

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/1012,**17. juuli 2018,****millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes ja muudetakse rakendusmäärust (EL) 2018/671**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrust (EL) 2016/1036 kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed, ⁽¹⁾ (edaspidi „alusmäärus“) ning eriti selle artiklit 7,

pärast konsulteerimist liikmesriikidega

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS**1.1. Algamine**

- (1) 20. oktoobril 2017. aastal algatas Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) alusmääruse artikli 5 alusel dumpinguvastase uurimise Hiina Rahvabariigist (edaspidi „HRV“) pärit pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrataste (edaspidi „elektrijalgrattad“) impordi suhtes.
- (2) Komisjon avaldas algatamisteate *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽²⁾ (edaspidi „algatamisteade“).
- (3) Komisjon algatas uurimise kaebuse alusel, mille esitas 8. septembril 2017 Euroopa Jalgrattatootjate Ühendus (European Bicycle Manufacturers Association, edaspidi „kaebuse esitaja“ või „EBMA“). Kaebuse esitaja toodang moodustab üle 25 % elektrijalgrataste kogutoodangust liidus. Kaebus sisaldas tõendeid dumpingu ja sellest tulenenud olulise kahju kohta, mida käsitati piisava põhjusena uurimise algatamiseks.
- (4) 21. detsembril 2017 algatas komisjon subsiidiumivastase uurimise seoses HRVst pärit elektrijalgrataste impordiga liitu ja alustas eraldi uurimist. Komisjon avaldas algatamisteate *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽³⁾.

1.2. Impordi registreerimine

- (5) 31. jaanuaril 2018 esitas kaebuse esitaja alusmääruse artikli 14 lõike 5 alusel taotluse HRVst pärit elektrijalgrataste impordi registreerimiseks. 3. mail 2018 avaldas komisjon rakendusmääruse (EL) 2018/671 ⁽⁴⁾ (edaspidi „registreerimismäärus“), millega kehtestati HRVst pärit elektrijalgrataste impordi registreerimise nõue alates 4. maist 2018.
- (6) Vastuseks registreerimise taotlusele esitasid huvitatud isikud märkuseid, mida käsitleti registreerimismääruses. Komisjon kinnitab, et kaebuse esitajad esitasid impordi registreerimise vajaduse põhjendamiseks piisavalt tõendusmaterjali. Import HRVst ja selle turuosa oli järsult kasvanud. Seepärast lükati märkused tagasi.

1.3. Uurimisperiood ja vaatlusalune periood

- (7) Dumpingu ja kahju uurimine hõlmas ajavahemikku 1. oktoobrist 2016 kuni 30. septembrini 2017 (edaspidi „uurimisperiood“). Kahju hindamise seisukohast oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2014 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „vaatlusalune periood“).

⁽¹⁾ ELT L 176, 30.6.2016, lk 21.

⁽²⁾ ELT C 353, 20.10.2017, lk 19.

⁽³⁾ ELT C 440, 21.12.2017, lk 22.

⁽⁴⁾ Komisjoni 2. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/671, millega kehtestatakse Hiina Rahvabariigist pärit elektrijalgrataste impordi registreerimise nõue (ELT L 113, 3.5.2018, lk 4).

