

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Ιουλίου 2018

για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/671

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης <sup>(1)</sup> («ο βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 7,

Έπειτα από διαβούλευση με τα κράτη μέλη,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

## 1.1. Έναρξη

- (1) Στις 20 Οκτωβρίου 2017 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή («η Επιτροπή») κίνησε διαδικασία έρευνας αντιντάμπινγκ όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα, («ηλεκτρικά ποδήλατα»), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («ΛΔΚ» ή «η οικεία χώρα»), με βάση το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού.
- (2) Η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(2)</sup> («η ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας»).
- (3) Η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία έρευνας κατόπιν καταγγελίας που υποβλήθηκε στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 από την Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Ποδηλάτων («ο καταγγέλλων» ή «ΕΒΜΑ»). Ο καταγγέλλων αντιπροσωπεύει περίπου το 25 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων. Η καταγγελία περιείχε αποδεικτικά στοιχεία ύπαρξης πρακτικής ντάμπινγκ και συνακόλουθης σημαντικής ζημίας, στοιχεία τα οποία θεωρήθηκαν επαρκή για να δικαιολογήσουν την έναρξη έρευνας.
- (4) Στις 21 Δεκεμβρίου 2017 η Επιτροπή κίνησε έρευνα κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής ΛΔΚ στην Ένωση και ξεκίνησε ξεχωριστή έρευνα. Δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(3)</sup>.

## 1.2. Καταγραφή των εισαγωγών

- (5) Στις 31 Ιανουαρίου 2018 ο καταγγέλλων υπέβαλε αίτημα για την καταγραφή των εισαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων από την ΛΔΚ δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού. Στις 3 Μαΐου 2018 η Επιτροπή δημοσίευσε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/671 της Επιτροπής («ο κανονισμός για την καταγραφή») <sup>(4)</sup> για την υποχρέωση καταγραφής των εισαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ από τις 4 Μαΐου 2018 και εξής.
- (6) Ανταποκρινόμενη στην αίτηση καταγραφής, τα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού για την καταγραφή. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι οι καταγγέλλοντες υπέβαλαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που αιτιολογούσαν την ανάγκη καταγραφής των εισαγωγών. Οι εισαγωγές και τα μερίδια αγοράς από τη ΛΔΚ αυξήθηκαν απότομα. Συνεπώς, οι παρατηρήσεις αυτές απορρίφθηκαν.

## 1.3. Περίοδος έρευνας και εξεταζόμενη περίοδος

- (7) Η έρευνα για την ύπαρξη ντάμπινγκ και ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2016 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2017 («η περίοδος έρευνας»). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως το τέλος της περιόδου έρευνας («η εξεταζόμενη περίοδος»).

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 353 της 20.10.2017, σ. 19.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 440 της 21.12.2017, σ. 22.

<sup>(4)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/671 της Επιτροπής, της 2ας Μαΐου 2018, για την υποχρέωση καταγραφής των εισαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 113 της 3.5.2018, σ. 4).

#### 1.4. Ενδιαφερόμενα μέρη

- (8) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να έρθουν σε επαφή με τις υπηρεσίες της για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά τους καταγγέλλοντες, άλλους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς, τις αρχές της ΛΔΚ και τους γνωστούς εισαγωγείς σχετικά με την έναρξη της έρευνας και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.
- (9) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την έναρξη της έρευνας και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.
- (10) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι είχε επιλέξει προσωρινά την Ελβετία ως τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς («ανάλογη χώρα») κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.
- (11) Ορισμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη που υποστηρίζουν την καταγγελία ζήτησαν την εμπιστευτική μεταχείριση της ταυτότητάς τους φοβούμενα τυχόν αντίποινα, επειδή αγοράζουν ορισμένα εξαρτήματα των ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ. Η Επιτροπή αποδέχθηκε τα αιτήματά τους ύστερα από εξέταση των επιχειρημάτων που προβλήθηκαν.
- (12) Το Εμπορικό Επιμελητήριο της Κίνας για τις Εισαγωγές και τις Εξαγωγές Μηχανημάτων και Ηλεκτρονικών Προϊόντων («CCCME») και η Ένωση Ευρωπαίων Εισαγωγέων Ηλεκτρικών Ποδηλάτων («Collective of European Importers of Electric Bicycles - CEIEB»), δύο φορείς που αντιπροσωπεύουν πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, υπέβαλαν παρατηρήσεις μετά την έναρξη της διαδικασίας.
- (13) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι οι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή ενέκρινε την εμπιστευτική μεταχείριση της ταυτότητας ορισμένων ενδιαφερόμενων μερών που υποστηρίζουν την καταγγελία ήταν τόσο ανεπαρκείς όσο και αβάσιμοι. Σύμφωνα με το CCCME, ορισμένα από τα μέλη του κλάδου παραγωγής της Ένωσης εισάγουν πλήρη ηλεκτρικά ποδήλατα από τη ΛΔΚ και, ως εκ τούτου, βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, μπορεί να αποκλειστούν από το να θεωρούνται μέλη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Το CCCME επισήμανε ότι η εμπιστευτική μεταχείριση της ταυτότητας ορισμένων από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν επιτρέπει στους παραγωγούς-εξαγωγείς να εξετάσουν δεόντως κατά πόσο νομιμοποιούνται στην υπόθεση αυτή.
- (14) Στο ίδιο πνεύμα η CEIEB υποστήριξε ότι η καταγγελία δεν περιέχει ούτε κατάλογο όλων των γνωστών ενωσιακών παραγωγών του ομοειδούς προϊόντος ούτε τον όγκο και την αξία που παράγεται από τους παραγωγούς αυτούς. Η Επιτροπή απέρριψε το εν λόγω αίτημα. Η καταγγελία περιείχε κατάλογο των γνωστών παραγωγών της Ένωσης <sup>(1)</sup> καθώς και τον συνολικό όγκο της παραγωγής τους <sup>(2)</sup>. Ως εκ τούτου, η CEIEB ήταν σε θέση να αξιολογήσει τον κατάλογο των γνωστών ενωσιακών παραγωγών του ομοειδούς προϊόντος.
- (15) Οι πληροφορίες αυτές επέτρεψαν στην CEIEB να διαπιστώσει ότι δύο εταιρείες που απαριθμούνται ως ενωσιακοί παραγωγοί είναι επίσης εισαγωγείς του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας από την υπό εξέταση χώρα. Επομένως, είναι σαφές ότι η CEIEB θα μπορούσε να ασκήσει πλήρως τα δικαιώματά υπεράσπισης της ως προς το σημείο αυτό. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.
- (16) Το CCCME ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι η καταγγελία δεν διέθετε το αναγκαίο επίπεδο αποδεικτικών στοιχείων για την έναρξη έρευνας. Προς υποστήριξη του ισχυρισμού αυτού, το CCCME, προέβαλε τέσσερις λόγους.
- (17) Πρώτον, τα στοιχεία για τις εισαγωγές, τα οποία βασίζονται σε κινεζικές στατιστικές εξαγωγών που λήφθηκαν από κινεζικά τελωνεία, μαζί με τις προσαρμογές που έγιναν για να φιλτραριστεί το προϊόν που υπόκειται στην παρούσα έρευνα, δεν θα πρέπει να τηρούνται απόρρητα και η πηγή τους θα πρέπει να εξεταστεί δεόντως από την Επιτροπή.
- (18) Δεύτερον, ορισμένες πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην καταγγελία, όπως π.χ. η εικαζόμενη πλεονάζουσα ικανότητα παραγωγής στον σχετικό κλάδο της ΛΔΚ, είναι παραπλανητικές, καθώς αφορούν όχι μόνο τον κλάδο των ηλεκτρικών ποδηλάτων αλλά τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα άλλα ποδήλατα από κοινού. Ομοίως, η αξία της ενωσιακής αγοράς ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι υπερεκτιμημένη, καθώς καλύπτει όλα τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα και όχι μόνο τα ηλεκτρικά ποδήλατα.
- (19) Τρίτον, οι ισχυρισμοί περί επιδότησης που διατυπώνονται στην καταγγελία είναι αβάσιμοι και πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ειδικής έρευνας κατά των επιδοτήσεων.

<sup>(1)</sup> Καταγγελία, παράρτημα 10.

<sup>(2)</sup> Καταγγελία, παράρτημα 9.

- (20) Τέταρτον, όπως υποστήριξε το CCCME, στην καταγγελία διατυπώθηκαν ορισμένοι αδικαιολόγητοι ισχυρισμοί που είναι επιζήμιοι για τον κλάδο ηλεκτρικών ποδηλάτων της ΛΔΚ, σύμφωνα με τους οποίους οι ενωσιακοί παραγωγοί είναι αυτοί που κατευθύνουν την καινοτομία στον εν λόγω κλάδο, ενώ οι Κινέζοι παραγωγοί εφαρμόζουν απλώς το status quo της τεχνολογίας στον τομέα των ηλεκτρικών ποδηλάτων που αναπτύσσεται στην Ένωση.
- (21) Η Επιτροπή προέβη σε εξέταση της καταγγελίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ικανοποιούνταν οι απαιτήσεις για την έναρξη έρευνας, δηλαδή ότι η ορθότητα και η ακρίβεια των αποδεικτικών στοιχείων που υπέβαλαν οι καταγγέλλοντες ήταν επαρκείς. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, η καταγγελία περιέχει τα στοιχεία που μπορεί ευλόγως να συγκεντρώσει ο καταγγέλλων σχετικά με ορισμένους παράγοντες που παρατίθενται στο εν λόγω άρθρο. Με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχονται, η Επιτροπή κρίνει ότι ικανοποιείται η απαίτηση αυτή.
- (22) Όσον αφορά το επιχείρημα σχετικά με τα κινεζικά στοιχεία για τις εισαγωγές, η Επιτροπή παραπέμπει στο τμήμα 3.2 του κανονισμού για την καταγραφή και στο τμήμα 4.3 αυτού του κανονισμού όπου εξετάζεται επαρκώς το εν λόγω επιχείρημα.
- (23) Όσον αφορά το επιχείρημα σχετικά με την πλεονάζουσα ικανότητα, είναι πράγματι σημαντικό να εξεταστεί η πλεονάζουσα ικανότητας για τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα άλλα ποδήλατα από κοινού, καθώς η παραγωγική ικανότητα για ποδήλατα μπορεί, με μικρό κόστος ή κόπο, να μετατραπεί σε παραγωγική ικανότητα για ηλεκτρικά ποδήλατα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 172), και υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι αυτό συμβαίνει όντως σε τακτική βάση από εταιρείες που παράγουν και τα δύο είδη προϊόντων.
- (24) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις σχετικά με εικαζόμενες επιδοτήσεις στην κινεζική αγορά, στις 21 Δεκεμβρίου 2017 η Επιτροπή κίνησε έρευνα κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής ΛΔΚ στην Ένωση και κίνησε ξεχωριστή έρευνα. Η εν λόγω έρευνα βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη.
- (25) Τέλος, όσον αφορά τα επιχειρήματα σχετικά με την καινοτομία και την απομίμηση, η ακρίβεια των ισχυρισμών που διατυπώνονται στο τέταρτο σημείο δεν έχει βαρύτητα στην αξιολόγηση της Επιτροπής στην οποία βασίστηκε η κίνηση της παρούσας υπόθεσης, καθώς δεν ανήκουν στους παράγοντες που εξετάζονται για τον σκοπό αυτό.
- (26) Η Επιτροπή κατέληξε, συνεπώς, στο συμπέρασμα ότι η καταγγελία περιείχε αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη πρακτικής ντάμπινγκ και συνακόλουθης σημαντικής ζημίας τα οποία ήταν επαρκή για να δικαιολογήσουν την έναρξη έρευνας.

### 1.5. Δειγματοληψία

- (27) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δήλωσε ότι ενδέχεται να προβεί σε δειγματοληψία των παραγωγών-εξαγωγέων, των ενωσιακών παραγωγών και των μη συνδεδεμένων εισαγωγέων σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού.

#### 1.5.1. Δειγματοληψία ενωσιακών παραγωγών

- (28) Στην ανακοίνωσή της για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι είχε επιλέξει προσωρινά ένα δείγμα ενωσιακών παραγωγών. Η Επιτροπή επέλεξε το δείγμα με βάση τον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος κατά την περίοδο της έρευνας, εξασφαλίζοντας παράλληλα διασπορά όσον αφορά τους τύπους προϊόντων καθώς και γεωγραφική διασπορά.
- (29) Αυτό το δείγμα αποτελούνταν από τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς. Οι παραγωγοί της Ένωσης που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα αντιπροσώπευαν το 60 % του συνολικού όγκου παραγωγής και το 58 % των συνολικών πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το προσωρινό δείγμα.
- (30) Η EBMA ισχυρίστηκε ότι το δείγμα επικεντρωνόταν υπερβολικά στην ολλανδική αγορά και δεν έδινε τη δέουσα βαρύτητα στους Γάλλους παραγωγούς.
- (31) Η Επιτροπή επισήμανε ότι το δείγμα περιλάμβανε τις μεγαλύτερες αγορές για το υπό εξέταση προϊόν και τους μεγαλύτερους παραγωγούς από πλευράς όγκου και πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης για τους οποίους θα μπορούσε εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου.
- (32) Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι η παραγωγή των Γάλλων παραγωγών αντιπροσωπεύει μικρό μόνο μέρος της παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ένωση. Κατά συνέπεια, δεν είναι αναγκαίο να συμπεριληφθούν Γάλλοι παραγωγοί για να εξασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος.
- (33) Ένα ενδιαφερόμενο μέρος πρότεινε να προστεθεί στο δείγμα ένας Γερμανός κατασκευαστής. Ωστόσο, η εν λόγω εταιρεία δεν συνεργάστηκε και, ως εκ τούτου, η παρατήρηση δεν ήταν δυνατόν να ληφθεί υπόψη. Αυτό δεν επηρέασε την αντιπροσωπευτικότητα των δειγμάτων, καθώς το δείγμα κάλυπτε το 60 % του όγκου παραγωγής και όντως περιλάμβανε έναν Γερμανό κατασκευαστή.
- (34) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό του κλάδου παραγωγής της Ένωσης.

### 1.5.2. Δειγματοληψία εισαγωγών

- (35) Η Επιτροπή, για να αποφασίσει κατά πόσον η δειγματοληψία ήταν αναγκαία και, εάν ναι, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τα στοιχεία που προσδιορίζονταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.
- (36) Είκοσι ένας μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς προσκόμισαν τα στοιχεία που τους ζητήθηκαν και συμφώνησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή συμπεριέλαβε στο δείγμα πέντε μη συνδεδεμένους εισαγωγείς με βάση τον μεγαλύτερο όγκο εισαγωγών στην Ένωση. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, ζητήθηκε η γνώμη όλων των ενδιαφερόμενων γνωστών εισαγωγέων όσον αφορά την επιλογή του δείγματος.
- (37) Ένα ενδιαφερόμενο μέρος παρατήρησε ότι το δείγμα των εισαγωγέων δεν είναι αντιπροσωπευτικό, καθώς δεν καλύπτει τους εισαγωγείς από τη Δανία, τη Γερμανία, την Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο και επικεντρώνεται υπερβολικά στους εισαγωγείς ηλεκτρικών ποδηλάτων πόλης.
- (38) Ωστόσο, οι συνεργαζόμενοι εισαγωγείς από τη Δανία, τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν πολύ μικρότεροι από τους εισαγωγείς του δείγματος ενώ όσον αφορά τους εισαγωγείς της Ιταλίας, κανένας από αυτούς δεν συνεργάστηκε. Επιπλέον, οι εισαγωγείς του δείγματος εισήγαγαν μεγάλο φάσμα προϊόντων, μεταξύ άλλων και ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης, ηλεκτρικά ποδήλατα τρέκινγκ, ηλεκτρικά ποδήλατα βουνού και σπαστά (αναδιπλούμενα) ηλεκτρικά ποδήλατα.
- (39) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι το δείγμα περιελάμβανε τον μεγαλύτερο όγκο εισαγωγών για τον οποίο θα ήταν εύλογο να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου.
- (40) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό των εισαγωγέων που συνεργάστηκαν.

### 1.5.3. Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ

- (41) Για να αποφασιστεί αν η δειγματοληψία ήταν αναγκαία και, εάν ήταν, να επιλεγεί δείγμα, η Επιτροπή ζήτησε από όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε από την αποστολή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ορίσει και/ή να επικοινωνήσει με άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς που ενδεχομένως θα ενδιαφέρονταν να συμμετάσχουν στην έρευνα.
- (42) Ενενηντα έξι παραγωγοί-εξαγωγείς της ΛΔΚ έδωσαν τις πληροφορίες που τους ζητήθηκαν και συμφώνησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα. Ένας παραγωγός δεν ανέφερε εξαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ένωση κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας και, ως εκ τούτου, δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις για να συμπεριληφθεί στο δείγμα. Η Επιτροπή συμπεριέλαβε προσωρινά στο δείγμα τέσσερις ομίλους συνεργαζόμενων παραγωγών με βάση τον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο εξαγωγών στην Ένωση.
- (43) Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, ζητήθηκε η γνώμη όλων των γνωστών παραγωγών-εξαγωγέων ηλεκτρικών ποδηλάτων και των αρχών της ΛΔΚ όσον αφορά την επιλογή του δείγματος.
- (44) Τρεις συνεργασθέντες παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα υποστήριξαν ότι θα έπρεπε να συμπεριληφθούν στο δείγμα λόγω ιδιαίτερων, κατά τους ισχυρισμούς τους, χαρακτηριστικών της παραγωγής ή των πωλήσεων τους, τα οποία τους διακρίνουν από ορισμένους ή από όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς.
- (45) Τα χαρακτηριστικά αυτά δεν έχουν σημασία υπό το πρίσμα του άρθρου 17 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού με βάση το οποίο επιλέγεται το δείγμα. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή επέλεξε δείγμα βάσει του μεγαλύτερου αντιπροσωπευτικού όγκου εξαγωγών στην Ένωση για τον οποίο μπορεί λογικά να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου. Κανένας από τους τρεις παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα δεν ισχυρίστηκε ότι πληρούσε τις προϋποθέσεις για να συμπεριληφθεί στο δείγμα σύμφωνα με το κριτήριο αυτό και κανένας δεν ισχυρίστηκε ότι θα πρέπει να αλλάξει το κριτήριο για την επιλογή του δείγματος. Επομένως, οι τρεις αιτήσεις απορρίφθηκαν.
- (46) Μετά τη λήξη της προθεσμίας υποβολής απαντήσεων για το δείγμα και αφού είχε επιλεγεί ο δείγμα και είχαν ήδη αποσταλεί τα ερωτηματολόγια, ένας παραγωγός-εξαγωγέας αναγγέλθηκε και ζήτησε να θεωρηθεί ότι συνεργάστηκε, διότι είχε απαντήσει σε εύθετο χρόνο στη διαδικασία δειγματοληψίας κατά την παράλληλη έρευνα κατά των επιδοτήσεων. Το αίτημα απορρίφθηκε καθώς η εταιρεία δεν είχε αναγγελθεί σε εύθετο χρόνο στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας.

