vzhledem k rozdílu mezi celními sazbami hrozí, je nutno přijmout zvláštní opatření, která umožní zajistit uplatňování individuálních sazeb antidumpingového cla. Uplatnění individuálních sazeb antidumpingového cla je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států. Tato faktura musí vyhovovat požadavkům uvedeným v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Dokud nebude taková faktura předložena, měl by dovoz podléhat antidumpingovému clu platnému pro „všechny ostatní společnosti“.
- (168) Ačkoli je předložení této faktury celním orgánům členských států nezbytné pro uplatnění individuálních sazeb antidumpingového cla a osvobození na dovoz, není tato faktura jediným prvkem, který celní orgány zohledňují. Celní orgány členských států totiž musí i v případě, že je jim předložena faktura splňující všechny požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení, provést své obvyklé kontroly a mohou si stejně jako ve všech ostatních případech vyžádat i další doklady (převážní doklady atd.) pro účely ověření správnosti údajů uvedených v celním prohlášení a pro zajištění toho, že bude následné použití nižšího cla odůvodněné v souladu s celními předpisy.

- (169) Pokud by se po uložení dotčených opatření podstatně zvýšil objem vývozu některé ze společností využívajících nižší individuální celní sazby, lze takovéto zvýšení objemu považovat samo o sobě za změnu obchodních toků v důsledku uložených opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 základního nařízení. Za takových okolností a za předpokladu, že jsou splněny příslušné podmínky, lze zahájit šetření proti obcházení opatření. V rámci takového šetření lze mimo jiné prověřit potřebu zrušit individuální celní sazbu (sazby) a následně uložit celostátní clo.
- (170) Individuální sazby antidumpingového cla stanovené v tomto nařízení pro jednotlivé společnosti jsou použitelné výhradně na dovoz výrobku, který je předmětem přezkumu, pocházejícího z ČLR a vyrobeného uvedenými právníky osobami. Na dovoz výrobku, který je předmětem přezkumu, vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“. Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních sazeb antidumpingového cla.
- (171) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění těchto individuálních sazeb antidumpingového cla. Tato žádost musí být předložena Komisi⁽³⁷⁾. Žádost musí obsahovat veškeré relevantní informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dané společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude nařízení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (172) Všechny zúčastněné strany byly informovány o podstatných skutečnostech a úvahách, na jejichž základě bylo zamýšleno doporučit, aby byla stávající opatření zachována. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta pro podání připomínek k poskytnutým zjištěním.
- (173) Vývozce nebo výrobce, který nevyvážel dotčený výrobek do Unie v období, které bylo použito pro stanovení výše cla, jež se v současnosti vztahuje na jeho vývoz, může Komisi požádat, aby na něj byla uplatněna sazba antidumpingového cla pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku. Komise by měla takovéto žádosti vyhovět, pokud jsou splněny tři podmínky. Nový vyvážející výrobce by musel prokázat, že: i) nevyvážel dotčený výrobek do Unie během období, které bylo použito ke stanovení výše cla použitelného na jeho vývoz; ii) není ve spojení se společností, která tak činila a na kterou se tudíž vztahují antidumpingová cla, a iii) vyvážel dotčený výrobek posléze nebo se smluvně neodvolatelně zavázal k vývozu podstatného množství dotčeného výrobku.
- (174) S ohledem na článek 109 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046⁽³⁸⁾, 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.
- (175) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036,

⁽³⁷⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

⁽³⁸⁾ 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, (EU) č. 283/2014, a rozhodnutí č. 541/2014/EU a o zrušení nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 (Úř. věst. L 193, 30.7.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj>).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

2. Sazby konečného antidumpingového cla použitelné na čistou cenu s dodáním na hranice Unie před proclením jsou pro výrobek popsáný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanoveny takto:

Země	Společnost	Antidumpingové clo	Doplňkový kód TARIC
Čínská lidová republika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd and Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	37,4 %	C463
	Ostatní spolupracující společnosti v původním antidumpingovém šetření (s výjimkou společností, na něž se vztahuje sazba souběžného vyrovnávacího cla pro všechny ostatní společnosti) uvedené v příloze I	24,2 %	
	Ostatní spolupracující společnosti v původním antidumpingovém šetření, na které se vztahuje sazba souběžného vyrovnávacího cla pro všechny ostatní společnosti uvedené v příloze II	16,2 %	
	Společnosti, které nespolečněly v původním antidumpingovém šetření, ale spolupracovaly v souběžném původním antisubvenčním šetření, uvedené v příloze III	70,1 %	
	Všechny ostatní společnosti	62,1 %	C999

3. Použití individuálních celních sazeb stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané příslušným pracovníkem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění: „Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (objem) (výrobku, který je předmětem přezkumu) prodáváného na vývoz do Evropské unie, na něž se vztahuje tato faktura, vyrobila společnost (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v [dotčené zemi]. Prohlašuji, že informace uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“ Dokud nebude taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro všechny ostatní společnosti.