1.4. Huvitatud isikud

- (8) Algamisteates kutsus komisjon huvitatud isikuid üles uurimises osalemiseks komisjoniga ühendust võtma. Lisaks teatas komisjon eraldi kaebuse esitajatele, muudele teadaolevatele liidu tootjatele, teadaolevatele eksportivatele tootjatele ning Hiina Rahvavabariigi ametiasutustele ja teadaolevatele importijatele uurimise algatamisest ja kutsus neid üles selles osalema.
- (9) Huvitatud isikutel oli võimalus esitada uurimise algatamise kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult enda ärakuulamist.
- (10) Algamisteates andis komisjon huvitatud isikutele teada, et on esialgu valinud Šveitsi kolmandaks turumajanduslikuks riigiks (edaspidi „võrdlusriik“) alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a tähenduses. Huvitatud isikutel oli võimalus esitada märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult enda ärakuulamist.
- (11) Mõned kaebust toetanud huvitatud isikud palusid kättemaksu kartuses enda isikute käsitlemist konfidentsiaalsena, kuna ostavad oma elektrijalgrataste teatavaid osi HRVst. Komisjon täitis pärast esitatud argumentide hindamist need palved.
- (12) Hiina masinate ja elektroonikatoodete impordi ja ekspordi kaubanduskoda (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products, edaspidi „CCCME“) ning Euroopa elektrijalgrataste importijate ühendus (Collective of European Importers of Electric Bicycles, edaspidi „CEIEB“), kes kumbki esindavad mitut huvitatud isikut, esitasid pärast menetluse algatamist märkused.
- (13) CCCME väitis, et põhjused, mille alusel komisjon mõne kaebust toetanud huvitatud poole isikut konfidentsiaalsena käsitles, olid nii ebapiisavad kui ka alusetud. CCCME sõnade kohaselt impordivad mõned liidu tootmisharu liikmed HRVst terveid elektrijalgrattaid ning seetõttu võib need alusmääruse artikli 4 lõike 1 punkti a alusel liidu tootjate hulka kuuluvate ettevõtjatena käsitlemise alt välja jätta. CCCME märkis, et mõne huvitatud poole isiku konfidentsiaalsena käsitlemine võtab eksportivatelt tootjatelt võimaluse kõnealuse juhtumi puhul olukorda korralikult uurida.
- (14) Sarnaselt väitis CEIEB, et kaebus ei sisalda ei kõigi teadaolevate liidu samasuguse toote tootjate nimekirja ega ka nende tootjate toodangu mahtu ja väärtust. Komisjon lükkas selle väite tagasi. Kaebus sisaldas kõigi samasuguse toote teadaolevate tootjate nimekirja liidus ⁽¹⁾ ning nende toodangu kogumahtu ⁽²⁾. Seetõttu oli CEIEB-l juurdepääs kõigi teadaolevate samasuguse toote liidus asuvate tootjate nimekirjale.
- (15) See teave võimaldas CEIEB-l kindlaks teha, et ka kaks liidu tootjatena registreeritud äriühingut impordivad uurimisel toodet vaatlusalusest riigist. Seetõttu on selge, et CEIEB-l oli selles osas võimalus oma kaitseõiguseid täielikult kasutada. Seepärast lükati need väited tagasi.
- (16) Samuti väitis CCCME, et kaebuses ei olnud uurimise algatamiseks esitatud piisavalt tõendeid. CCCME esitas selleks neli põhjendust.
- (17) Esiteks ei tohiks jätta Hiina tolliasutustelt saadud Hiina ekspordistatistikal põhinevaid impordiandmeid koos neis uuritava toote väljafiltreerimiseks tehtud kohandustega konfidentsiaalseks ning komisjon peaks nende allikat nõuetekohaselt uurima.
- (18) Teiseks oleksid mõned kaebuses sisalduvad andmed, näiteks asjaomase sektori väidetav liigne tootmisvõimsus HRVs, eksitavad, kuna need ei puuduta mitte ainult elektrijalgrataste sektorit, vaid elektrijalgrataste ja jalgrataste sektoreid koos. Sarnaselt hinnatakse üle liidu elektrijalgrataste turu mahtu, kuna see hõlmab kõiki elektrilisi kergsõidukeid, mitte ainult elektrijalgrattaid.
- (19) Kolmandaks oleksid kaebuses esitatud väited subsiideerimise kohta alusetud ja vajaksid omaette subsiidiumivastast uurimist.

⁽¹⁾ Kaebus, 10. lisa.

⁽²⁾ Kaebus, 9. lisa.

- (20) Neljandaks esitati CCCME väitel kaebuses rida põhjendamata väiteid, mis kahjustavad HRV elektrijalgrataste tootmisharu, väites, et liidu tootjad on selles valdkonnas innovatsiooni vedajad ning Hiina tootjad pelgalt kopeerivad liidus toodetud elektrijalgrataste tehnoloogia hetkeseisu.
- (21) Komisjon uuris kaebust kooskõlas alusmääruse artikliga 5 ning jõudis järeldusele, et uurimise algatamiseks vajalikud nõuded olid täidetud, st kaebuse esitaja esitatud tõendid olid piisavalt adekvaatsed ja täpsed. Alusmääruse artikli 5 lõike 2 kohaselt peab kaebus sisaldama kaebuse esitajale kõnealuses lõikes käsitletavate küsimuste kohta hõlpsasti kättesaadavat teavet. Komisjon leidis esitatud tõendusmaterjali alusel, et see nõue on täidetud.
- (22) Seoses väitega Hiina impordiandmete kohta viitab komisjon registreerimismääruse jaotisele 3.2 ning käesoleva määruse jaotisele 4.3, milles käsitletakse seda väidet ammendavalt.
- (23) Seoses väitega liigse tootmisvõimsuse kohta on tõepoolest oluline uurida elektrijalgrataste ja jalgrataste liigset tootmisvõimsust koos, kuna jalgrataste tootmisvõimsust saab väheste kulude ja pingutustega kohandada elektrijalgrataste jaoks (vt põhjendus 172) ning on tõendeid selle kohta, et mõlemaid tooteid tootvad äriühingud seda ka regulaarselt teevad.
- (24) Mis puudutab märkuseid väidetava subsideerimise kohta Hiina turul, siis 21. detsembril 2017 algatas komisjon subsidiumivastase uurimise seoses HRVst pärit elektrijalgrataste impordiga liitu ja alustas eraldi uurimist. See uurimine alles kestab.
- (25) Mis puudutab aga väiteid innovatsiooni ja kopeerimise kohta, siis neljandas punktis nimetatud väidete õigsusel ei olnud käesoleva juhtumi aluseks olevale komisjoni hinnangule mõju, kuna need ei kuulu sel otstarbel kaalutavate küsimuste hulka.
- (26) Komisjon järeldas, et kaebus sisaldas tõendeid dumpingu ja sellest tulenenud olulise kahju kohta, mida käsitati piisava põhjusena uurimise algatamiseks.