### 1.6. Ατομική εξέταση

- (47) Έξι παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα ζήτησαν επίσημα ατομική εξέταση σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού. Δύο από αυτούς ζήτησαν καθεστώς οικονομίας της αγοράς, γεγονός που σημαίνει ότι θα πρέπει να εξεταστούν και να επαληθευτούν δύο επιπλέον έντυπα αίτησης για καθεστώς οικονομίας της αγοράς. Επιπροσθέτως, τρεις από τις εταιρείες που ζήτησαν επίσημα ατομική εξέταση είναι όμιλοι εταιρειών με συνολικά έξι συνδεδεμένους εμπόρους. Οι απαντήσεις τους στο σχετικό τμήμα του ερωτηματολογίου της έρευνας αντιντάμπινγκ θα έπρεπε επίσης να εξεταστούν και να επαληθευτούν από τις ομάδες που εργάζονται για την εν λόγω υπόθεση. Η εξέταση ενός τόσο υψηλού αριθμού αιτήσεων θα ήταν υπερβολικά επαχθής και δεν μπορεί να αναμένεται εύλογα στον χρόνο που έχει διατεθεί για την παρούσα έρευνα. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε να μην αποδεχθεί κανένα αίτημα για ατομική εξέταση.

### 1.7. Έντυπα αίτησης για αναγνώριση καθεστώς οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ»)

- (48) Για τους σκοπούς του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή απέστειλε έντυπα αίτησης αναγνώρισης ΚΟΑ σε όλους τους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ που επιλέχθηκαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα, καθώς και στους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα και οι οποίοι επιθυμούσαν να υποβάλουν αίτηση για ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ. Μόνον ένας από τους ομίλους παραγωγών της ΛΔΚ που επιλέχθηκαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα υπέβαλε έντυπο αίτησης αναγνώρισης ΚΟΑ, το οποίο αξιολογήθηκε από την Επιτροπή.

### 1.8. Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο

- (49) Η Επιτροπή έστειλε ερωτηματολόγια σε όλες τις εταιρείες του δείγματος, σε όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς που σκόπευαν να ζητήσουν ατομική εξέταση και σε 27 παραγωγούς από πιθανές ανάλογες χώρες στην Αυστραλία, την Ελβετία, τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία, το Μεξικό, τη Νότια Κορέα, την Ταϊβάν, την Ταϊλάνδη και την Τουρκία.
- (50) Η Επιτροπή έλαβε πλήρεις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο από όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος, όλους τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς του δείγματος, τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος στη ΛΔΚ, τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος στη ΛΔΚ που ζήτησαν ατομική εξέταση και έναν παραγωγός ανάλογης χώρας από την Ελβετία.

### 1.9. Επιτόπιες επαληθεύσεις

- (51) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε απαραίτητες για τον προσωρινό προσδιορισμό του ντάμπινγκ, της ζημίας που προέκυψε και του συμφέροντος της Ένωσης. Επιτόπιες επαληθεύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 16 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων εταιρειών:

Ενωσιακοί παραγωγοί:

- Accell Group (Heerenveen, Κάτω Χώρες)
- Eurosport DHS SA (Deva, Ρουμανία) και η συνδεδεμένη εταιρεία τους Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Γερμανία)
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Γερμανία)
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Κάτω Χώρες)

Παραγωγοί-εξαγωγείς στη ΛΔΚ:

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

Παραγωγοί ανάλογης χώρας:

- Bicycletec AG· (Huttwil, Ελβετία)

Μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς στην Ένωση:

- Hartmobile BV (Αμστερνταμ, Κάτω Χώρες)
- Stella Fietsen BV (Nunspeet, Κάτω Χώρες)

Συνδεδεμένοι εισαγωγείς στην Ένωση:

- Giant Europe BV (Lelystad, Κάτω Χώρες).
- Giant Europe BV (Lelystad, Κάτω Χώρες).
- Giant Deutschland GmbH. (Ντίσελντορφ, Γερμανία).

#### 1.10. Περίοδος έρευνας και εξεταζόμενη περίοδος

- (52) Η έρευνα για την πρακτική ντάμπινγκ και τη ζημία κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2016 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2017 («περίοδος έρευνας» ή «ΠΕ»). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως το τέλος της περιόδου έρευνας («η εξεταζόμενη περίοδος»).

## 2. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

### 2.1. Υπό εξέταση προϊόν

- (53) Το υπό εξέταση προϊόν είναι ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα, καταγωγής ΛΔΚ, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10) («το υπό εξέταση προϊόν»).
- (54) Ο ορισμός αυτός καλύπτει διάφορους τύπους ηλεκτρικών ποδηλάτων.

### 2.2. Ομοειδές προϊόν

- (55) Η έρευνα έδειξε ότι τα ακόλουθα προϊόντα έχουν τα ίδια βασικά φυσικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες βασικές χρήσεις:
- α) το υπό εξέταση προϊόν·
  - β) το προϊόν που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά της Ελβετίας, η οποία χρησίμευσε προσωρινά ως ανάλογη χώρα·
  - γ) το προϊόν που παράγεται και πωλείται στην Ένωση από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.
- (56) Στο παρόν στάδιο η Επιτροπή αποφάσισε ότι τα εν λόγω προϊόντα αποτελούν ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

### 2.3. Ισχυρισμοί όσον αφορά το πεδίο κάλυψης του προϊόντος

- (57) Στις παρατηρήσεις του μετά την έναρξη της έρευνας, το CCCME αμφισβήτησε την πρόθεση της Επιτροπής να συγκεντρώσει όλα τα ηλεκτρικά ποδήλατα ως ένα ενιαίο προϊόν. Ειδικότερα, ισχυρίστηκε ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας («speed bikes», ηλεκτρικά ποδήλατα με ταχύτητα από 25 km/h έως 45 km/h) θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο της έρευνας. Ενώ ο κινητήρας πρότυπων ηλεκτρικών ποδηλάτων έχει μέγιστη ισχύ<sup>(1)</sup> 250 W, ο κινητήρας ηλεκτρικών ποδηλάτων υψηλής ταχύτητας μπορεί να έχει μεγαλύτερη ισχύ, συνήθως 350-500 W.
- (58) Το CCCME υποστήριξε ότι τα χαρακτηριστικά και οι επιδιωκόμενες χρήσεις των εν λόγω ποδηλάτων διαφέρουν σημαντικά, όπως και οι τιμές τους. Από τη σκοπιά των καταναλωτών, τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας δεν είναι εναλλάξιμα με όλα τα άλλα ηλεκτρικά ποδήλατα που καλύπτονται από την παρούσα έρευνα.
- (59) Σύμφωνα με το CCCME, υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας διαφέρουν από άλλα ηλεκτρικά ποδήλατα. Πρώτον, οι πρώτες ύλες και τα εξαρτήματα είναι διαφορετικά. Για παράδειγμα, ο κινητήρας των ηλεκτρικών ποδηλάτων υψηλής ταχύτητας έχει μεγαλύτερη ονομαστική ισχύ και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τα ηλεκτρικά ποδήλατα είναι μεγαλύτερης αντοχής και ποιότητας.
- (60) Δεύτερον, το κόστος και οι τιμές διαφέρουν σημαντικά. Αφού υπάρχουν αυστηρότερες απαιτήσεις για την ποιότητα και την αντοχή των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων υψηλής ταχύτητας, το κόστος της παραγωγής τέτοιων ποδηλάτων είναι υψηλότερο από το κόστος παραγωγής των κοινών ηλεκτρικών ποδηλάτων, γεγονός που, με τη σειρά του, οδηγεί σε υψηλότερη τελική τιμή πώλησης.
- (61) Τρίτον, οι κωδικοί ΣΟ είναι διαφορετικοί. Από την 1η Ιανουαρίου 2017 τα κοινά ηλεκτρικά ποδήλατα υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 8711 60 10 ενώ τα ηλεκτρικά στον κωδικό ΣΟ 8711 60 90. Πριν από το 2017 τα κοινά ηλεκτρικά ποδήλατα υπάγονταν στον κωδικό ΣΟ ex 8711 90 10 ενώ τα ηλεκτρικά στον κωδικό ΣΟ ex 8711 90 90.

(<sup>1</sup>) Μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς.

- (62) Τέταρτον, τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας θεωρούνται μηχανοκίνητα οχήματα (κατηγορία οχημάτων L1e-B) και, κατά συνέπεια, οι οδηγοί υποχρεούνται να έχουν άδεια και να φορούν κράνος. Δεν υπάρχουν τέτοιες απαιτήσεις για τα κοινά ηλεκτρικά ποδήλατα. Οι εν λόγω απαιτήσεις θα επιβάλουν σημαντικούς περιορισμούς όσον αφορά το ποιοι θα μπορούν να αγοράζουν και να οδηγούν ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας.
- (63) Πέμπτον, οι τύποι των καταναλωτών για τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας είναι διαφορετικοί. Συνήθως, οι αγοραστές κοινών ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι υπάλληλοι γραφείου ή ηλικιωμένα άτομα που θεωρούν χρήσιμη την επιπλέον ηλεκτρική υποβοήθηση, ενώ οι αγοραστές ηλεκτρικών ποδηλάτων υψηλής ταχύτητας είναι κυρίως νέοι που χρησιμοποιούν τα εν λόγω ηλεκτρικά ποδήλατα για δυναμικές ή αθλητικές δραστηριότητες.
- (64) Ο καταγγέλλων υποστήριξε ότι όλα τα ηλεκτρικά ποδήλατα έχουν κοινά βασικά χαρακτηριστικά. Ειδικότερα, και οι δύο τύποι ποδηλάτων έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση και είναι εξοπλισμένα με βοηθητικό ηλεκτρικό κινητήρα για υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. Επιπλέον, όλα τα ηλεκτρικά ποδήλατα υποβάλλονται στις ίδιες δοκιμές βάσει του ευρωπαϊκού προτύπου EN 15194. Στη βάση αυτή, ο καταγγέλλων συμπέρανε ότι αποτελούν ενιαίο προϊόν για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας.
- (65) Ο καταγγέλλων υπογράμμισε επίσης το γεγονός ότι η ταχύτητα διακοπής παροχής ρεύματος του βοηθητικού ηλεκτροκινητήρα θα μπορούσε εύκολα να μετατραπεί από 25 km/h σε 45km/h και αντιστρόφως, καθώς αυτό είναι κατά κύριο λόγο θέμα προγραμματισμού του λογισμικού και δεν οφείλεται σε πραγματικές φυσικές διαφορές.
- (66) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, ένας εισαγωγέας ισχυρίστηκε ότι τα ηλεκτρονικά ποδήλατα που υπάγονται στην κατηγορία L1e-A θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο κάλυψης του προϊόντος της παρούσας έρευνας. Η κατηγορία L1e-A καλύπτει τα ηλεκτρικά ποδήλατα με υποβοήθηση κινητήρα έως και 25 km/h, αλλά με ισχύ κινητήρα έως 1 kW. Υποστηρίχθηκε ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα της κατηγορίας L1e-A δεν παράγονται στην Ένωση και δεν μνημονεύονται ειδικά στην καταγγελία. Ο εισαγωγέας ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα της κατηγορίας L1e-A δεν είναι δυνατόν να έχουν προκαλέσει ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, αφού το πρώτο ηλεκτρικό ποδήλατο της κατηγορίας L1e-A πωλήθηκε στην Ένωση περισσότερο από οκτώ εβδομάδες μετά την υποβολή της καταγγελίας εκ μέρους του καταγγέλλοντος.
- (67) Η Επιτροπή έλαβε υπόψη όλες τις παραπάνω παρατηρήσεις. Επισημάνε ότι το πεδίο κάλυψης του προϊόντος της καταγγελίας κάλυπτε όντως όλα τα ποδήλατα υποβοηθούμενης ποδηλάτησης με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα. Το πεδίο κάλυψης του προϊόντος της καταγγελίας δεν περιέχει περιορισμό όσον αφορά την ταξινόμηση του οχήματος. Επομένως, συνήχθη το συμπέρασμα ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα κατηγορίας L1e-A καλύπτονται από την καταγγελία. Είναι επίσης σαφές ότι, όπως αναφέρεται στον ίδιο τον ιστότοπο του εισαγωγέα, τα ηλεκτρικά ποδήλατα της κατηγορίας L1e-A έχουν όλα τα πλεονεκτήματα ενός συνηθισμένου ηλεκτρικού ποδηλάτου αλλά με μεγαλύτερη ισχύ. Ειδικότερα, ο εισαγωγέας τονίζει ότι στα περισσότερα κράτη μέλη τα ηλεκτρικά ποδήλατα της κατηγορίας L1e-A δεν απαιτούν κράνος και μπορούν να χρησιμοποιούνται σε κανονικές ποδηλατολωρίδες και ποδηλατοδρόμους.
- (68) Όσον αφορά τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας, υποστηρίζεται ότι έχουν σημαντικά υψηλότερο κόστος παραγωγής και υψηλότερη τιμή πώλησης. Αυτό, από μόνο του, δεν αποτελεί λόγο για να εξαιρεθεί ένα προϊόν από το πεδίο κάλυψης του προϊόντος, αφού το πεδίο κάλυψης του προϊόντος περιλαμβάνει συνήθως αγαθά τα οποία πωλούνται σε διαφορετικές τιμές. Εντούτοις, ο παράγοντας αυτός λαμβάνεται υπόψη στις συγκρίσεις για τους υπολογισμούς του ντάμπινγκ και της ζημίας.
- (69) Όσον αφορά τη διαφορετική σκοπούμενη χρήση και την αντίληψη για τους καταναλωτές, υποστηρίζεται ότι τα κανονικά ηλεκτρικά ποδήλατα πωλούνται ως επί το πλείστον σε ηλικιωμένα άτομα, ποδηλάτες αναψυχής αλλά και σε υπαλλήλους γραφείων, ενώ τα ηλεκτρικά ταχύτητα υψηλής ταχύτητας χρησιμοποιούνται κυρίως για κουραστικές δραστηριότητες όπως η μετάβαση από τον χώρο κατοικίας στον χώρο εργασίας. Καθώς οι υπάλληλοι γραφείου είναι πιθανό να χρησιμοποιούν το κανονικό ηλεκτρικό ποδήλατό τους για τη μετάβαση από την κατοικία τους στον χώρο εργασίας, η χρήση αυτή μοιάζει πολύ με τη χρήση ηλεκτρικών ποδηλάτων υψηλής ταχύτητας για τη μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας. Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η σκοπούμενη χρήση και η αντίληψη για τους καταναλωτές επικαλύπτονται σε σημαντικό βαθμό και, ως εκ τούτου, δεν δικαιολογούν την εξαίρεση ενός προϊόντος.
- (70) Όσον αφορά και τα δύο αιτήματα για εξαίρεση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας και τα ποδήλατα της κατηγορίας L1e-A έχουν τα ίδια φυσικά χαρακτηριστικά με άλλα ηλεκτρικά ποδήλατα και, επομένως, εμπίπτουν στο ίδιο πεδίο κάλυψης του προϊόντος. Παρότι η Επιτροπή αναγνώρισε ότι υπάρχουν διάφορα είδη προϊόντος εντός της γενικής κατηγορίας του υπό εξέταση προϊόντος, το γεγονός αυτό δεν μπορεί από μόνο του να οδηγήσει σε εξαίρεση από το πεδίο κάλυψης του προϊόντος. Η διαφορετική δασμολογική κατάταξη εντός της ίδιας γενικής κατηγορίας του υπό εξέταση προϊόντος επίσης δεν αποτελεί κριτήριο που οδηγεί από μόνο του σε εξαίρεση. Είναι, όντως, πολύ σύνθηδες στις έρευνες αντιντάμπινγκ ένα υπό εξέταση προϊόν να περιλαμβάνει ένα φάσμα τελωνειακών κωδικών. Τέλος, οι απαιτήσεις που συνδέονται με τη χρήση μετά την πώληση του υπό εξέταση προϊόντος ή του ομοειδούς προϊόντος δεν περιορίζουν τα βασικά φυσικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν το εν λόγω προϊόν για τους σκοπούς των ερευνών αντιντάμπινγκ. Στο ίδιο πνεύμα, το πεδίο κάλυψης του προϊόντος δεν ορίζεται από τις κατηγορίες των καταναλωτών που θα επιλέγουν τον ένα ή τον άλλο τύπο προϊόντος. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.
- (71) Ένας εισαγωγέας ισχυρίστηκε ότι τα ηλεκτρικά τρίκυκλα θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο κάλυψης του προϊόντος στο πλαίσιο της έρευνας. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς, δεν είναι σαφές κατά πόσον η έρευνα όντως κάλυψε όλους τους τύπους ποδηλάτων [δίκυκλα, τρίκυκλα και τετράκυκλα (bicycles, tricycles and quadricycles)] ή μόνο τα δίκυκλα ποδήλατα (bicycles), διότι ο τίτλος της ανακοίνωσης για την έναρξη της έρευνας αναφέρει ότι η διαδικασία αντιντάμπινγκ αφορά τις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων (bicycles).