4. Ustanovení čl. 1 odst. 2 může být změněno tak, aby mohli být přidáni noví vyvážející výrobci z Čínské lidové republiky a aby podléhali přiměřeně vážené průměrné sazbě antidumpingového cla pro spolupracující společnosti, které nebyly zahrnuty do vzorku. Nový vyvážející výrobce předloží důkazy o tom, že:

- v období od 1. října 2016 do 30. září 2017 (období původního šetření) nevyvážel zboží popsáné v čl. 1 odst. 1 pocházející z Čínské lidové republiky;

- b) není ve spojení s žádným vývozcem ani výrobcem, na něž se vztahují opatření uložená tímto nařízením a kteří spolupracovali nebo mohli spolupracovat při šetření, které vedlo k uložení cla, a
- c) po skončení období původního šetření buď skutečně vyvezl výrobek pocházející z Čínské lidové republiky, který je předmětem přezkumu, do Unie, nebo uzavřel neodvolatelný smluvní závazek vyvézt významné množství dotčeného zboží do Unie.

5. Pokud budou konečná vyrovnávací cla uložená článkem 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/114 ⁽⁵⁹⁾ změněna nebo zrušena, cla uvedená v odstavci 2 se zvýší o stejný podíl, přičemž se omezí na zjištěné skutečné dumpingové rozpětí nebo na rozpětí újmy zjištěné v příslušných případech u jednotlivých společností, a to s účinkem od vstupu tohoto nařízení v platnost.

V případech, kdy bylo u určitých vyvážejících výrobců od antidumpingového cla odečteno vyrovnávací clo, vedou žádosti o vrácení zaplaceného cla podle článku 21 nařízení (EU) 2016/1037 rovněž k posouzení dumpingového rozpětí u tohoto vyvážejícího výrobce, které převažovalo v období šetření týkajícím se vrácení zaplaceného cla. Částka, jež má být vrácena žadateli, nesmí překročit rozdíl mezi vybraným clem a kombinovaným vyrovnávacím a antidumpingovým clem stanoveným v rámci šetření týkajícího se vrácení zaplaceného cla.

6. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

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 23. ledna 2025.

Za Komisi

předsedkyně

Ursula VON DER LEYEN

⁽⁵⁹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/114 ze dne 23. ledna 2025, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 (Úř. věst. L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

PŘÍLOHA I

Název	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Ťiang-su	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Ťiang-su	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Kuang-tung	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Ťiang-su	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Kuang-tung	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Kuang-tung	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tchien-ťin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Če-ťiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Kuang-tung	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Kuang-tung	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Kuang-tung	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Ťiang-su	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Če-ťiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C421
Jinhua Lvobao Vehicles Co. Ltd	Če-ťiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Ťiang-su	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Kuang-tung	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Če-ťiang	C430
Ningbo Lvjang Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Če-ťiang	C433

Název	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Če-tiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Če-tiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Ťiang-su	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Kuang-tung	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tchien-tin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Ťiang-su	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tchien-tin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tchien-tin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Kuang-tung	C452
Wettsen Corporation	Šan-tung	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. and Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Ťiang-su	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Ťiang-su	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tchien-tin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Ťiang-su	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Če-tiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Če-tiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Če-tiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Če-tiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Če-tiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Če-tiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Če-tiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Če-tiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Če-tiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Če-tiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Če-tiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. a Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.	Če-tiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tchien-tin	C480

PŘÍLOHA II

Název	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tchien-fín	C389
Beijing Tsingtao Technology Co., Ltd.	Peking	C391
Changzhou HJ Pedal Co., Ltd.	Ťiang-su	C394
Changzhou Merry Ebike Co., Ltd.	Ťiang-su	C456
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tchien-fín	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Ťiang-su	C403
Everest International Industries Ltd.	Ťiang-su	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Kuang-tung	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Kuang-tung	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Če-fiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Če-fiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Kuang-tung	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Če-fiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Ťiang-su	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Če-fiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Če-fiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Šan-tung	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Šanghaj	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Kuang-tung	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C447
Taiku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Ťiang-su	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Kuang-tung	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C455
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Če-fiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Če-fiang	C461
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Če-fiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Če-fiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Če-fiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Kuang-tung	C479

PŘÍLOHA III

Název	Země	Doplňkový kód TARIC
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C484
Jinhua Lybao Vehicles Co. Ltd	Če-fiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Če-fiang	C488