1.5. Väljavõteline uuring

- (27) Komisjon andis algatamisteates teada, et ta võib teha eksportivate tootjate, liidu tootjate ja sõltumatute importijate väljavõteline uuringu kooskõlas alusmääruse artikliga 17.

1.5.1. Liidu tootjate väljavõteline uuring

- (28) Komisjon teatas algatamisteates, et on moodustanud liidu tootjatest esialgse valimi. Komisjon moodustas valimi samasuguse toote suurima tüüpilise müügi mahu alusel uurimisperioodil, võttes seejuures arvesse eri tooteliike ja geograafilist jaotust.
- (29) Valimisse kuulus neli liidu tootjat. Valimisse kaasatud liidu tootjate toodang moodustas 60 % liidu tootmisharu kogutoodangust ja 58 % kogumüügist. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada esialgse valimi kohta märkusi.
- (30) EBMA väitis, et valim keskendub liialt Hollandi turule ega anna piisavalt kaalu Prantsusmaa tootjatele.
- (31) Komisjon märkis, et valimisse kaasati uurimisaluse toote suurimad turud ning sellised suurima toodangu- ja müügi mahuga tootjad liidu turul, keda oli ettenähtud aja jooksul võimalik uurida.
- (32) Samuti märkis komisjon, et Prantsusmaa tootjate toodang moodustab vaid väikese osa elektrijalgrataste tootmisest liidus. Seetõttu ei ole Prantsusmaa tootjate hõlmamine valimi tüüpilisuse tagamiseks vajalik.
- (33) Üks huvitatud isik soovitas lisada valimisse ühe Saksamaa tootja. Asjaomane äriühing ei teinud aga koostööd ning seetõttu tuli märkus arvestamata jätta. See ei mõjutanud valimi tüüpilisust, kuna valim hõlmas 60 % tootmismahust ja sisaldas üht Saksamaa tootjat.
- (34) Eeltoodu põhjal kinnitas komisjon, et valim on liidu tootmisharu suhtes tüüpiline.

1.5.2. Importijate väljavõtteline uuring

- (35) Selleks et otsustada, kas väljavõtteline uuring on vajalik, ja moodustada vajaduse korral valim, palus komisjon, et sõltumatud importijad esitaksid algatamisteates nimetatud teabe.
- (36) 21 sõltumatut importijat esitasid küsitud teabe ja olid nõus valimisse kuuluma. Komisjon moodustas alusmääruse artikli 17 lõike 1 kohaselt valimi, kuhu kaasati viis sõltumatut importijat suurima liitu suunatud impordi mahu alusel. Alusmääruse artikli 17 lõike 2 kohaselt konsulteeriti valimi moodustamisel kõigi teadaolevate asjaomaste importijatega.
- (37) Üks huvitatud isik märkis, et importijate valim ei ole tüüpiline, kuna see ei hõlma Taani, Saksamaa, Itaalia ega Ühendkuningriigi importijaid ning keskendub liigselt elektrilisi linnajalgrattaid ostvatele importijatele.
- (38) Taani, Saksamaa ja Ühendkuningriigi koostööd tegevad importijad olid valimisse kaasatud importijatest siiski palju väiksemad ning Itaaliast ei teinud koostööd ükski importija. Samuti importisid valimisse kaasatud importijad laia valikut tooteid, sealhulgas elektrilisi linnajalgrattaid, elektrilisi trekijalgrattaid, elektrilisi mägijalgrattaid ja kokkupandavaid elektrijalgrattaid.
- (39) Lisaks märgib komisjon, et valim sisaldas suurimat impordimahtu, mida oli ettenähtud aja jooksul mõistlikult võimalik uurida.
- (40) Eeltoodu põhjal kinnitas komisjon, et valim on koostööd tegevate importijate suhtes tüüpiline.