- (72) Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι το πεδίο κάλυψης του προϊόντος στο πλαίσιο της έρευνας δεν προσδιορίζεται στον τίτλο της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας, αλλά στο τμήμα «2. Υπό εξέταση προϊόν». Στο τμήμα αυτό ορίζεται σαφώς ότι το υπό εξέταση προϊόν καλύπτει τα «ποδήλατα» (cycles). Ο όρος «ποδήλατα» δεν περιορίζεται στα ποδήλατα με 2 τροχούς (δίκυκλα), αλλά περιλαμβάνει και τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα. Αφού τα δίκυκλα ποδήλατα είναι κατά πολύ ο συνηθέστερος τύπος ποδηλάτου, ο όρος (στα αγγλικά) αναφέρεται στα δίκυκλα ποδήλατα (bicycles) χωρίς να εξαιρεί άλλους τύπους ποδηλάτων από το πεδίο της έρευνας.
- (73) Ο εισαγωγέας ισχυρίστηκε επιπλέον ότι η έρευνα επικεντρώνεται ειδικά στα δίκυκλα ποδήλατα. Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Είχε ήδη συγκεντρώσει πληροφορίες για όλους τους τύπους των ηλεκτρικών ποδηλάτων· οι ενωσιακοί παραγωγοί και εξαγωγείς υποχρεώθηκαν να δηλώσουν τον αριθμό των τροχών όλων των προϊόντων που παρήγαγαν και πώλησαν στην ενωσιακή αγορά. Επομένως, είναι προφανές ότι τα τρίκυκλα προσδιορίστηκαν και εξετάστηκαν χωριστά σε όλη τη διάρκεια της έρευνας. Καθώς τα δίκυκλα ποδήλατα αποτελούν, δίχως αμφιβολία, τον συνηθέστερο τύπο ποδηλάτων, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι ο όρος ηλεκτρικά δίκυκλα ποδήλατα (στα αγγλικά: e-bikes/electric bikes) χρησιμοποιείται γενικά για να δηλώσει όλους τους τύπους ηλεκτρικών ποδηλάτων, τόσο στο πλαίσιο της έρευνας όσο και στην αγορά. Αυτό δεν σημαίνει ότι η έρευνα παραβλέπει τους άλλους τύπους ποδηλάτων.
- (74) Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα υψηλής ταχύτητας, τα ηλεκτρικά ποδήλατα της κατηγορίας L1e-A και τα ηλεκτρικά τρίκυκλα έχουν τα ίδια βασικά φυσικά χαρακτηριστικά και ιδιότητες καθώς και τους ίδιους τελικούς χρήστες με άλλους τύπους ηλεκτρικών ποδηλάτων και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να εξαιρεθούν από το πεδίο κάλυψης του προϊόντος στο πλαίσιο της έρευνας.

### 3. ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

#### 3.1. Κανονική αξία

##### 3.1.1. Καθεστώς οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ»)

- (75) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή καθορίζει την κανονική αξία σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 1 έως 6 του βασικού κανονισμού για κάθε παραγωγό-εξαγωγέα στη ΔΔΚ ο οποίος συμμορφώνεται με τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού και στον οποίο θα μπορούσε, επομένως, να αναγνωριστεί ΚΟΑ.
- (76) Το CCCME υποστήριξε ότι μετά την εκπονή της παραγράφου 15 στοιχείο α) σημείο ii) του πρωτοκόλλου προσχώρησης της ΔΔΚ στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου («ΠΟΕ») στις 11 Δεκεμβρίου 2016, στους Κινέζους εξαγωγείς θα πρέπει να εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Ως προς αυτό, ισχυρίστηκε ότι η χρήση μεθοδολογίας για χώρες που δεν έχουν οικονομία της αγοράς, με σκοπό να διατυπωθεί απόφαση μετά τις 11 Δεκεμβρίου 2016, είναι αντίθετη με τις υποχρεώσεις της Ένωσης στο πλαίσιο του ΠΟΕ. Ισχυρίστηκε επίσης ότι η κανονική αξία δεν μπορεί να στηρίζεται σε ανάλογη χώρα, αλλά ότι θα πρέπει να βασίζεται στις κινεζικές πωλήσεις και σε δεδομένα για το κόστος.
- (77) Η ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας δημοσιεύθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2017. Συνεπώς, η σχετική νομοθεσία που εφαρμόζεται στην εν λόγω διαδικασία είναι ο βασικός κανονισμός, στην έκδοση που ισχύει τη στιγμή της έναρξης της διαδικασίας. Η κανονική αξία πρέπει, συνεπώς, να καθοριστεί βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχεία α) και β) του βασικού κανονισμού όπως αυτός ίσχυε τη στιγμή της έναρξης της παρούσας έρευνας τον Αύγουστο του 2017. Ως εκ τούτου, το αίτημα του CCCME απορρίφθηκε.
- (78) Εν συντομία, και αποκλειστικά και μόνο για λόγους αναφοράς, τα κριτήρια που παρατίθενται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού για την αναγνώριση καθεστώτος οικονομίας της αγοράς είναι τα εξής:
- 1) οι επιχειρηματικές αποφάσεις λαμβάνονται βάσει στοιχείων από την αγορά, χωρίς σημαντική κρατική παρέμβαση, ενώ το κόστος εκφράζει τις τιμές αγοράς·
  - 2) οι επιχειρήσεις πρέπει να τηρούν σαφή λογιστική καταγραφή, υποκειμένη σε ανεξάρτητο έλεγχο, βάσει των διεθνών λογιστικών προτύπων, η οποία και πρέπει να ακολουθείται συνεπώς·
  - 3) δεν υπάρχουν μείζονες στρεβλώσεις προερχόμενες από το παλαιό σύστημα που δεν ακολουθούσε την οικονομία της αγοράς·
  - 4) διασφαλίζονται η ασφάλεια δικαίου και η λειτουργική σταθερότητα μέσω νομοθεσίας περί πτωχεύσεως και ιδιοκτησιακού καθεστώτος· και
  - 5) ο καθορισμός των συναλλαγματικών ισοτιμιών γίνεται με τιμές αγοράς.
- (79) Για να καθοριστεί κατά πόσον πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή αναζήτησε τις απαραίτητες πληροφορίες ζητώντας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς να συμπληρώσουν το έντυπο αίτησης αναγνώρισης ΚΟΑ. Μόνον ένας παραγωγός-εξαγωγέας του δείγματος, ο όμιλος Giant υπέβαλε αίτηση για ΚΟΑ και απάντησε εντός της προθεσμίας.
- (80) Καθώς στην υπόθεση εμπλέκονταν συνδεδεμένα μέρη, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον ο όμιλος των συνδεδεμένων εταιρειών στο σύνολό του πληρούσε τους όρους για ΚΟΑ. Κατά συνέπεια, στην περίπτωση άμεσης ή έμμεσης εμπλοκής θυγατρικής ή άλλης συνδεδεμένης με τον παραγωγό-εξαγωγέα στη ΔΔΚ εταιρείας στην παραγωγή ή σε πωλήσεις του υπό εξέταση προϊόντος, η εξέταση για ΚΟΑ διενεργήθηκε για κάθε συνδεδεμένη εταιρεία μεμονωμένα καθώς και για τον όμιλο εταιρειών συνολικά.

- (81) Η Επιτροπή αναζήτησε όλες τις πληροφορίες που κρίθηκαν απαραίτητες και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο των αιτήσεων ΚΟΑ στις εγκαταστάσεις των μεγαλύτερων νομικών προσώπων και του ομίλου.
- (82) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο όμιλος Giant δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι πληροί τα κριτήρια του ΚΟΑ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή απέρριψε την αίτηση για ΚΟΑ.
- (83) Επιπροσθέτως, ο όμιλος Giant δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι δεν υπάρχει σημαντική κρατική παρέμβαση και ότι το κόστος των σημαντικότερων εισροών ουσιαστικά αντικατοπτρίζει τις τιμές αγοράς στην παραγωγή της όσον αφορά το υπό εξέταση προϊόν. Όπως εξηγείται στην κοινοποίηση σχετικά με το ΚΟΑ, ο όμιλος Giant αγοράζει κινεζικούς σωλήνες και πλαίσιο αλουμινίου, των οποίων οι τιμές επηρεάζονται από σημαντικές στρεβλώσεις του πρωτογενούς αλουμινίου λόγω κρατικής παρέμβασης. Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο όμιλος Giant δεν απέδειξε ότι πληροί το κριτήριο 1 για ΚΟΑ.
- (84) Επιπλέον, ο όμιλος Giant δεν μπόρεσε επίσης να αποδείξει ότι δεν ήταν εκτεθειμένος σε σημαντικές στρεβλώσεις του προηγούμενου συστήματος που δεν ακολουθούσε την οικονομία της αγοράς. Σύμφωνα με την κοινοποίηση σχετικά με το ΚΟΑ, ο όμιλος Giant επωφελήθηκε από αρκετά προτιμσιακά φορολογικά συστήματα, επιστροφές, οικονομικά κίνητρα και ειδικές εκπτώσεις δαπανών. Τα πλεονεκτήματα αυτά, ιδιαίτερα σε συνδυασμό, θεωρούνται σημαντικές στρεβλώσεις που αποτελούν απόρροια του παλαιού συστήματος ελεγχόμενης οικονομίας. Επομένως, ο εν λόγω όμιλος δεν πληρούσε το κριτήριο 3.
- (85) Η Επιτροπή κοινοποίησε τα πορίσματά της στον εν λόγω παραγωγό-εξαγωγέα, στις αρχές της οικείας χώρας και στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα πορίσματα και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις απόψεις που παρουσιάστηκαν.
- (86) Ύστερα από την κοινοποίηση των πορισμάτων σχετικά με την ΚΟΑ, ο όμιλος Giant υπέβαλε ορισμένες παρατηρήσεις.
- (87) Όσον αφορά το κριτήριο 1, ο όμιλος Giant υποστήριξε ότι η τιμή του αλουμινίου που χρησιμοποιήθηκε για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων ευθυγραμμίζονταν με τις διεθνείς τιμές όπως αντικατοπτρίζονται στο χρηματιστήριο μετάλλων του Λονδίνου («LME»). Εναλλακτικά, υποστήριξε ότι η απορρέουσα στρέβλωση δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σημαντικά διότι, σε τιμές αξιών, ο αντίκτυπος της εικαζόμενης στρέβλωσης ήταν ήσσονος σημασίας.
- (88) Όπως εξήγησε η Επιτροπή εκτενώς στο έγγραφο κοινοποίησης, το SHFE είναι σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε η κινεζική κυβέρνηση να μπορεί να ασκεί πλήρη έλεγχο στην αγορά αλουμινίου. Το κατά πόσον η επιρροή αυτή χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των τιμών σε επίπεδο αγοράς ή όχι, ή αν αυτές βασίζονται σε άλλες θεωρήσεις και, συνεπώς, παρουσιάζουν κυμαινόμενη απόκλιση από το επίπεδο της αγοράς, δεν έχει ενδιαφέρον για τον προσδιορισμό σημαντικής κρατικής παρέμβασης. Το κριτήριο της σημαντικής κρατικής παρέμβασης πληρούνται αν το κράτος μπορεί να επηρεάσει τις τιμές όχι μόνο οριακά αλλά και να ασκήσει σημαντικό έλεγχο, ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο τον ασκεί.
- (89) Το γεγονός ότι το ποσοστό του αλουμινίου που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι χαμηλότερο από αυτό που χρησιμοποιείται για άλλα προϊόντα δεν μεταβάλλει το γεγονός ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων λειτουργούν σε μια σημαντικά στρεβλωμένη αγορά. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, και ανεξαρτήτως της αξίας, της, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, με βάση τα γεγονότα που διαπιστώθηκαν κατά την έρευνα, το πλαίσιο αλουμινίου (που παράγεται από σωλήνες αλουμινίου) αποτελεί ένα από τα πλέον ουσιώδη στοιχεία για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων με επιπτώσεις για όλα τα άλλα μέρη και εξαρτήματα.
- (90) Όσον αφορά το κριτήριο 3, ο όμιλος Giant υποστήριξε ότι το όφελος που προήλθε από τον διαφορετικό φορολογικό συντελεστή είναι η έκφραση των θεμιτών στόχων της βιομηχανικής πολιτικής της ΛΔΚ και δεν μπορεί να θεωρηθεί στρέβλωση που απορρέει από το παλαιότερο σύστημα ελεγχόμενης οικονομίας. Επιπλέον, ο όμιλος Giant ισχυρίστηκε ότι τυχόν στρεβλώσεις, αν υπάρχουν, δεν είναι σημαντικές. Ο όμιλος υποστήριξε επίσης ότι χρησιμοποιήθηκε εσφαλμένη μεθοδολογία για να προσδιοριστεί κατά πόσον η προτιμσιακή χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης γης αποτέλεσε σημαντική στρέβλωση δεδομένου ότι ο όμιλος δεν απέσβεσε το όφελος που προσπορίστηκε κατά τη διάρκεια ζωής του στοιχείου ενεργητικού.
- (91) Η Επιτροπή διαφώνησε ότι ο χαρακτηρισμός της στρέβλωσης ως σημαντικής κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού έχει νομική ή πραγματολογική συσχέτιση με την έννοια του «οφέλους» κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*) («ο βασικός κατά των επιδοτήσεων κανονισμός»). Αντιθέτως, πρόκειται για μια έννοια που συνδέεται άμεσα με την παρούσα αξιολόγηση βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείου γ) του βασικού κανονισμού.

(\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 55)

- (92) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι σε δύο εταιρείες του ομίλου επεστράφη σχεδόν πλήρως το κόστος του δικαιώματος χρήσης ενώ μια τρίτη πλήρωσε ένα μικρό ποσοστό της αξίας της τιμής του δικαιώματος χρήσης γης μετά την επιστροφή. Δεδομένης της φύσης του κλάδου παραγωγής για τον οποίο η γη είναι αποτελεί το ουσιαστικότερο στοιχείο ενεργητικού και σημαντικό ως προς τον χαρακτήρα της, η Επιτροπή δεν μπορούσε παρά να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το κόστος παραγωγής και η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας υπόκεινται σε σημαντικές στρεβλώσεις που αποτελούν απόρροια του παλαιότερου συστήματος ελεγχόμενης οικονομίας.
- (93) Ως εκ τούτου, το συμπέρασμα σχετικά με την απόρριψη του αιτήματος του ομίλου Giant για αναγνώριση ΚΟΑ παραμένει αμετάβλητο.
- (94) Η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη για την τελική αναγνώριση ΚΟΑ.

### 3.1.2. Ανάλογη χώρα

- (95) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία καθορίστηκε με βάση την τιμή της κατασκευασμένης αξίας σε τρίτη χώρα με οικονομία αγοράς («ανάλογη χώρα») για τους παραγωγούς-εξαγωγείς στους οποίους δεν αναγνωρίστηκε καθεστώς οικονομίας της αγοράς (ΚΟΑ). Για τον σκοπό αυτό, χρειάστηκε να επιλεγεί τρίτη χώρα με οικονομία αγοράς.
- (96) Εκτός από την Ελβετία, την Ιαπωνία και την Ταϊβάν, οι οποίες μνημονεύθηκαν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή προσπάθησε να εντοπίσει παραγωγούς του υπό εξέταση προϊόντος στην Αυστραλία, το Μεξικό, την Νότια Κορέα, την Ταϊλάνδη, την Τουρκία και τις ΗΠΑ. Με βάση τις πληροφορίες που έλαβε, η Επιτροπή ζήτησε από 27 γνωστούς παραγωγούς του ομοειδούς προϊόντος να παράσχουν στοιχεία. Ένας παραγωγός από την Ελβετία και ένας παραγωγός από την Ταϊβάν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο για τους παραγωγών ανάλογων χωρών. Από την απάντηση του παραγωγού της Ταϊβάν έλειπαν ουσιώδους σημασίας πληροφορίες, όπως, μεταξύ άλλων, το κόστος παραγωγής ανά τύπο προϊόντος και κατάλογο των εγχώριων πωλήσεων. Παρά τα αιτήματα της Επιτροπής, ο παραγωγός δεν συμπλήρωσε την απάντηση με αποτέλεσμα η Ελβετία να είναι η μοναδική πιθανή ανάλογη χώρα.
- (97) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η Ελβετία θα ήταν ακατάλληλη ως ανάλογη χώρα για διάφορους λόγους. Πρώτον, τα ελβετικά ηλεκτρικά ποδήλατα είναι διαφορετικά από τα κινεζικά —έχουν κεντρικό κινητήρα ενώ τα κινεζικά ηλεκτρικά ποδήλατα έχουν ως επί το πλείστον κινητήρες τοποθετημένους στους τροχούς, δηλαδή πρόκειται για διαφορετικές τεχνολογίες. Επίσης, η Ελβετία χρησιμοποιεί εξαρτήματα τα οποία διαφέρουν σημαντικά (κεντρικοί κινητήρες με μεγαλύτερη ισχύ, ελεγκτές που ενεργοποιούνται με GPS, οθόνες αφής κ.λπ.). Δεύτερον, οι Ελβετοί παραγωγοί παράγουν προϊόντα με ίδιο εμπορικό σήμα ενώ οι Κινέζοι είναι κυρίως κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού («ΚΠΕ») για τους ενωσιακούς εισαγωγείς. Τρίτον, η συνολική κλίμακα παραγωγής στην Ελβετία είναι πολύ μικρότερη από εκείνη της ΔΔΚ. Τέταρτον, οι Ελβετοί εισάγουν τα εξαρτήματά τους από την Ένωση και την Ιαπωνία, ενώ οι Κινέζοι προμηθεύονται από την εγχώρια αγορά. Τέλος, μόνο τρεις από τους οκτώ Ελβετούς παραγωγούς εισάγουν ολοκληρωμένα ηλεκτρικά ποδήλατα από την Ταϊβάν και τα μεταπωλούν, ενώ ο μεγαλύτερος παραγωγός εισάγει όλα τα εξαρτήματα από το εξωτερικό και απλώς τα συναρμολογεί στην Ελβετία.
- (98) Και η CEIEB ισχυρίστηκε ότι η Ελβετία θα ήταν ακατάλληλη ως ανάλογη χώρα για διάφορους λόγους. Επισημάνει ότι η Ελβετία έχει πολύ διαφορετικό επίπεδο ανάπτυξης από την ΔΔΚ και, ως εκ τούτου, διαφορετικό κόστος παραγωγής (κυρίως κόστος εργασίας). Επιπλέον, καμία άλλη αγορά στον κόσμο δεν έχει τόσο μεγάλο μερίδιο ηλεκτρικών ποδηλάτων υψηλής ταχύτητας, τα οποία, λόγω της υποχρεωτικής από τον νόμο έγκρισης τύπου, είναι κατά κανόνα πιο πολυδάπανα.
- (99) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, ενώ τα περισσότερα ηλεκτρικά ποδήλατα που εξάγονται στην Ένωση από τη ΔΔΚ από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος έχουν κινητήρες επί τροχού, όλα τα ηλεκτρικά ποδήλατα που πωλήθηκαν στην αγορά της Ελβετίας από τον συνεργαζόμενο παραγωγό της ανάλογης χώρας κατά την ΠΕ είχαν κεντρικούς κινητήρες. Ο κινητήρας, μαζί με τη μπαταρία, αποτελεί συνήθως το πιο ακριβό εξάρτημα ενός ηλεκτρικού ποδηλάτου. Οι κεντρικοί κινητήρες και οι κινητήρες επί τροχού αποτελούν διακριτές τεχνολογίες με διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές και επίπεδα πολυπλοκότητας. Όχι μόνο η τιμή των κεντρικών κινητήρων είναι διαφορετική από την τιμή των κινητήρων επί τροχού, αλλά και η χρήση καθενός από τα δύο είδη κινητήρα έχει αλυσιδωτές συνέπειες επί των άλλων εξαρτημάτων. Για παράδειγμα, ένα ηλεκτρικό ποδήλατο με κεντρικό κινητήρα θα είχε διαφορετικό, συνήθως πιο ακριβό, πλαίσιο σχεδιασμένο για να ταιριάζει στον κινητήρα. Το ίδιο ισχύει για τους τροχούς στην περίπτωση ηλεκτρικών ποδηλάτων με κινητήρες επί τροχού. Ορισμένα επιπλέον εξαρτήματα, όπως οι ειδικοί υποδοχείς για τον κινητήρα, είναι αναγκαία για τα ηλεκτρικά ποδήλατα με κεντρικό κινητήρα ενώ δεν είναι για τα ποδήλατα με κινητήρες επί τροχού. Άλλα εξαρτήματα, όπως αισθητήρες ροπής, διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο του κινητήρα.
- (100) Δεδομένου ότι πρόκειται για δύο διαφορετικές τεχνολογίες με διαφορετικές δομές κόστους και τιμές, η χρήση της Ελβετίας ως ανάλογης χώρας δεν θα παρείχε στην Επιτροπή μια κανονική αξία για το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών, λόγω των αλυσιδωτών συνεπειών που αναφέρονται παραπάνω και της δυσκολίας να γίνουν οι ποσοτικές προσαρμογές που θα ήταν αναγκαίες για να προσαρμοστεί η κανονική αξία της Ελβετίας ώστε να ανταποκρίνεται στους τύπους προϊόντων που εξάγονται από την Κίνα στην Ένωση.
- (101) Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω στις εξαγωγές του συνεργαζόμενου παραγωγού της ανάλογης χώρας σε άλλες χώρες, αλλά αυτές αφορούσαν αποκλειστικά ηλεκτρικά ποδήλατα με κεντρικούς κινητήρες.
- (102) Ως εκ τούτου, στο παρόν στάδιο η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ελβετία δεν αποτελεί κατάλληλη ανάλογη χώρα βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

- (103) Κατά συνέπεια, εφόσον δεν υπήρξε κατάλληλη τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς, εξήχθη προσωρινά το συμπέρασμα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, ότι δεν ήταν δυνατόν να καθορισθεί η κανονική αξία για τους παραγωγούς που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα με βάση τις εγχώριες τιμές ή την κατασκευασμένη κανονική αξία σε τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς ή την τιμή από τέτοια τρίτη χώρα σε άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης, και ότι, ως εκ τούτου, ήταν αναγκαίο να καθορισθεί η κανονική αξία με οποιαδήποτε άλλη εύλογη βάση, στην προκειμένη δε περίπτωση με βάση τις πράγματι πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές στην Ένωση για το ομοειδές προϊόν. Αυτό θεωρήθηκε σκόπιμο λόγω της μη καταλληλότητας της Ελβετίας και λόγω της έλλειψης οποιασδήποτε άλλης συνεργασίας όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 96 και 99 έως 102. Επιπλέον, η Επιτροπή έκρινε ότι αυτό δικαιολογείται από το μέγεθος της αγοράς της Ένωσης, την ύπαρξη εισαγωγών και τον ισχυρό εσωτερικό ανταγωνισμό στην ενωσιακή αγορά για το εν λόγω προϊόν.

### 3.1.3. Κανονική αξία

- (104) Καθώς δεν αναγνωρίστηκε ΚΟΑ στην υπόθεση αυτή, η κανονική αξία για όλους τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς προσδιορίστηκε, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 103 ανωτέρω, με βάση τις πράγματι πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές στην Ένωση για το ομοειδές προϊόν βάσει των στοιχείων που επαληθεύθηκαν στις εγκαταστάσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 51.
- (105) Η κανονική αξία κάθε τύπου προϊόντος βασίστηκε στις πραγματικές τιμές πωλήσεων (εκ του εργοστασίου) προσαρμοσμένες για να περιλαμβάνουν το στοχευόμενο κέρδος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.
- (106) Οι περισσότεροι από τους τύπους προϊόντος που εξάγονται από την ΛΔΚ στην Ένωση θα μπορούσαν να αντιστοιχιστούν με τους τύπους προϊόντος που παράγονται και πωλούνται στην Ένωση. Στις σπάνιες περιπτώσεις όπου δεν ήταν δυνατή η ακριβής αντιστοίχιση στο επίπεδο του αριθμού ελέγχου προϊόντος («PCN — Product control number»), η Επιτροπή προέβη σε επαναληπτική αφαίρεση χαρακτηριστικών του CN έως ότου ήταν δυνατό να επιτευχθεί αντιστοίχιση. Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις όπου οι συγκεκριμένοι τύποι ποδηλάτων δεν παράγονταν στην Ένωση, επιτεύχθηκε η αντιστοίχιση με τον πλησιέστερο δυνατό τύπο βάσει άλλων χαρακτηριστικών. Οι λεπτομέρειες της εν λόγω διαδικασίας κοινοποιήθηκαν στους παραγωγούς-εξαγωγείς.

### 3.2. Τιμή εξαγωγής

- (107) Οι παραγωγοί-εξαγωγείς που συμμετείχαν στο δείγμα πραγματοποιούσαν εξαγωγές στην Ένωση απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες ή μέσω συνδεδεμένων ή μη συνδεδεμένων εταιρειών που ενεργούσαν ως εισαγωγείς.
- (108) Αν οι παραγωγοί-εξαγωγείς εξήγαν το υπό εξέταση προϊόν απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες στην Ένωση, η τιμή εξαγωγής ήταν η πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή για το υπό εξέταση προϊόν κατά την πώλησή του για εξαγωγή στην Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού.
- (109) Αν οι παραγωγοί-εξαγωγείς εξήγαν το υπό εξέταση προϊόν στην Ένωση μέσω συνδεδεμένων εταιρειών που ενεργούσαν ως εισαγωγείς, η τιμή εξαγωγής θεωρήθηκε ότι ήταν αυτή που καθορίστηκε με βάση την τιμή στην οποία το εισαγόμενο προϊόν μεταπωλήθηκε για πρώτη φορά σε ανεξάρτητους πελάτες στην Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού. Στις εν λόγω περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές στην τιμή για όλα τα έξοδα που ανέκυψαν μεταξύ εισαγωγής και μεταπώλησης, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ΠΓ&Δ και των κερδών (9 %).

### 3.3. Σύγκριση

- (110) Η Επιτροπή πραγματοποίησε σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος βάσει τιμών εκ του εργοστασίου.
- (111) Για να εξασφαλιστεί δίκαιη σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής, πραγματοποιήθηκε η δέουσα προσαρμογή έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές που επηρεάζουν τόσο τις τιμές όσο και τη συγκρισιμότητα των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή προέβη στις ακόλουθες προσαρμογές στην τιμή εξαγωγής με βάση τα στοιχεία που προσκόμισαν οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος και ο παραγωγός της ανάλογης χώρας στις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο κατά τις επισκέψεις επαλήθευσης: τραπεζικά έξοδα, έξοδα διεκπεραίωσης και φόρτωσης στη χώρα εξαγωγής, κόστος πίστωσης και κέρδη για τους μη συνδεδεμένους εμπόρους στην περίπτωση συνδεδεμένων εμπόρων στην Ένωση.
- (112) Το CCCME και ένας παραγωγός-εξαγωγέας του δείγματος ισχυρίστηκαν ότι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η δίκαιη σύγκριση της κανονικής αξίας με την τιμή εξαγωγών, η τελευταία θα πρέπει να προσαρμοστεί προς τα άνω λόγω των παραγωγών-εξαγωγέων που είναι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού («ΚΠΕ»)
- (113) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι, καθώς οι περισσότεροι Κινέζοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι ΚΠΕ, τα ηλεκτρικά ποδήλατα που παράγουν πωλούνται σε τελικούς καταναλωτές υπό το εμπορικό σήμα των εισαγωγέων και των διανομέων. Η τιμή που χρεώνεται στους τελικούς πελάτες περιλαμβάνει το περιθώριο κέρδους τόσο του εισαγωγέων όσο και του διανομέα. Το CCCME επισήμανε ότι οι εν λόγω εισαγωγείς (που είναι δικαιούχοι του εμπορικού σήματος) στον κλάδο των ηλεκτρικών ποδηλάτων διαφέρουν από τους κοινούς εισαγωγείς άλλων κλάδων.

- (114) Το CCCME επισήμανε ότι αυτό οφείλεται στο ότι, για τα περισσότερα ηλεκτρικά ποδήλατα που εξάγονται από την ΔΔΚ στην Ένωση, ο σχεδιασμός, η έρευνα και η ανάπτυξη γίνεται από τους εισαγωγείς-δικαιούχους του εμπορικού σήματος σε συνεργασία με την εξαγωγή. Και στις δύο περιπτώσεις οι εισαγωγείς-δικαιούχοι του εμπορικού σήματος έχουν πραγματοποιήσει σημαντική επένδυση στο έργο αυτό, όπως και οι ίδιοι οι ενωσιακοί παραγωγοί. Πέραν της τιμής εισαγωγής, οι εισαγωγείς-δικαιούχοι του εμπορικού σήματος θα προσθέτουν την αξία του εμπορικού τους σήματος στην τιμή μεταπώλησης. Ως εκ τούτου, η τιμή εξαγωγής των κινεζικών ηλεκτρικών ποδηλάτων θα πρέπει να προσαρμοστεί προς τα άνω με την προσθήκη του περιθωρίου κέρδους του εισαγωγέα-δικαιούχου του εμπορικού σήματος προτού συγκριθεί με την κανονική αξία.
- (115) Η Επιτροπή εξέτασε τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει μια κατάλληλη προσαρμογή βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 10 στοιχείο δ) («επίπεδο εμπορίου») του βασικού κανονισμού. Ωστόσο, δεν ικανοποιούνται οι σχετικές προϋποθέσεις καθώς η Επιτροπή δεν διαπίστωσε συνεπή και διακριτή διαφορά ως προς τις λειτουργίες και τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μεταξύ των πωλήσεων ΚΠΕ και των πωλήσεων που δεν είναι ΚΠΕ στην ενωσιακή αγορά στο επίπεδο τύπου προϊόντος κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 10 στοιχείο δ) σημείο i) του βασικού κανονισμού. Δεν ήταν δυνατόν να εφαρμοστεί ούτε το άρθρο 2 παράγραφος 10 στοιχείο δ) σημείο ii), καθώς το σχετικό επίπεδο εμπορίου —ΚΠΕ— δεν υφίσταται στην εγχώρια αγορά των ενωσιακών παραγωγών.
- (116) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει προσαρμογή βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 10 στοιχείο ια) («άλλοι παράγοντες») για να ληφθεί υπόψη το κόστος σχεδιασμού και το κόστος E & A των εισαγωγέων-δικαιούχων του εμπορικού σήματος. Ωστόσο, στο παρόν στάδιο της έρευνας οι παραγωγοί-εξαγωγείς δεν έχουν διαβιβάσει στην Επιτροπή αξιόπιστο ποσοτικό προσδιορισμό των εν λόγω εξόδων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να της διαβιβάσουν αξιόπιστο και επαληθεύσιμο ποσοτικό προσδιορισμό των εξόδων ενόψει προσαρμογής βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 10 στοιχείο ια) του βασικού κανονισμού.
- (117) Ως εκ τούτου, το αίτημα του CCCME απορρίφθηκε.
- (118) Σύμφωνα με τους τρεις παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, η ταξινόμηση του τύπου προϊόντος που προτείνει η Επιτροπή ήταν ανεπαρκής για να γίνει διάκριση μεταξύ ηλεκτρικών ποδηλάτων διαφορετικών επιπέδων τιμών. Ζήτησαν από την Επιτροπή να προσθέσει ορισμένα χαρακτηριστικά στην ταξινόμηση του τύπου προϊόντος, συγκεκριμένα τα εξής:
- εκτροχιαστή (ντεραγιέρ) – για να αντικατοπτρίζεται η διαφορά μεταξύ εξωτερικού εκτροχιαστή και εσωτερικού εκτροχιαστή·
  - φρένο – για να αντικατοπτρίζεται η διαφορά μεταξύ μηχανικού και υδραυλικού φρένου·
  - ανάρτηση – για να αντικατοπτρίζεται η διαφορά μεταξύ ανάρτησης με ελατήριο, υδραυλικής ανάρτησης και αεροανάρτησης· και
  - χαρακτηριστικά μπαταρίας —να προστεθούν δύο εύρη ισχύος— κάτω των 250Wh και μεταξύ 250Wh και 350Wh.
- (119) Ο καταγγέλλων, από την άλλη, υποστήριξε ότι διαφορετικά εξαρτήματα στο πλαίσιο του κάθε προτεινόμενου χαρακτηριστικού δεν έχουν, αυτά καθαυτά, διαφορετικές τιμές. Επιπλέον, τα ηλεκτρικά ποδήλατα τα οποία εικάζεται ότι έχουν πιο ακριβά εξαρτήματα εντός κάθε προτεινόμενου χαρακτηριστικού δεν είναι κατ' ανάγκη ακριβότερα από αυτά που έχουν πιο φθηνά, κατά τους ισχυρισμούς, εξαρτήματα. Ο καταγγέλλων έδωσε διάφορα παραδείγματα για αυτό.
- (120) Οι παραγωγοί-εξαγωγείς, με τη σειρά τους, διαφώνησαν, επισημαίνοντας ότι, για παράδειγμα, στα παραδείγματα του ο καταγγέλλων συγκρίνει έναν εξωτερικό εκτροχιαστή ανώτερης κατηγορίας (με 10 ταχύτητες) με εσωτερικό εκτροχιαστή κατώτερης κατηγορίας (με τρεις ταχύτητες). Αυτός θα μπορούσε να είναι ο λόγος για τον οποίο η τιμή είναι παρόμοια. Ομοίως, μηχανικά φρένα ανώτερης κατηγορίας συγκρίνονται με υδραυλικά φρένα κατώτερης κατηγορίας. Ο παραγωγός-εξαγωγέας επισήμανε επίσης ότι η σύγκριση των ποδηλάτων που περιέχουν διαφορετικά εξαρτήματα για να αποδειχθεί ότι τα εξαρτήματα αυτά δεν επηρεάζουν την τιμή του ποδηλάτου στο σύνολό του άσκοπη, καθώς σε κάθε παράδειγμα υπάρχουν άλλοι διαφοροποιητικοί παράγοντες πέραν των εν λόγω εξαρτημάτων.
- (121) Η Επιτροπή έλαβε υπόψη και τις δύο σειρές παρατηρήσεων. Σχετικά με τα συμπληρωματικά χαρακτηριστικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν ήταν σε θέση να διαπιστώσει ότι ένας εσωτερικός εκτροχιαστής θα ήταν πάντα κατά πολύ ακριβότερος από έναν εξωτερικό ούτε ότι ένα υδραυλικό φρένο θα ήταν πάντα κατά πολύ ακριβότερο από ένα μηχανικό. Στο πλαίσιο των εν λόγω υποκατηγοριών υπάρχουν εξαρτήματα που βρίσκονται στην ανώτερη ή στην κατώτερη βαθμίδα του φάσματος των τιμών. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν φαίνεται να προκύπτει συνεπής διαφορά ως προς την τιμή μεταξύ διαφόρων εξαρτημάτων εντός των προτεινόμενων συμπληρωματικών χαρακτηριστικών που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν αλλαγές στους τύπους προϊόντος που έχει καθοριστεί στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας.
- (122) Στο παρόν στάδιο της έρευνας δεν υπήρχαν αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν προσαρμογές με βάση τις διαφορές ως προς την τιμή των εξαρτημάτων στο πλαίσιο των χαρακτηριστικών που αναφέρονται ανωτέρω, καθώς και των συμπληρωματικών χαρακτηριστικών που ζητήθηκαν αργότερα από τους παραγωγούς-εξαγωγείς (συγκεκριμένα τον αριθμό των ταχυτήτων του εκτροχιαστή και την εμπορική ονομασία του κεντρικού κινητήρα). Τα κινεζικά ηλεκτρικά ποδήλατα που εξάγονται στην Ένωση χρησιμοποιούν ένα μείγμα εξαρτημάτων όσον αφορά τα ανωτέρω χαρακτηριστικά, το οποίο, με βάση τα όσα γνωρίζει η Επιτροπή, δεν ευνοεί έναν συγκεκριμένο τύπο. Το ίδιο μπορεί να υποστηριχθεί για τα ηλεκτρικά ποδήλατα που παράγονται στην Ένωση. Και ως προς αυτό, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να της διαβιβάσουν τυχόν επαληθεύσιμα αποδεικτικά στοιχεία και πληροφορίες προκειμένου να ολοκληρώσει την αξιολόγησή της σχετικά με τα ανωτέρω επιχειρήματα.