1.5.3. HRV eksportivate tootjate väljavõtteline uuring

- (41) Selleks et otsustada, kas väljavõtteline uuring on vajalik, ning vajaduse korral moodustada valim, palus komisjon kõigil HRV teadaolevatel eksportivatel tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teabe. Peale selle palus komisjon Hiina Rahvavabariigi esindusel Euroopa Liidu juures teha kindlaks muud eksportivad tootjad, kes võiksid olla huvitatud uurimises osalemisest, ja/või võtta nendega ühendust.
- (42) 96 HRV eksportivat tootjat esitasid küsitud teabe ja olid nõus valimisse kuuluma. Üks tootja ei teatanud uurimisperioodi jooksul elektrijalgratate ELi suunatud ekspordist ja seega ei tunnistanud teda valimisse sobivaks. Komisjon koostas suurima tüüpilise liitu suunatud ekspordi mahu põhjal esialgse valimi neljast koostööd tegevast tootjate rühmast.
- (43) Kooskõlas alusmääruse artikli 17 lõikega 2 konsulteeriti valimi moodustamisel kõigi teadaolevate elektrijalgrattaid eksportivate tootjate ja HRV ametiasutustega.
- (44) Kolm valimisse kaasamata eksportivat tootjat väitsid, et neid tulnuks kaasata valimisse nende toodangu või müügi väidetavate iseärasuste tõttu, mis eristavad neid mõnest või kõigist valimisse kaasatud eksportivatest tootjatest.
- (45) Need iseärasused ei ole alusmääruse artikli 17 lõike 1 (mille alusel valim moodustatakse) seisukohast olulised. Komisjon moodustas vastavalt alusmääruse artikli 17 lõikele 1 valimi, võttes aluseks suurima tüüpilise liitu suunatud ekspordi mahu, mida oli komisjoni käsutuses oleva aja jooksul võimalik uurida: Ükski kõnealusest kolmest valimisse kaasamata eksportivast tootjast ei väitnud, et nad selle kriteeriumi alusel valimisse oleksid kvalifitseerunud, ning ükski neist ei väitnud, et valimi moodustamise kriteeriumit tuleks muuta. Seetõttu lükati need kolm taotlust tagasi.
- (46) Pärast valimi moodustamisele reageerimise tähtaja möödumist ning valimi moodustamist ja küsimustike väljasaatmist andis endast märku üks eksportiv tootja, kes palus end käsitada koostööd tegevana, kuna ta oli samaaegse subsidiumivastase uurimise valimi moodustamise etapis õigel ajal reageerinud. Taotlust ei rahuldatud, kuna äriühing ei teatanud endast käesoleva uurimise käigus tähtaegselt.

1.6. Individuaalne kontrollimine

- (47) Kuus valimisse kaasamata eksportivat tootjat taotles ametlikult alusmääruse artikli 17 lõike 3 alusel individuaalset kontrollimist. Nendest kaks taotles turumajanduslikku kohtlemist, mis tähendab veel kahe turumajandusliku kohtlemise taotluse vormi analüüsi ja kontrolli. Peale selle on kolm ametlikult individuaalset kontrollimist taotlenud äriühingut kokku kuut seotud kauplejat hõlmavad äriühingute rühmad. Juhtumi tööühmad peaksid analüüsima ja kontrollima ka nende vastuseid dumpinguvastase küsimustiku asjaomasele osale. Nii suure arvu taotluste uurimine oleks põhjendamatult koormav ning seda ei saa uurimiseks ettenähtud aja jooksul põhjendatult eeldada. Seetõttu otsustas komisjon ühtegi individuaalse uurimise alustamise taotlust mitte rahuldada.

1.7. Turumajandusliku kohtlemise taotluse vormid

- (48) Alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti b kohaldamiseks saatis komisjon turumajandusliku kohtlemise taotluse vormid kõigile valimisse kaasatud koostööd tegevatele Hiina eksportivatele tootjatele ja valimisse kaasamata koostööd tegevatele eksportivatele tootjatele, kes soovisid taotleda individuaalset dumpingumarginaali. Ainult üks valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate rühm esitas turumajandusliku kohtlemise taotluse vormi, mida komisjon hindas.