### 3.4. Περιθώρια ντάμπινγκ

- (123) Για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, η Επιτροπή συνέκρινε τη σταθμισμένη μέση κανονική αξία κάθε τύπου του ομοειδούς προϊόντος με τη σταθμισμένη μέση τιμή εξαγωγής του αντίστοιχου τύπου του υπό εξέταση προϊόντος σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 11 και 12 του βασικού κανονισμού.
- (124) Το περιθώριο ντάμπινγκ για τους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα καθορίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού. Αυτό το περιθώριο υπολογίστηκε ως ο σταθμισμένος μέσος όρος των περιθωρίων που καθορίστηκαν για τους παραγωγούς-εξαγωγείς που συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα.
- (125) Όσον αφορά τους άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ, η Επιτροπή καθόρισε το επίπεδο συνεργασίας στη ΛΔΚ. Υπολόγισε το εν λόγω επίπεδο εκτιμώντας τον όγκο των εξαγωγών των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων στην Ένωση σε σχέση με τον συνολικό όγκο των εξαγωγών από την οικεία χώρα στην Ένωση.
- (126) Το επίπεδο συνεργασίας ήταν υψηλό. Ως εκ τούτου, το περιθώριο ντάμπινγκ για όλους τους άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ καθορίστηκε προσωρινά σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο υψηλότερο δυνατό περιθώριο ντάμπινγκ που διαπιστώθηκε για τους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος.
- (127) Τα προσωρινά περιθώρια ντάμπινγκ, εκφρασμένα ως ποσοστό της τιμής CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή του δασμού, έχουν ως εξής:

Πίνακας 1

Εταιρεία	Προσωρινό περιθώριο ντάμπινγκ
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	34,6 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd και Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou)	106,4 %
Συνεργαζόμενοι παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα (βλέπε παράρτημα)	51,0 %
Όλες οι άλλες εταιρείες	106,4 %

## 4. ΖΗΜΙΑ

### 4.1. Ορισμός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της ενωσιακής παραγωγής

- (128) Κατά την έναρξη της εξεταζόμενης περιόδου το ομοειδές προϊόν παρασκευαζόταν από 41 παραγωγούς στην Ένωση. Οι παραγωγοί αυτοί αποτελούν τον «ενωσιακό κλάδο παραγωγής» («ενωσιακή βιομηχανία») κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Τέσσερις από αυτούς σταμάτησαν την παραγωγή τους κατά την περίοδο έρευνας..
- (129) Η συνολική παραγωγή της Ένωσης κατά την περίοδο εξέτασης καθορίστηκε σε περίπου 1,1 εκατομμύρια τεμάχια. Η Επιτροπή καθόρισε την ποσότητα της παραγωγής με βάση τα στοιχεία για την κατανάλωση που υπέβαλε η Συνομοσπονδία της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας Ποδηλάτων («CONEBI»), τις στατιστικές για τις εισαγωγές και τον λόγο των πωλήσεων προς την παραγωγή των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος.
- (130) Ένα ενδιαφερόμενο μέρος δήλωσε ότι δύο ενωσιακοί παραγωγοί είναι και εισαγωγείς ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ωστόσο, δεν ζήτησε να εξαιρεθούν οι εν λόγω παραγωγοί από τον ορισμό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ούτε προέβαλε επιχειρήματα που να δικαιολογούν την εξαίρεσή τους. Οι εισαγωγές αυτές καθαυτές δεν συνιστούν λόγο εξαίρεσης από τον ορισμό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.
- (131) Ένα άλλο μέρος υποστήριξε ότι η εταιρεία ATALA και η συνδεδεμένη εταιρεία της Accell Nederland δεν θα πρέπει να θεωρούνται ότι ανήκουν στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής διότι η ATALA εισάγει ηλεκτρικά ποδήλατα από την ΛΔΚ. Σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, οι εταιρείες ATALA και Accell δεν είναι συνδεδεμένες. Σε κάθε περίπτωση, οι εισαγωγές αυτές καθαυτές δεν συνιστούν λόγο εξαίρεσης από τον ορισμό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

- (132) Άλλοι ενωσιακοί παραγωγοί που ζήτησαν εμπιστευτική μεταχείριση ανέφεραν εισαγωγές από τη ΛΔΚ. Οι εν λόγω εταιρείες μαζί με τις εταιρείες που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 130 και 131 αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 5 % της παραγωγής και των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Επομένως, δεν έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο στους δείκτες ζημίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στο σύνολό του. Το κατά πόσον οι εν λόγω εταιρείες θεωρούνται ότι ανήκουν στο ενωσιακό κλάδο παραγωγής δεν έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στην ανάλυση της ζημίας. Το θέμα θα εξεταστεί περαιτέρω για την εξαγωγή των τελικών πορισμάτων.

#### 4.2. Ενωσιακή κατανάλωση

- (133) Η Επιτροπή προσδιόρισε την κατανάλωση της Ένωσης με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε η CONEBI.
- (134) Η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 2

#### Ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)

	2014	2015	2016	ΠΕ
Συνολική ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Δείκτης	100	120	146	174

Πηγή: CONEBI

- (135) Η ενωσιακή κατανάλωση αυξήθηκε σταθερά από 1,1 εκατομμύρια τεμάχια το 2014 σε περίπου 2 εκατομμύρια τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας, γεγονός που αντιστοιχεί σε αύξηση κατά 74 % για την υπό εξέταση περίοδο. Η ανάπτυξη αυτή οφείλεται στη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον και στις συνεχείς επενδύσεις στο μάρκετινγκ και την προώθηση, καθώς και στην τεχνολογική εξέλιξη των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

#### 4.3. Εισαγωγές από τη ΛΔΚ

##### 4.3.1. Όγκος και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από τη ΛΔΚ

- (136) Από το 2017 τα ηλεκτρικά ποδήλατα υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 8711 60 10. Πριν από το 2017 τα ηλεκτρικά ποδήλατα υπάγονταν στον κωδικό ΣΟ ex 8711 90 10 ο οποίος περιλάμβανε και άλλα προϊόντα. Για να αντιμετωπιστεί το θέμα αυτό, ο καταγγέλλων υπέβαλε λεπτομερείς κινεζικές τελωνειακές στατιστικές στις οποίες ήταν δυνατόν να εντοπιστούν οι κινεζικές εξαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- (137) Η Επιτροπή προσδιόρισε τον όγκο των εισαγωγών βάσει στοιχείων της Eurostat με παρεκβολή στον σχετικό κωδικό ΕΣ του λόγου των κινεζικών εξαγωγών ηλεκτρονικών ποδηλάτων (όπως καθορίζεται ανωτέρω) προς τις συνολικές εξαγωγές από την ΛΔΚ με τον ίδιο κωδικό ΕΣ. Για τους εννέα μήνες του 2017 οι στατιστικές για τις κινεζικές εισαγωγές βασίστηκαν απευθείας στην Eurostat.
- (138) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών προσδιορίστηκε στη συνέχεια μέσω της σύγκρισης των όγκων εισαγωγών με την ενωσιακή κατανάλωση, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 2 στην αιτιολογική σκέψη 134.
- (139) Οι εισαγωγές στην Ένωση από τη ΛΔΚ εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 3

#### Όγκος εισαγωγών (τεμάχια) και μερίδιο αγοράς

	2014	2015	2016	ΠΕ
Όγκος εισαγωγών από τη ΛΔΚ (τεμάχια)	199 728	286 024	389 046	699 658
Δείκτης	100	143	195	350
Μερίδιο αγοράς (%0)	18	21	23	35
Δείκτης	100	120	133	201

Πηγή: Eurostat, κινεζικές στατιστικές εξαγωγών

- (140) Ο όγκος των εισαγωγών από τη ΛΔΚ υπερτριπλασιάστηκε, σημειώνοντας αύξηση από σχεδόν 200 000 τεμάχια το 2014 σε 700 000 τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας. Ο ρυθμός της ανάπτυξης επιταχύνθηκε μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας.
- (141) Παράλληλα, το μερίδιο των εισαγωγών από τη ΛΔΚ στην αγορά της Ένωσης αυξήθηκε από 17 % το 2014 σε 35 % κατά την περίοδο της έρευνας.
- (142) Το CCCME εξέφρασε ανησυχίες όσον αφορά την αξιοπιστία των κινεζικών τελωνειακών στατιστικών που υποβλήθηκαν από τον καταγγέλλοντα και ζήτησε να δημοσιοποιηθούν οι λεπτομερείς στατιστικές και η πηγή των εν λόγω δεδομένων.
- (143) Ο καταγγέλλων έθεσε στη διάθεση της Επιτροπής τα λεπτομερή στατιστικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται προς υποστήριξη της καταγγελίας του. Ο καταγγέλλων υπέβαλε επίσης, σε μη εμπιστευτική εκδοχή της καταγγελίας, τα συνολικά στοιχεία των εξαγωγών ανά έτος. Επιπλέον, ο καταγγέλλων δήλωσε ότι η πηγή ήταν οι κινεζικές τελωνειακές αρχές, ανέφερε τους κωδικούς που χρησιμοποιήθηκαν και εξήγησε τη μεθοδολογία του για τον αποκλεισμό άλλων προϊόντων εκτός από το υπό εξέταση προϊόν.
- (144) Η Επιτροπή διαπίστωσε, με την επαλήθευση των στοιχείων αυτών, ότι ο καταγγέλλων είχε αγοράσει τις εν λόγω τελωνειακές στατιστικές από κινεζική εταιρεία συσταθείσα από πολλών ετών, η οποία ειδικεύεται στον εν λόγω κλάδο και ότι οι ίδιες πληροφορίες παρασχέθηκαν από άλλους Κινέζους παρόχους υπηρεσιών.
- (145) Από την άλλη, οι επαληθεύσεις έδειξαν επίσης ότι ο καταγγέλλων είχε περιγράψει επακριβώς στον ανοικτό φάκελο τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τον υπολογισμό των εξαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ.
- (146) Επιπροσθέτως, τα λεπτομερή στοιχεία που υπέβαλε ο καταγγέλλων διασταυρώθηκαν με άλλες πηγές πληροφοριών και αποδείχθηκε ότι ήταν αξιόπιστα. Κανένα άλλος μέρος δεν πρότεινε εναλλακτική πηγή πληροφόρησης ή μεθοδολογία.
- (147) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι τα λεπτομερή δεδομένα και η ταυτότητα της εταιρείας που παρείχε τις εν λόγω πληροφορίες ήταν από τη φύση τους εμπιστευτικά στοιχεία κατά την έννοια του άρθρου 19 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Η αποκάλυψη της ταυτότητας του παρόχου των πληροφοριών θα είχε σημαντικό δυσμενή αντίκτυπο στο πρόσωπο που παρείχε τις πληροφορίες ή στο πρόσωπο από το οποίο είχαν ληφθεί οι πληροφορίες.
- (148) Υπό αυτές τις συνθήκες και δεδομένου του βαθμού γνωστοποίησης των συγκεντρωτικών δεδομένων και της μεθοδολογίας σχετικά με τον μη εμπιστευτικό φάκελο, η Επιτροπή έκρινε ότι τα εισερχόμενα δεδομένα και την ταυτότητα της εταιρείας που τα μεταώλησε δεν είναι αναγκαία προκειμένου να μπορέσει το οικείο μέρος να ασκήσει τα δικαιώματά υπεράσπισης του.
- (149) Επομένως, ο ισχυρισμός αυτός έπρεπε να απορριφθεί.
- (150) Τα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίστηκαν ότι οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ ακολούθησαν τις τάσεις της αγοράς, καθώς τόσο η ενωσιακή κατανάλωση όσο και οι κινεζικές εξαγωγές αυξάνονται. Ωστόσο, επισημάνθηκε ότι το μέγεθος της αύξησης των κινεζικών εξαγωγών είναι πολύ διαφορετικό από το μέγεθος της αύξησης της κατανάλωσης στην Ένωση. Μεταξύ του 2014 και της περιόδου έρευνας οι κινεζικές εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 250 % ενώ η κατανάλωση στην Ένωση αυξήθηκε με πολύ βραδύτερο ρυθμό κατά 74 %. Αρα, ενώ η τάση ήταν σίγουρα η ίδια, το μέγεθος της αύξησης ήταν πολύ διαφορετικό.

#### 4.3.2. Τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ και υποτιμολόγηση

- (151) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές των εισαγωγών με βάση τα στοιχεία της Eurostat σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 137.
- (152) Η μέση τιμή των εισαγωγών στην Ένωση από τη ΛΔΚ εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 4

#### Τιμές εισαγωγής (ευρώ/τεμάχιο)

	2014	2015	2016	ΠΕ
ΛΔΚ	472	451	477	422
Δείκτης	100	96	101	89

Πηγή: Eurostat, κινεζικές στατιστικές εξαγωγών

- (153) Η μέση τιμή των εισαγωγών από τη ΛΔΚ μειώθηκε κατά 11 % μεταξύ του 2014 και του 2015 και κατά την περίοδο έρευνας, με μια πρώτη μείωση της τάξης του 4 % μεταξύ του 2014 και του 2015 και μια δεύτερη μείωση 12 % μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας.
- (154) Δεδομένου ότι δεν ήταν γνωστό το λεπτομερές μείγμα τύπων προϊόντος λόγω της γενικής φύσης των στατιστικών της Eurostat, η εξέλιξη των τιμών δεν είναι απόλυτα αξιόπιστη. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι μέσες τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ ήταν σημαντικά χαμηλότερες τόσο από τις τιμές των ενωσιακών παραγωγών όσο και από τις εισαγωγές άλλων τρίτων χωρών εκτός της ΛΔΚ. Επιπροσθέτως, ενώ οι Κινέζοι εξαγωγείς διεύρυναν το φάσμα των προϊόντων που πωλούσαν στην ενωσιακή αγορά και περιέλαβαν πιο ακριβά ηλεκτρικά ποδήλατα, η μέση τιμή των κινεζικών εισαγωγών μειώθηκε.
- (155) Η Επιτροπή προσδιόρισε την υποτιμολόγηση κατά την περίοδο της έρευνας συγκρίνοντας:
- (1) τις μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης ανά τύπο προϊόντος οι οποίες χρεώθηκαν από τους τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην ενωσιακή αγορά, προσαρμοσμένες σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου· και
  - (2) τις αντίστοιχες μέσες σταθμισμένες τιμές ανά τύπο προϊόντος των εισαγωγών από τους παραγωγούς εξαγωγείς της ΛΔΚ που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα στον πρώτο ανεξάρτητο πελάτη στην αγορά της Ένωσης, όπως προσδιορίστηκαν βάσει CIF, με κατάλληλες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι τελωνειακοί δασμοί και τα έξοδα μετά την εισαγωγή.
- (156) Το υπουργείο Εμπορίου της Κίνας (MOFCOM) ισχυρίστηκε ότι η ανάλυση της υποτιμολόγησης θα πρέπει να λάβει υπόψη διάφορα στοιχεία, όπως ο τύπος του ηλεκτρικού ποδηλάτου (π.χ. ηλεκτρικό ποδήλατο πόλης και ηλεκτρικό ποδήλατο βουνού), η θέση του κινητήρα (επί του τροχού ή κεντρικός κινητήρας), η ισχύς της μπαταρίας και το υλικό από το οποίο είναι κατασκευασμένο το ηλεκτρικό ποδήλατο (π.χ. χάλυβας, αλουμίνιο, άνθρακας). Επιβεβαιώνεται ότι όλοι αυτοί οι παράγοντες λήφθηκαν υπόψη κατά την ανάλυση της υποτιμολόγησης.
- (157) Η Επιτροπή πραγματοποίησε τη σύγκριση των τιμών ανά τύπο προϊόντος για τις συναλλαγές, δεόντως προσαρμοσμένες όπου ήταν απαραίτητο, και αφού αφαιρέθηκαν οι μειώσεις και οι εκπτώσεις. Όσον αφορά το επίπεδο εμπορίου των εν λόγω συναλλαγών, διαπιστώθηκε ότι τόσο οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος όσο και οι κινεζικοί εξαγωγείς του δείγματος πωλούν σε πελάτες ΚΠΕ καθώς και με το δικό τους εμπορικό σήμα. Επομένως, εξετάστηκε αν και κατά πόσο ήταν δικαιολογημένη η προσαρμογή για το επίπεδο εμπορίου. Ως προς αυτό, εξετάστηκε κατά πόσον υπάρχουν σταθερές και σαφείς διαφορές στις τιμές μεταξύ πωλήσεων σε πελάτες ΚΠΕ και πωλήσεων με το δικό τους εμπορικό σήμα. Διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει ιδιαίτερα συνεπής και διακριτή διαφορά στις τιμές για τις πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος.
- (158) Το αποτέλεσμα της σύγκρισης εκφράστηκε ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο έρευνας. Το εν λόγω αποτέλεσμα έδειξε περιθώρια υποτιμολόγησης που κυμαίνονταν από 16,2 % έως 41 %.

#### 4.4. Οικονομική κατάσταση της ενωσιακής βιομηχανίας

##### 4.4.1. Γενικές παρατηρήσεις

- (159) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η εξέταση των επιπτώσεων των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ για την ενωσιακή βιομηχανία περιλαμβάνει αξιολόγηση όλων των οικονομικών δεικτών που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.
- (160) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 28, για τον προσδιορισμό της πιθανής ζημίας που υπέστη ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της δειγματοληψίας.
- (161) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή προέβη σε διάκριση μεταξύ των μακροοικονομικών και μικροοικονομικών δεικτών ζημίας.
- (162) Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες (παραγωγή, παραγωγική ικανότητα, χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, όγκος πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, απασχόληση, ανάπτυξη, παραγωγικότητα, μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ) με βάση τα στοιχεία που προήλθαν από την CONEBI, τις στατιστικές εισαγωγών και τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος.
- (163) Η Επιτροπή έλεγξε τα στοιχεία κατανάλωσης που υπέβαλε η CONEBI. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα στοιχεία αυτά βασίζονταν πραγματικά σε στοιχεία που είχαν συλλεχθεί από εθνικές ενώσεις Ευρωπαίων παραγωγών, ότι προέρχονταν από δηλώσεις εταιρειών ή εύλογες εκτιμήσεις και ότι τεκμηριώνονται από τα κατάλληλα έγγραφα και ερευνητικές διαδικασίες.

- (164) Οι δείκτες των πωλήσεων, παραγωγής, παραγωγικής ικανότητας και απασχόλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής προκύπτουν από τα στοιχεία αυτά. Υπολογίστηκαν με βάση τα σχετικά ποσοστά των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος. Η προσέγγιση ακολουθεί τη μεθοδολογία που περιγράφεται από τον καταγγέλλοντα στη μην εμπιστευτική εκδοχή της καταγγελίας. Κανένα ενδιαφερόμενο μέρος δεν έκανε παρατηρήσεις σχετικά με τη μεθοδολογία αυτή.
- (165) Με βάση τα παραπάνω η Επιτροπή έκρινε ότι το σύνολο των μακροοικονομικών δεδομένων είναι αντιπροσωπευτικό της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.
- (166) Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες (μέσες μοναδιαίες τιμές πώλησης, κόστος εργασίας, μοναδιαίο κόστος, αποθέματα, κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση των επενδύσεων) βάσει των στοιχείων που περιέχονταν στις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος, τα οποία επαληθεύτηκαν δεόντως. Τα στοιχεία αφορούν τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος.

#### 4.4.2. Μακροοικονομικοί δείκτες

##### 4.4.2.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

- (167) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η συνολική παραγωγή, η παραγωγική ικανότητα και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας της Ένωσης εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 5

#### Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

	2014	2015	2016	ΠΕ
Όγκος παραγωγής (τεμάχια)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
Δείκτης	100	117	132	129
Παραγωγική ικανότητα (τεμάχια)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
Δείκτης	100	122	149	135
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%)	74	71	65	71
Δείκτης	100	96	89	96

Πηγή: CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

- (168) Ο όγκος παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 29 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο παρά τη μείωση κατά 2 % μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας.
- (169) Η αύξηση της παραγωγής κατευθύνθηκε από την αύξηση της κατανάλωσης. Η παραγωγή πρέπει να σχεδιάζεται πριν από τις πολύ σύντομες περιόδους πωλήσεων και, επομένως, βασίζεται σε κάποιο βαθμό σε προβλέψεις πωλήσεων. Ως εκ τούτου, η μείωση της παραγωγής μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας συνδεόταν κυρίως με μια συνεχή απώλεια μεριδίου αγοράς έναντι των εισαγωγών από τη ΔΔΚ, οι οποίες ανάγκασαν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να επαναξιολογήσει τις προσδοκίες του.
- (170) Η παραγωγική ικανότητα αυξήθηκε κατά 35 % μεταξύ του 2014 και της περιόδου έρευνας. Η παραγωγική ικανότητα αυξήθηκε κατά 49 % μεταξύ του 2014 και του 2016 και στη συνέχεια μειώθηκε κατά 9 % μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας.
- (171) Η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας μειώθηκε από 74 % το 2014 σε 71 % κατά την περίοδο έρευνας. Η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας μειώθηκε από 74 % σε 65 % μεταξύ του 2014 και του 2016 λόγω της ταχύτερης αύξησης της ικανότητας σε σχέση με την παραγωγή. Η τάση αντιστράφηκε μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας όταν η ικανότητα μειώθηκε σε μεγαλύτερο βαθμό σε σύγκριση με τη μείωση της παραγωγής, γεγονός που οδήγησε σε αύξηση της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας από 65 % σε 71 %.
- (172) Η παραγωγική ικανότητα είναι ο θεωρητικός αριθμός ηλεκτρικών ποδηλάτων που μπορούν να παραχθούν στις διαθέσιμες γραμμές παραγωγής. Οι γραμμές παραγωγής που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων προέρχονται κυρίως από μετατροπή υφιστάμενων γραμμών παραγωγής που προηγουμένως χρησιμοποιούνταν για συμβατικά ποδήλατα. Η μετατροπή αυτή μπορεί να γίνει γρήγορα και με μικρό κόστος. Η ικανότητα παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων αντιπροσωπεύει ένα μικρό τμήμα της υφιστάμενης ικανότητας παραγωγής συμβατικών ποδηλάτων. Κατά συνέπεια, οι δείκτες της παραγωγικής ικανότητας και της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας παρουσιάζουν περιορισμένο ενδιαφέρον καθώς μπορούν να προσαρμόζονται ανάλογα με τις εξελίξεις της αγοράς. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η μετάβαση από την παραγωγή συμβατικών στην παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν απαιτεί σημαντικές επενδύσεις (με αντίκτυπο στις ταμειακές ροές, την ικανότητα άντλησης κεφαλαίων ή τη συνέχιση των δραστηριοτήτων), σημαντικά πάγια έξοδα (με σημαντικό αντίκτυπο στην κερδοφορία που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση) ή υποχρέωση αύξησης της παραγωγής.

## 4.4.2.2. Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

- (173) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 6

**Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς**

	2014	2015	2016	ΠΕ
Συνολικός όγκος πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης (τεμάχια)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
Δείκτης	100	109	125	121
Μερίδιο αγοράς (%)	76	69	64	53
Δείκτης	100	91	85	69

Πηγή: CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

- (174) Ο όγκος πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 21 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Ο όγκος πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 25 % μεταξύ του 2014 και του 2016 και στη συνέχεια μειώθηκε κατά 3 % μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας.
- (175) Η αύξηση του όγκου των πωλήσεων μεταξύ του 2014 και του 2016, όπως και η ανάπτυξη του όγκου παραγωγής, κατευθύνθηκε από την αύξηση της κατανάλωσης. Η πτώση του όγκου των πωλήσεων μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας συνδεόταν άμεσα στη συνεχιζόμενη απώλεια του μεριδίου αγοράς έναντι των εισαγωγών από την ΛΔΚ.
- (176) Οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε με πολύ βραδύτερο βαθμό σε σχέση με την ανάπτυξη της κατανάλωσης. Ως αποτέλεσμα, το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε σημαντικά, το οποίο μειώθηκε από 76 % το 2014 έως το 53 % κατά την περίοδο έρευνας.

## 4.4.2.3. Αύξηση

- (177) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να επωφεληθεί πλήρως από την αύξηση της κατανάλωσης μεταξύ του 2014 και της περιόδου έρευνας. Πράγματι, η κατανάλωση αυξήθηκε κατά 74 % ενώ ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατάφερε να αυξήσει τις πωλήσεις του μόνο κατά 21 %. Κατά συνέπεια, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής απώλεσε σημαντικό μερίδιο αγοράς (23 εκατοστιαίες μονάδες) κατά την εν λόγω περίοδο. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υποχρεώθηκε να μειώσει την παραγωγή, τις πωλήσεις, την απασχόληση και την παραγωγική ικανότητά του μεταξύ του 2016 και της εξεταζόμενης περιόδου εξαιτίας των εισαγωγών από τη ΛΔΚ που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.

## 4.4.2.4. Απασχόληση και παραγωγικότητα

- (178) Κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, η απασχόληση και η παραγωγικότητα εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 7

**Απασχόληση και παραγωγικότητα**

	2014	2015	2016	ΠΕ
Αριθμός εργαζομένων	2 577	3 030	3 546	3 610
Δείκτης	100	118	138	140
Παραγωγικότητα (τεμάχια/απασχολούμενο)	327	326	312	302
Δείκτης	100	100	96	92

Πηγή: CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

- (179) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής σημείωσε αύξηση του επιπέδου απασχόλησης κατά 40 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης πραγματοποιήθηκε μεταξύ 2014 και 2016. Η απασχόληση αυξήθηκε κατά 2 % μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας.
- (180) Η παραγωγικότητα μειώθηκε κατά 8 % ως αποτέλεσμα της αύξησης της απασχόλησης σε υψηλότερο ρυθμό απ' ό, τι η παραγωγή.

#### 4.4.2.5. Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις συνέπειες παλαιών πρακτικών ντάμπινγκ

- (181) Ο αντίκτυπος του μεγέθους των πραγματικών περιθωρίων ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ήταν σημαντικός, δεδομένου του όγκου και των τιμών των εισαγωγών από τη ΛΔΚ.
- (182) Δεν υπάρχουν ενδείξεις για προηγούμενο ντάμπινγκ.

#### 4.4.3. Μικροοικονομικοί δείκτες

##### 4.4.3.1. Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές

- (183) Οι μέσες σταθμισμένες μοναδιαίες τιμές πώλησης των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση κατά την εξεταζόμενη περίοδο εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 8

#### Τιμές πώλησης στην Ένωση

	2014	2015	2016	ΠΕ
Μέση μοναδιαία τιμή πωλήσεων στην Ένωση (ευρώ/τεμάχιο)	1 112	1 156	1 237	1 276
Δείκτης	100	104	111	115
Μοναδιαίο κόστος παραγωγής (EUR/τεμάχιο)	1 068	1 134	1 173	1 234
Δείκτης	100	106	110	116

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος:

- (184) Οι μέσες τιμές πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος αυξήθηκαν κατά 15 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ανάλογα με την αύξηση του μέσου κόστους παραγωγής που αυξήθηκε κατά 16 %.
- (185) Καθώς το μέσο κόστος και οι μέσες τιμές επηρεάζονται από το μείγμα η προϊόντων που πωλείται από τους εν λόγω παραγωγούς, αυτό δεν σημαίνει ότι το κόστος και η τιμή ενός συγκρίσιμου προϊόντος αυξήθηκε κατά 16 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

##### 4.4.3.2. Κόστος εργασίας

- (186) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο το μέσο κόστος εργασίας των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 9

#### Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο

	2014	2015	2016	ΠΕ
Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
Δείκτης	100	97	91	90

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος:

- (187) Το μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο μειώθηκε κατά 10 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο λόγω της αύξησης του αριθμού του εργαζομένου στα εργοστάσια σε σχέση με την αύξηση του αριθμού του προσωπικού που απασχολείται στις πωλήσεις και διοικητικά καθήκοντα.

## 4.4.3.3. Αποθέματα

- (188) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, τα επίπεδα των αποθεμάτων των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 10

## Αποθέματα

	2014	2015	2016	ΠΕ
Τελικά αποθέματα (τεμάχια)	59 375	73 521	90 573	98 412
Δείκτης	100	124	153	166

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος:

- (189) Το επίπεδο των τελικών αποθεμάτων των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος αυξήθηκε κατά 66 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.
- (190) Επισημάνθηκε ότι το επίπεδο των αποθεμάτων κατά την περίοδο έρευνας ελήφθη από τα τέλη Σεπτεμβρίου όταν τα αποθέματα είναι συνήθως μικρά καθώς η περίοδος συμπίπτει με το τέλος της περιόδου πωλήσεων. Αντιθέτως, το επίπεδο των αποθεμάτων σε άλλες περιόδους ελήφθη στα τέλη Δεκεμβρίου όταν είναι φυσιολογικό να υπάρχουν υψηλά αποθέματα πριν από την έναρξη της επόμενης περιόδου πωλήσεων.
- (191) Επομένως, η αύξηση των αποθεμάτων ήταν σημαντική. Διαπιστώθηκε ότι λόγω της γενικής ανάπτυξης της αγοράς και εξαιτίας του γεγονότος ότι, ενώ οι όγκοι παραγωγής παρέμεναν κατά πολύ κατώτεροι της αύξησης της κατανάλωσης, οι όγκοι των πωλήσεων αυξήθηκαν με ακόμα βραδύτερους ρυθμούς από την παραγωγή, οδηγώντας σε συσσώρευση αποθεμάτων, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα εμφανές στο τέλος της περιόδου έρευνας.

## 4.4.3.4. Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων

- (192) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές, οι επενδύσεις και η απόδοση των επενδύσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 11

## Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση επενδύσεων

	2014	2015	2016	ΠΕ
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (ποσοστό % του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	2,7	4,3	3,8	3,4
Δείκτης	100	160	142	125
Ταμειακές ροές (EUR)	5 178 860	- 5 433 666	17 079 409	4 955 399
Δείκτης	100	- 105	330	96
Ταμειακές ροές (% του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	1,1	- 1,0	2,5	0,6
Δείκτης	100	- 89	218	55
Επενδύσεις (EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
Δείκτης	100	262	116	177
Απόδοση επενδύσεων (%)	18	30	38	37
Δείκτης	100	164	213	203

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος:

- (193) Η Επιτροπή καθόρισε την κερδοφορία για τους τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος εκφράζοντας το προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων.

- (194) Ξεκινώντας από μια χαμηλή βάση του 2,7 % το 2014, τα περιθώρια κέρδους μειώθηκαν από 4,3 % το 2015 σε 3,4 % κατά την περίοδο της έρευνας.
- (195) Οι καθαρές ταμειακές ροές είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών για αυτοχρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Οι ταμειακές ροές μειώθηκαν κατά 4 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο και έγιναν αρνητικές το 2015. Δεν μπόρεσαν να καλύψουν τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο.
- (196) Η σύγκριση του περιθωρίου κέρδους ως ποσοστό του κύκλου εργασιών με τις λειτουργικές ταμειακές εκφρασμένες στην ίδια βάση δείχνει μια όχι ικανοποιητική μετατροπή του κέρδους σε ταμειακές ροές λόγω της διακύμανσης των αποθεμάτων.
- (197) Οι επενδύσεις αυξήθηκαν κατά 77 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο αν και δεν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 2 % των πωλήσεων.
- (198) Το ποσοστό της απόδοσης των επενδύσεων αυξήθηκε κατά 103 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, αν και ο κλάδος ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι διαφθρωτικά κλάδος έντασης μετρητών, απαιτεί λίγα στοιχεία ενεργητικού για τη λειτουργία του και αυτά κατά κανόνα ήδη υπάρχουν από την παραγωγή συμβατικών ποδηλάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η απόδοση των επενδύσεων έχει περιορισμένη σημασία.
- (199) Η μη ικανοποιητική οικονομική επίδοση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε όρους κέρδους και ταμειακών ροών κατά την περίοδο έρευνας περιόρισε την ικανότητά του να αντλήσει κεφάλαια.

#### 4.4.4. Συμπέρασμα σχετικά με τη ζημία

- (200) Αντιμέτωπος με μια επιταχυνόμενη ροή εισαγωγών από την Κίνα που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να επωφεληθεί από την ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτρικών ποδηλάτων. Οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά 21 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο ενώ η κατανάλωση αυξήθηκε κατά 74 %. Κατά την ίδια περίοδο απωλέσθηκαν 23 εκατοστιαίες μονάδες μεριδίου αγοράς, από τις οποίες το 18 % πήγε στις κινεζικές εισαγωγές σε τιμές που ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά ποσοστό που κυμαινόταν από 16 % έως 43 % κατά την περίοδο έρευνας.
- (201) Η πίεση που ασκήθηκε στις τιμές έγινε αισθητή όσον αφορά τα επίπεδα παραγωγής, αποθεμάτων, παραγωγικής ικανότητας, χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας και απασχόλησης. Η παραγωγή αυξήθηκε ευρέως με τον ίδιο ρυθμό όπως η κατανάλωση μεταξύ του 2014 και του 2015 (+ 17 % και + 20 % αντιστοίχως). Ωστόσο, μετά το 2015 ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υποχρεώθηκε να επαναξιολογήσει τις προσδοκίες όσον αφορά τις πωλήσεις. Στη συνέχεια η τάση της παραγωγής παρουσίασε έντονη και αυξανόμενη απόκλιση από τη γενική εξέλιξη της αγοράς, καθώς η παραγωγή αυξήθηκε κατά 12 εκατοστιαίες μονάδες ενώ η κατανάλωση παρουσίασε αύξηση κατά 54 εκατοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2015 και της περιόδου έρευνας.
- (202) Ωστόσο, με εξαίρεση το 2014, η παραγωγή ήταν συστηματικά υψηλότερη από τις πωλήσεις, γεγονός που οδήγησε σε σημαντικά αύξηση των αποθεμάτων. Η παραγωγική ικανότητα, η οποία είχε αυξηθεί ανάλογα με την κατανάλωση έως το 2016, μειώθηκε για να αναχαιτίσει την επιδείνωση του ποσοστού χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας που είχε υποχωρήσει κατά 9 εκατοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2014 και του 2016.
- (203) Συνολικά, μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας, η παραγωγή παρουσίασε πτώση, τα αποθέματα ήταν υψηλότερα από ό,τι πριν από την περίοδο πωλήσεων, η παραγωγική ικανότητα μειώθηκε, η απασχόληση ήταν στάσιμη ενώ οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ αυξήθηκαν κατά 155 εκατοστιαίες μονάδες.
- (204) Η πίεση στις τιμές και η ανικανότητα δημιουργίας οικονομικών κλίμακας σε μια αναδυόμενη αγορά κράτησαν την κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε συμπεσιμένα επίπεδα. Το χαμηλό επίπεδο κερδοφορίας και η διακύμανση των αποθεμάτων οδήγησαν σε χαμηλές λειτουργικές ταμειακές ροές οι οποίες βρίσκονταν σε επίπεδο κατώτερο από επίπεδο των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο και δημιούργησαν ένα επιπλέον στοιχείο ευπάθειας για αυτόν τον κλάδο παραγωγής έντασης μετρητών που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη ρευστότητα που παρέχουν οι τράπεζες. Τέσσερις παραγωγοί κήρυξαν πτώχευση κατά την περίοδο έρευνας.
- (205) Οι δείκτες ζημίας όσον αφορά την ανάπτυξη, το μερίδιο αγοράς, την παραγωγική ικανότητα, τα αποθέματα, τα περιθώρια κέρδους, τις ταμειακές ροές και την ικανότητα άντλησης κεφαλαίου εξελίχθηκαν αρνητικά. Οι άλλοι δείκτες παρέμειναν θετικοί αποκλειστικά και μόνο χάρη στην ισχυρή υποκείμενη ανάπτυξη της ζήτησης.
- (206) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στο στάδιο αυτό ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υπέστη ουσιαστική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

#### 5. ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ

- (207) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ προκάλεσαν σημαντική ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε επίσης κατά πόσον άλλοι γνωστοί παράγοντες θα μπορούσαν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα να είχαν προκαλέσει ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(208) Η Επιτροπή μερίμνησε ώστε ενδεχόμενη ζημία που προκλήθηκε από παράγοντες διαφορετικούς από τις εισαγωγές από τη ΛΔΚ που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ να μην αποδοθεί στις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ. Οι παράγοντες αυτοί είναι: οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες, οι επιδόσεις των εξαγωγικών πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών και ένας εικαζόμενος αντίκτυπος των επενδύσεων και της διεύρυνσης της παραγωγικής ικανότητας.

### 5.1. Επιπτώσεις των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ

(209) Οι τιμές των εισαγωγών που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας με περιθώρια υποτιμολόγησης που κυμάνθηκαν από 16, 2 έως το 43, 2 %. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής απώλεσε 23 εκατοστιαίες μονάδες μεριδίου αγοράς σε μια αγορά που αυξήθηκε κατά 74 % ενώ οι εισαγωγές από την ΛΔΚ αυξήθηκαν κατά 250 % και κέρδισαν 17 εκατοστιαίες μονάδες μεριδίου αγοράς περνώντας από το 18 % στο 35 %. Η πίεση επί των τιμών από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ διατήρησε τα κέρδη και τις ταμειακές ροές σε χαμηλά επίπεδα.

### 5.2. Επιπτώσεις άλλων παραγόντων

#### 5.2.1. Εισαγωγές από τρίτες χώρες

(210) Ο όγκος εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες εξελίχθηκε κατά την υπό εξέταση περίοδο ως εξής:

Πίνακας 12

#### Εισαγωγές από τρίτες χώρες

Χώρα		2014	2015	2016	ΠΕ
Ταϊβάν	Όγκος (τεμάχια)	21 335	43 095	79 312	108 817
	Δείκτης	100	202	372	510
	Μερίδιο αγοράς (%)	2	3	5	5
	Μέση τιμή (EUR)	622	571	843	1 016
	Δείκτης	100	92	135	163
Βιετνάμ	Όγκος (τεμάχια)	37 892	74 259	91 468	101 376
	Δείκτης	100	196	241	268
	Μερίδιο αγοράς (%)	3	5	5	5
	Μέση τιμή (EUR)	435	539	542	570
	Δείκτης	100	124	125	131
Ελβετία	Όγκος (τεμάχια)	883	14 310	30 477	28 440
	Δείκτης	100	1 621	3 452	3 221
	Μερίδιο αγοράς (%)	0	1	2	1
	Μέση τιμή (EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	Δείκτης	100	122	141	141
Ιαπωνία	Όγκος (τεμάχια)	16 994	4 217	1 613	1 710
	Δείκτης	100	25	9	10
	Μερίδιο αγοράς (%)	1	0	0	0
	Μέση τιμή (EUR)	1 098	1 406	1 687	952
	Δείκτης	100	128	154	87

Χώρα		2014	2015	2016	ΠΕ
Σύνολο όλων των τρίτων χωρών πλην της ΛΔΚ	Όγκος (τεμάχια)	77 104	135 881	202 870	240 343
	Δείκτης	100	176	263	312
	Μερίδιο αγοράς (%)	7	10	12	12
	Μέση τιμή (EUR)	641	666	828	897
	Δείκτης	100	104	129	140

Πηγή: Eurostat

- (211) Ο όγκος των εισαγωγών από τρίτες χώρες άλλες εκτός από τη ΛΔΚ εξελίχθηκε σε μεγάλο βαθμό, αυξάνοντας το μερίδιο αγοράς του από 7 % το 2014 (77 000 τεμάχια) σε 12 % (240 000 κατά την περίοδο της έρευνας). Ωστόσο, ο ρυθμός αύξησης επιβραδύνθηκε όταν οι Κινέζοι εξαγωγείς ενέτειναν τη δραστηριότητά τους μετά το 2015.
- (212) Οι εισαγωγές προέρχονται σχεδόν αποκλειστικά από την Ταϊβάν και το Βιετνάμ. Εντούτοις, μετά το 2015 η Επιτροπή παρατήρησε βραδύτερη αύξηση των εισαγωγών από το Βιετνάμ, γεγονός που μπορεί να οφείλεται στη σημαντική και αυξανόμενη διαφορά των τιμών σε σχέση με τις κινεζικές εισαγωγές. Ομοίως, η συνεχής αύξηση των εισαγωγών από την Ταϊβάν πραγματοποιήθηκε σε συνάρτηση με μια εξίσου σημαντική αύξηση των τιμών, γεγονός που δείχνει ότι οι εν λόγω εισαγωγές μπορούν να μετατοπιστούν προς την ανώτερη βαθμίδα της αγοράς.
- (213) Οι εισαγωγές από την Ταϊβάν και το Βιετνάμ είχαν κατά μέσο όρο χαμηλότερες τιμές απ' ό,τι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής. Ωστόσο, δεδομένου του μεγάλου εύρους τιμών των ηλεκτρικών ποδηλάτων, η Επιτροπή δεν μπορεί να συναγάγει ότι οι εν λόγω εισαγωγές έγιναν σε τιμές χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής με ταυτόσημους όρους. Επιπλέον, οι μέσες τιμές των εν λόγω εισαγωγών αυξήθηκαν ενώ οι μέσες τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ μειώθηκαν.
- (214) Ωστόσο, η διαφορά μεταξύ των τιμών των εισαγωγών από το Βιετνάμ και των τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν σημαντική και δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι συνέβαλε οριακά στη ζημία. Παρά ταύτα, οι εισαγωγές από το Βιετνάμ σταμάτησαν να κερδίζουν μερίδιο αγοράς μετά το 2015 και ο όγκος τους παρέμεινε μικρός.
- (215) Κατά συνέπεια, οι εισαγωγές από όλες τις χώρες εκτός της ΛΔΚ δεν αποδυναμώνουν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών από τη ΛΔΚ που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ και της ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, και θα μπορούσαν να έχουν μόνο οριακό αντίκτυπο στη ζημία.

#### 5.2.2. Εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

- (216) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος των εξαγωγών των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 13

#### Εξαγωγικές επιδόσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος

	2014	2015	2016	ΠΕ
Όγκος παραγωγής (τεμάχια)	5 539	14 529	24 922	21 548
Δείκτης	100	262	450	389
Μέση τιμή (EUR)	1 570	680	676	907
Δείκτης	100	43	43	58

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

- (217) Οι εξαγωγές που πραγματοποιήσαν εκτός της Ένωσης οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος ήταν αμελητέες (3 % του συνολικού όγκου των πωλήσεων κατά την εξεταζόμενη περίοδο). Ακόμα και αν ληφθεί υπόψη η μείωση της μέσης τιμής, η εξαγωγική επίδοση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν μπορεί να ήταν αιτία της ζημίας.

### 5.2.3. Επενδύσεις και ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητας

- (218) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι οι επενδύσεις στην παραγωγική ικανότητα οδήγησαν το 2016 σε πλεόνασμα παραγωγικής ικανότητας πέρα από κάθε ρεαλιστική προσδοκία πωλήσεων, γεγονός που προκάλεσε, αφενός, σημαντική μείωση της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας και όσο και σοβαρές επιπτώσεις στην κερδοφορία.
- (219) Η Επιτροπή απέρριψε το επιχείρημα αυτό. Πρώτον, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι επενδύσεις στην παραγωγική ικανότητα υπερέβησαν τις ρεαλιστικές προσδοκίες πωλήσεων. Όπως φαίνεται στον πίνακα 5 ανωτέρω, η παραγωγική ικανότητα αυξήθηκε κατά 300 000 τεμάχια μεταξύ του 2015 και του 2016. Η εξέλιξη αυτή συνάδει απόλυτα με την αύξηση της κατανάλωσης μεταξύ του 2015 και του 2016, η οποία ήταν επίσης 300 000 τεμάχια όπως φαίνεται στον πίνακα 2 ανωτέρω. Λόγω της αθέμιτης πίεσης που άσκησαν οι κινεζικές εισαγωγές που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μείωσε στη συνέχεια την παραγωγική του ικανότητα μεταξύ του 2016 και της περιόδου έρευνας κατά περισσότερα από 150 000 τεμάχια, παρά την περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς κατά περισσότερα από 300 000 τεμάχια.
- (220) Δεύτερον, η Επιτροπή επισήμανε ότι το επίπεδο των κεφαλαιουχικών δαπανών δεν ήταν υψηλό. Αντιθέτως, ήταν κάτω από το 2 % του συνολικού κύκλου εργασιών για την εξεταζόμενη περίοδο. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μετέτρεψε τις υφιστάμενες γραμμές παραγωγής και, ως εκ τούτου, η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας δεν ήταν ο κύριος παράγοντας κεφαλαιουχικών δαπανών.
- (221) Τρίτον, οι κεφαλαιουχικές δαπάνες δεν λήφθηκαν υπόψη στην κερδοφορία (εκτός όσον αφορά τις αποσβέσεις που δεν αυξήθηκαν σημαντικά) ούτε στις ταμειακές ροές (που βρίσκονται σε λειτουργικό επίπεδο). Επομένως, δεν θα ήταν ακριβές να ερμηνεύσουμε οποιοδήποτε από τους δείκτες αυτούς με βάση το επίπεδο των επενδύσεων.
- (222) Τέλος, οι δείκτες της Επιτροπής έδειξαν ότι το κόστος της παραγωγής αυξήθηκε ανάλογα με τις τιμές των πωλήσεων. Ως εκ τούτου, δεν θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας είχε δυσανάλογο αντίκτυπο στο κόστος παραγωγής.

### 5.3. Συμπέρασμα σχετικά με την αιτιώδη συνάφεια

- (223) Η Επιτροπή διαπίστωσε προσωρινά αιτιώδη συνάφεια ανάμεσα στη ζημία του υπέστησαν οι ενωσιακοί παραγωγοί και τις εισαγωγές από την ΛΔΚ που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.
- (224) Η Επιτροπή διέκρινε και διαχώρισε τον αντίκτυπο όλων των γνωστών παραγόντων στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από τις ζημιολογικές συνέπειες των εισαγωγών που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.
- (225) Οι άλλοι παράγοντες που εντοπίστηκαν όπως οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες, η επίδραση των εξαγωγικών πωλήσεων των παραγωγών της Ένωσης και ο εικαζόμενος αντίκτυπος των επενδύσεων και της επέκτασης της παραγωγικής ικανότητας δεν διαπιστώθηκε προσωρινά ότι άμβλυαν αιτιώδη συνάφεια, ακόμα και αν ληφθούν υπόψη οι πιθανές συνδυασμένες επιπτώσεις τους.
- (226) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε, στο στάδιο αυτό, στο συμπέρασμα ότι η σημαντική ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής προκλήθηκε από τις εισαγωγές από τη ΛΔΚ που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ και άλλους παράγοντες, οι οποίοι αν ληφθούν υπόψη ατομικά ή συλλογικά, δεν άμβλυαν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της ζημίας και των εισαγωγών που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.

## 6. ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

- (227) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον θα μπορούσε να καταλήξει σαφώς στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να λάβει μέτρα στην προκειμένη περίπτωση, παρά τον καθορισμό του ζημιολογικού ντάμπινγκ. Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση όλων των διαφόρων εμπλεκόμενων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, των εισαγωγών και των χρηστών.

### 6.1. Το συμφέρον των προμηθευτών

- (228) Η CONEBI, στο πλαίσιο της οποίας συνέρχονται ενώσεις που αντιπροσωπεύουν τόσο τους κατασκευαστές ποδηλάτων όσο και προμηθευτές εξαρτημάτων, υποστήριξε την επιλογή των μέτρων. Ωστόσο, καθένας προμηθευτής έλαβε μεμονωμένα θέση την επένδυση αυτή.
- (229) Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην CONEBI εξαρτήματα ποδηλάτων (τόσο για συμβατικά όσο και για ηλεκτρικά ποδήλατα) κατασκευάστηκαν από 424 εταιρείες σε 19 κράτη μέλη, με περίπου 21 000 εργαζομένους, οι οποίες επένδυσαν περισσότερα από 660 εκατ. EUR για την παραγωγή και την καινοτομία το 2016.
- (230) Η Επιτροπή συμπέρανε προσωρινά ότι η επιβολή δασμού αντιντάμπινγκ θα ήταν προς το συμφέρον των προμηθευτών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

## 6.2. Το συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

- (231) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αποτελείται από μεγάλες αλλά και μικρομεσαίες εταιρείες και απασχόλησε άμεσα περίπου 3 600 εργαζόμενους σε δώδεκα κράτη μέλη κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Επιπλέον, μολονότι η κατανάλωση ηλεκτρικών ποδηλάτων αντιπροσωπεύει ακόμη μικρό τμήμα της συνολικής αγοράς ποδηλάτων, η μετατόπιση της ζήτησης από τα συμβατικά στα ηλεκτρικά ποδήλατα είναι ταχεία και δημιουργεί διαρθρωτική πρόκληση όσον αφορά τη διατήρηση του επιπέδου δραστηριότητας, την προστιθέμενη αξία και τις θέσεις εργασίας του συνολικού κλάδου παραγωγής ποδηλάτων.
- (232) Όπως αποδείχθηκε στο τμήμα 4.4.4 ανωτέρω, κατά την ανάλυση της εξέλιξης των δεικτών ζημίας από την αρχή της εξεταζόμενης περιόδου, η κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στο σύνολό του επιδεινώθηκε και επηρεάστηκε αρνητικά από τις εισαγωγές που αποτέλεσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.
- (233) Η Επιτροπή αναμένει ότι η επιβολή προσωρινού δασμού αντανάμπινγκ θα επιτρέψει σε όλους τους παραγωγούς να λειτουργούν υπό συνθήκες θεμιτού εμπορίου στην αγορά της Ένωσης. Αν δεν επιβάλλονται μέτρα, είναι πολύ πιθανό να επιδεινωθεί περαιτέρω η οικονομική και χρηματοοικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.
- (234) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η επιβολή δασμού αντανάμπινγκ θα ήταν προς το συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

## 6.3. Το συμφέρον των μη συνδεδεμένων παραγωγών

- (235) Η CEIEB διατύπωσε αντιρρήσεις για την επιβολή μέτρων. Αντιπροσωπεύει είκοσι τέσσερις εισαγωγείς από επτά κράτη μέλη.
- (236) Έντεκα μέλη της CEIEB είχαν συμμετάσχει στη δειγματοληψία. Επιπλέον, δύο εταιρείες εκτός της εν λόγω ένωσης επίσης εξέφρασαν τη διαφωνία τους με την επιβολή μέτρων αντανάμπινγκ. Συνολικά, οι δεκατρείς εταιρείες των οποίων ο όγκος εισαγωγών είναι γνωστός αντιπροσωπεύουν το 10 % των συνολικών εισαγωγών από τη ΔΔΚ κατά την εξεταζόμενη περίοδο.
- (237) Από τα σχόλια των εισαγωγέων του δείγματος φάνηκε ότι η επιβολή δασμών θα μπορούσε να διαταράξει τουλάχιστον προσωρινά τις αλυσίδες εφοδιασμού τους και να απειλήσει την οικονομική τους θέση αν δεν μπορούσαν να μεταβιβάσουν στους πελάτες τους το αυξημένο κόστος που συνεπάγεται ο δασμός.
- (238) Φάνηκε επίσης ότι οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς ήταν σε θέση να εφοδιαστούν τα κατάλληλα ηλεκτρικά ποδήλατα και/ή είχαν εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού εκτός της ΔΔΚ, συμπεριλαμβανομένου του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Οι εν λόγω εισαγωγείς απασχολούν τους περισσότερους από τους εργαζόμενους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 236.
- (239) Οι στατιστικές εισαγωγών δείχνουν ότι το Βιετνάμ και η Ταϊβάν προμήθευσαν σημαντικούς όγκους ηλεκτρικών ποδηλάτων στους Ευρωπαίους εισαγωγείς. Είναι επίσης πιθανό άλλες χώρες οι οποίες έχουν καλή θέση στην παραγωγή συμβατικών ποδηλάτων να μπορούν επίσης να προμηθεύσουν δυναμικά τους εισαγωγείς.
- (240) Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η επιβολή δασμών στις εισαγωγές συμβατικών ποδηλάτων από τη ΔΔΚ δεν είχε ως αποτέλεσμα το κλείσιμο της ενωσιακής αγοράς στις εισαγωγές και ότι, αντιθέτως, διέυρνε τον αριθμό των χωρών που προμηθεύουν συμβατικά ποδήλατα. Αντίθετα, σε μεγάλες αγορές που δεν επιβάλλουν μέτρα για τα συμβατικά ποδήλατα από τη ΔΔΚ όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ιαπωνία, οι εισαγωγές αντιπροσωπεύουν το 99 % και το 90 % της αγοράς και οι περισσότερες από τις εν λόγω εισαγωγές προέρχονται από τη ΔΔΚ.
- (241) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η βιομηχανία ποδηλάτων αποτελείται από περισσότερους από 450 παραγωγούς, από τους οποίους μόνο 37 κατασκευάζουν επί του παρόντος ηλεκτρικά ποδήλατα. Επιπλέον, οι σημερινοί κατασκευαστές ηλεκτρικών ποδηλάτων παρέχουν ήδη ένα μεγάλο φάσμα ηλεκτρικό ποδηλάτων και μπορούν να αυξήσουν την παραγωγική τους ικανότητα σε κανονικές συνθήκες αγοράς.
- (242) Μολονότι η επιβολή δασμών θα μπορούσε να έχει αρνητικό αντίκτυπο σε ορισμένους ως επί το πλείστον μικρούς εισαγωγείς, ο αρνητικός αντίκτυπος της επιβολής δασμών θα μπορούσε να μετριαστεί από τη διαθεσιμότητα εφοδιασμού κατάλληλων ποδηλάτων από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, από άλλες τρίτες χώρες και από τη ΔΔΚ σε δίκαιες τιμές.
- (243) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η επιβολή δασμών δεν ήταν προς το συμφέρον των εισαγωγέων αλλά ότι ο πιθανός αρνητικός αντίκτυπος στους εισαγωγείς δεν αντισταθμίζει τον θετικό αντίκτυπο των μέτρων για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

## 6.4. Το συμφέρον των χρηστών

- (244) Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών («ECF») αναγγέλθηκε στην παρούσα έρευνα. Η ECF εκπροσωπεί ενώσεις και ομοσπονδίες ποδηλατών. Η ECF δήλωσε ότι η τιμή δεν αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για το κατά πόσον τα άτομα χρησιμοποιούν περισσότερο ή λιγότερο το ποδήλατο και παρουσίασε αποδεικτικά στοιχεία ότι οι χώρες στις οποίες τα άτομα χρησιμοποιούν περισσότερο το ποδήλατο είναι οι χώρες στις οποίες τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα είναι στοιχίζονται περισσότερο.

- (245) Η εικόνα αυτή επιβεβαιώθηκε από τις παρατηρήσεις της Ένωσης εισαγωγέων με τις οποίες εξέφρασαν τις αντιρρήσεις τους για τα μέτρα, από τις οποίες προέκυψε ότι οι χώρες που εμφανίζουν τους ταχύτερους ρυθμούς υιοθέτησης των ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι αυτές στις οποίες τα ηλεκτρικά ποδήλατα είναι κατά μέσο όρο πιο ακριβά.
- (246) Η Ένωση εισαγωγέων δήλωσε επίσης ότι υπάρχει ισχυρή σχέση μεταξύ των τιμών των ηλεκτρικών ποδηλάτων, της εθνικής ποδηλατικής κουλτούρας, της ποιότητας των υποδομών και, σε τελική ανάλυση, της υιοθέτησης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- (247) Η ECF υποστηρίζει συνθήκες αγοράς που προωθούν την ποιότητα, την καινοτομία και τις υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, αν διαπιστώθηκε η ύπαρξη ντάμπινγκ, η ECF υποστήριξε ότι αυτό θα επηρέαζε αρνητικά την ανάπτυξη των ηλεκτρικών ποδηλάτων και, κατά συνέπεια, τη μετάβαση προς μια πιο πράσινη Ευρώπη που θα παρέχει αποτελεσματικότερη κινητικότητα στους πολίτες της.
- (248) Από την άλλη, η Ένωση εισαγωγέων που αντιτίθεται στην επιβολή μέτρων δήλωσε ότι τα μέτρα θα απέτρεπαν τους Κινέζους παραγωγούς από το να διαθέτουν τα προϊόντα κατώτερης κατηγορίας, αλλά και από το να αναπτύσσουν προϊόντα μεσαίας και ανώτερης κατηγορίας, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση του ανταγωνισμού. Καθώς ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, όπως εικάζεται, δραστηριοποιείται σε μεγάλο βαθμό στα μεσαίας και ανώτερης κατηγορίας τμήματα της αγοράς, αυτό θα μπορούσε, με τη σειρά του, να οδηγήσει σε μείωση της επιλογής και σε υψηλότερες τιμές για τους Ευρωπαίους καταναλωτές.
- (249) Η έρευνα έδειξε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δραστηριοποιείται σε όλα τα τμήματα της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων κατώτερης βαθμίδας. Αναμένεται ότι τα μέτρα θα διευρύνουν και θα διαφοροποιήσουν τον εφοδιασμό ηλεκτρικών ποδηλάτων με την αποκατάσταση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Υπενθυμίζεται ότι η επιβολή μέτρων για τα συμβατικά ποδήλατα δεν μείωσε τις επιλογές του καταναλωτή, αλλά αύξησε την ποικιλία των προμηθευτών και των χωρών καταγωγής τους. Επομένως, το επιχείρημα αυτό διαπιστώθηκε ότι ήταν αβάσιμο και απορρίφθηκε.
- (250) Ενώ η επιβολή μέτρων αναμένεται να αποκαταστήσει τις τιμές της αγοράς που δεν είναι de facto υψηλότερες από τις τιμές ντάμπινγκ, η τιμή είναι ένας παράγοντας που καθοδηγεί τις επιλογές των καταναλωτών και ο πιθανός αντίκτυπος στις τιμές για τους καταναλωτές πρέπει να εξισορροπηθεί με μια σύγκριση σε βάση κόστους-οφέλους με τις εναλλακτικές λύσεις πέρα των ηλεκτρικών ποδηλάτων, όπως αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες ή σκούτερ.
- (251) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το συμφέρον των καταναλωτών δεν μπορεί να περιοριστεί στον αντίκτυπο που συνεπάγεται στις τιμές η επιβολή μη ζημιογόνων επιπέδων τιμών στις εισαγωγές από τη ΛΔΚ. Αντιθέτως, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η επιλογή του καταναλωτή καθοδηγείται από άλλους παράγοντες όπως η ποικιλία, η ποιότητα, η καινοτομία και η εξυπηρέτηση, παράγοντες που μπορούν να επιτευχθούν μόνο σε κανονικές συνθήκες αγοράς με θεμιτό και ανοιχτό ανταγωνισμό.
- (252) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα δεν θα είχαν περιττό αντίκτυπο στην κατάσταση των καταναλωτών και θα συνέβαλαν στη βιώσιμη ανάπτυξη των ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ευρώπη και στα ευρύτερα οφέλη που αυτή συνεπάγεται για την κοινωνία από άποψη προστασίας του περιβάλλοντος και βελτιωμένης κινητικότητας.

#### 6.5. Το συμφέρον των άλλων μερών

- (253) Τέλος, το ευρωπαϊκό συνδικάτο industriAll αναγγέλθηκε για να εκφράσει τις ανησυχίες του σχετικά με τον αρνητικό αντίκτυπο που έχουν οι εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και να υποστηρίξει μέτρα για την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και τη διατήρηση υψηλών επιπέδων απασχόλησης στην Ένωση.

#### 6.6. Συμπέρασμα σχετικά με το ενωσιακό συμφέρον

- (254) Μολονότι δεν ήταν δυνατόν να αποκλειστεί μια αρνητική συνέπεια των μέτρων στους μικρούς εισαγωγείς του υπό εξέταση προϊόντος και στις τιμές για τους καταναλωτές, αυτή δεν αντισταθμίζει τα οφέλη για τους προμηθευτές, τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και τους καταναλωτές.
- (255) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχαν επιτακτικοί λόγοι για τους οποίους δεν ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να επιβληθούν προσωρινά μέτρα στις εισαγωγές του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο ντάμπινγκ καταγωγής ΛΔΚ σε αυτό το στάδιο της έρευνας.

### 7. ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (256) Με βάση τα συμπεράσματα που συνήγαγε η Επιτροπή όσον αφορά το ντάμπινγκ, τη ζημία, την αιτιώδη συνάφεια και το συμφέρον της Ένωσης, θα πρέπει να επιβληθούν προσωρινά μέτρα, ώστε να αποτραπεί η πρόκληση μεγαλύτερης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής από τις κινεζικές εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ.

### 7.1. Επίπεδο εξάλειψης της ζημίας

- (257) Για να καθοριστει το επίπεδο των μέτρων, η Επιτροπή καθόρισε καταρχάς το ποσό του δασμού που είναι αναγκαίο για την εξάλειψη της ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.
- (258) Η ζημία θα εξαλειφθεί εάν ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είναι σε θέση να καλύψει το κόστος παραγωγής του και να αποκομίσει κέρδος προ φόρων επί των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος στην αγορά της Ένωσης, το οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί εύλογα υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού από έναν κλάδο παραγωγής αυτού του τύπου, δηλαδή ελλείψει εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ.
- (259) Για να καθορίσει το εν λόγω κέρδος που θα μπορούσε να επιτευχθεί εύλογα υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, η Επιτροπή εξέτασε τα κέρδη που απέφεραν οι πωλήσεις σε μη συνδεδεμένους πελάτες που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του επιπέδου εξάλειψης της ζημίας.
- (260) Το στοχευόμενο κέρδος είχε προσωρινά καθοριστεί στο 4,3 %, το οποίο είναι το υψηλότερο μέσο περιθώριο κέρδους του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος δεν ήταν σε θέση να παράσχουν ένα περιθώριο κέρδους για την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων πριν από το 2014.
- (261) Στη συνέχεια, η Επιτροπή καθόρισε το επίπεδο εξάλειψης της ζημίας με βάση τη σύγκριση της μέσης σταθμισμένης τιμής εισαγωγής των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος στη ΛΔΚ, δεόντως προσαρμοσμένης λόγω του κόστους εισαγωγής και των τελωνειακών δασμών, όπως καθορίστηκε για τους υπολογισμούς της υποτιμολόγησης, με τη μέση σταθμισμένη μη ζημιολογική τιμή του ομοειδούς προϊόντος που πωλούνταν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος στην αγορά της Ένωσης κατά την περίοδο της έρευνας. Οι τυχόν διαφορές που προέκυψαν από την εν λόγω σύγκριση εκφράστηκαν ως ποσοστό της μέσης σταθμισμένης αξίας εισαγωγής CIF.
- (262) Το όριο εξάλειψης της ζημίας για τις «άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες» και για «όλες τις άλλες εταιρείες» καθορίζεται με τον ίδιο τρόπο όπως το περιθώριο ντάμπινγκ για τις εν λόγω εταιρείες (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 123 έως 127).

### 7.2. Προσωρινά μέτρα

- (263) Θα πρέπει να επιβληθούν προσωρινά μέτρα ανταντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής ΛΔΚ, σύμφωνα με τον κανόνα του χαμηλότερου δασμού που περιλαμβάνεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή συνέκρινε τα επίπεδα εξάλειψης της ζημίας και τα περιθώρια ντάμπινγκ. Το ποσό του δασμού θα πρέπει να οριστεί στο επίπεδο της χαμηλότερης τιμής μεταξύ του περιθωρίου ντάμπινγκ και του επιπέδου εξάλειψης της ζημίας.
- (264) Βάσει των προαναφερομένων, οι προσωρινοί δασμολογικοί συντελεστές ανταντάμπινγκ, εκφρασμένοι σε τιμή CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή τελωνειακού δασμού, θα πρέπει να έχουν ως εξής:

Εταιρεία	Περιθώριο ντάμπινγκ	Επίπεδο εξάλειψης της ζημίας	Προσωρινός δασμός ανταντάμπινγκ
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %	77,6 %	77,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	34,6 %	27,5 %	27,5 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd και Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %	21,8 %	21,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou)	106,4 %	83,6 %	83,6 %
Συνεργαζόμενοι παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα (βλέπε παράρτημα)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Όλες οι άλλες εταιρείες	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) Η Επιτροπή επέβαλε την καταγραφή των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος με τον κανονισμό για την καταγραφή ενόψει της πιθανής αναδρομικής εφαρμογής τυχόν μέτρων ανταντάμπινγκ και αντισταθμιστικών μέτρων βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού και του άρθρου 24 παράγραφος 5 του βασικού κατά των επιδοτήσεων κανονισμού.
- (266) Όσον αφορά την τρέχουσα έρευνα ανταντάμπινγκ, και βάσει των ανωτέρω συμπερασμάτων, η καταγραφή των εισαγωγών για τον σκοπό της έρευνας ανταντάμπινγκ σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού θα πρέπει να διακοπεί.

- (267) Όσον αφορά την παράλληλη έρευνα κατά των επιδοτήσεων, η καταγραφή των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού κατά των επιδοτήσεων θα πρέπει να συνεχιστεί.
- (268) Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας δεν μπορεί να ληφθεί καμία απόφαση σχετικά με πιθανή αναδρομική εφαρμογή μέτρων αντιντάμπινγκ.
- (269) Οι ατομικοί δασμολογικοί συντελεστές αντιντάμπινγκ για κάθε εταιρεία οι οποίοι προσδιορίζονται στον παρόντα κανονισμό καθορίστηκαν βάσει των πορισμάτων της παρούσας έρευνας. Επομένως, αντικατοπτρίζουν την κατάσταση που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας σε σχέση με τις εν λόγω εταιρείες. Οι εν λόγω δασμολογικοί συντελεστές εφαρμόζονται αποκλειστικά στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ και παραγωγής από τις αναφερθείσες νομικές οντότητες. Οι εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία η οποία δεν αναφέρεται ρητώς στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των οντοτήτων που συνδέονται με τις εταιρείες που αναφέρονται ρητώς, θα πρέπει να υπόκειται στον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει για «όλες τις άλλες εταιρείες». Δεν θα πρέπει να υπόκειται σε κανέναν από τους ατομικούς δασμολογικούς συντελεστές αντιντάμπινγκ.
- (270) Μια εταιρεία μπορεί να ζητήσει την εφαρμογή αυτών των ατομικών δασμολογικών συντελεστών αντιντάμπινγκ σε περίπτωση μετέπειτα αλλαγής της επωνυμίας της. Το αίτημα πρέπει να απευθύνεται στην Επιτροπή<sup>(1)</sup>. Το αίτημα πρέπει να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες με τις οποίες μπορεί να καταδειχθεί ότι η αλλαγή δεν θίγει το δικαίωμα της εταιρείας να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει για αυτήν. Εάν η αλλαγή επωνυμίας της εταιρείας δεν επηρεάζει το δικαίωμά της να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει γι' αυτήν, δημοσιεύεται ανακοίνωση σχετικά με την αλλαγή επωνυμίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (271) Για να εξασφαλιστεί η ορθή επιβολή των δασμών αντιντάμπινγκ, ο δασμός αντιντάμπινγκ για όλες τις άλλες εταιρείες θα ισχύει όχι μόνο για τους παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συνεργάστηκαν στην παρούσα έρευνα, αλλά και για τους παραγωγούς που δεν πραγματοποίησαν εξαγωγές στην Ένωση κατά την περίοδο της έρευνας.

#### 8. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- (272) Στο πλαίσιο της χρηστής διαχείρισης, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και/ή να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών, εντός καθορισμένης προθεσμίας.
- (273) Τα συμπεράσματα σχετικά με την επιβολή προσωρινών δασμών είναι προσωρινά και μπορεί να τροποποιηθούν κατά το οριστικό στάδιο της έρευνας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10).

2. Οι συντελεστές του προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται επί της καθαρής τιμής «ελεύθερο στα σύνορα» της Ένωσης, πριν από την καταβολή του δασμού, του προϊόντος που περιγράφεται στην παράγραφο 1 και παράγεται από τις εταιρείες που παρατίθενται κατωτέρω είναι οι ακόλουθοι:

Εταιρεία	Προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	77,6 %	C382
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	27,5 %	C383
Jinhua Vision Industry Co., Ltd και Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	21,8 %	C384
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou)	83,6 %	C385
Άλλοι συνεργαζόμενοι παραγωγοί-εξαγωγείς που παρατίθενται στο παράρτημα	37,0 %	Βλέπε παράρτημα
Όλες οι άλλες εταιρείες	83,6 %	C999

(1) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Βέλγιο.

3. Η εφαρμογή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών που καθορίζονται για τις εταιρείες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εξαρτάται από την προσκόμιση στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών έγκυρου εμπορικού τιμολογίου, στο οποίο αναγράφεται δήλωση που φέρει ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου της οντότητας που εκδίδει το τιμολόγιο, με αναφορά του ονόματος και της θέσης του/της, με την ακόλουθη διατύπωση: «Ο κάτωθι υπογεγραμμένος/-η βεβαιώνω ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα που πωλήθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνονται στο παρόν τιμολόγιο κατασκευάστηκαν από την (επωνυμία και διεύθυνση της εταιρείας) (πρόσθετος κωδικός TARIC) στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Δηλώνω ότι οι πληροφορίες που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρεις και ακριβείς.» Σε περίπτωση μη προσκόμισης του εν λόγω τιμολογίου, εφαρμόζεται ο δασμός που ισχύει για όλες τις άλλες εταιρείες.
4. Η θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία, στην Ένωση, του προϊόντος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 εξαρτάται από την καταβολή εγγύησης ίσης με το ποσό που αντιστοιχεί στον προσωρινό δασμό.
5. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

## Άρθρο 2

1. Εντός 25 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν:
- α) να ζητήσουν την κοινοποίηση των ουσιωδών πραγματικών περιστατικών και του σκεπτικού βάσει των οποίων εκδόθηκε ο παρών κανονισμός·
  - β) να υποβάλουν εγγράφως τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή· και
  - γ) να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.
2. Εντός 25 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 μπορούν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των προσωρινών μέτρων.

## Άρθρο 3

Στο άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/671, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι τελωνειακές αρχές καλούνται, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037, να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την καταγραφή των εισαγωγών ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα στην Ένωση, που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10) και κατάγονται από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.»

## Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Το άρθρο 1 εφαρμόζεται για περίοδο έξι μηνών.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 2018.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
Jean-Claude JUNCKER

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Επωνυμία εταιρείας	Επαρχία	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Beijing	C391
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C394
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C395
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C396
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tianjin	C399
Cycleman E-Vehicle Ltd., Co.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd και Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everest International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Science & Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangzhou	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Zhejiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Zhejiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Guangdong	C414
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415

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

Επωνυμία εταιρείας	Επαρχία	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Tianjin Anbike Electric Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu	C456
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C457
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd.	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Zhejiang	C461
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yadea Technology Group Co., Ltd.	Jiangsu	C463
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. και Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480