1.8. Küsimustiku vastused

- (49) Komisjon saatis küsimustikud kõigile valimisse kaasatud äriühingutele, individuaalset kontrolli taotleda kavatsenud eksportivatele tootjatele ja 27 võimalikule võrdlusriigi tootjale Austraalias, Jaapanis, Mehhikos, Lõuna-Koreas, Šveitsis, Taiwanil, Tais, Türgis ja Ameerika Ühendriikides.
- (50) Komisjon sai kõigilt valimisse kaasatud liidu tootjatelt, sõltumatutelt importijatelt, HRV eksportivatelt tootjatelt, individuaalset kontrolli taotlenud HRV eksportivatelt tootjatelt ja ühelt võrdlusriigi tootjalt Šveitsis küsimustikule täielikud vastused.

1.9. Kontrollkäigud

- (51) Komisjon kogus kokku ja kontrollis üle kõik andmed, mida ta pidas vajalikuks dumpingu, dumpingust tuleneva kahju ja liidu huvide esialgseks kindlakstegemiseks. Alusmääruse artikli 16 kohased kontrollkäigud tehti järgmiste äriühingute valdustesse:

liidu tootjad:

- Accell Group (Heerenveen, Madalmaad);
- Eurosport DHS SA (Deva, Rumeenia) ja temaga seotud äriühing Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Saksamaa);
- Derby Cycle Werke GmbH (Cloppenburg, Saksamaa);
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Madalmaad);

HRV eksportivad tootjad:

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

võrdlusriigi tootjad:

- Bicycletec AG (Huttwil, Šveits);

liidu sõltumatud importijad:

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

Seotud importijad liidus:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Madalmaad);
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Madalmaad);
- Giant Deutschland GmbH. (Düsseldorf, Saksamaa).

1.10. Uurimisperiood ja vaatlusalune periood

- (52) Dumpingu ja kahju uurimine hõlmas ajavahemikku 1. oktoobrist 2016 kuni 30. septembrini 2017 (edaspidi „uurimisperiood“). Kahju hindamise seisukohast oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2014 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „vaatlusalune periood“).

2. VAATLUSALUNE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE

2.1. Vaatlusalune toode

- (53) Vaatlusalune toode on HRVst pärinevad ja praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARIC-kood 8711 60 90 10) alla kuuluvad pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrattad (edaspidi „vaatlusalune toode“).
- (54) See määratlus hõlmab erinevaid elektrijalgrataste tüüpe.

2.2. Samasugune toode

- (55) Uurimine näitas, et järgmistel toodetel on ühesugused põhilised füüsilised omadused ning ühesugused põhilised kasutusotstarbed:
- a) vaatlusalune toode;
 - b) toode, mida toodetakse ja müüakse esialgu võrdlusriigiks valitud Šveitsi siseturul;
 - c) toode, mida toodab liidu tootmisharu ja mida ta müüb liidu turul.
- (56) Seetõttu otsustas komisjon käsitada neid tooteid selles etapis samasuguste toodetena alusmääruse artikli 1 lõike 4 tähenduses.

2.3. Toote määratlusega seotud väited

- (57) CCCME vaidlustas oma uurimise algatamise järel esitatud märkustes komisjoni kavatsuse rühmitada kõiki elektrijalgrattaid üheainsa tootena. Eelkõige väitsid nad, et elektrilised kiirjalgrattad (elektrijalgrattad kiirusega üle 25 km/h ja kuni 45 km/h) tuleks uurimise alt välja jätta. Kui tavalise elektrijalgratta mootori maksimaalne võimsus ⁽¹⁾ on 250 W, siis elektrilise kiirjalgratta mootoril võib olla suurem võimsus, tavaliselt 350–500 W.
- (58) CCCME väitis, et neil jalgratadel on oluliselt erinevad omadused ja ettenähtud kasutusotstarbed ning samuti oluliselt erinevad hinnad. Tarbija vaatepunktist ei ole elektrilised kiirjalgrattad kõigi teiste käesoleva uurimisega hõlmatud elektrijalgratastega asendatavad.
- (59) CCCME sõnul on mitu põhjust, miks elektrilised kiirjalgrattad teistest elektrijalgratatest erinevad. Esiteks on neil erinevad materjalid ja komponendid. Näiteks on elektriliste kiirjalgrataste mootoril suurem nimivõimsus ning elektriliste kiirjalgrataste puhul kasutatavad materjalid on tugevamad ja kvaliteetsemad.
- (60) Teiseks erinevad oluliselt kulud ja hinnad. Kuna elektrilistel kiirjalgratadel kasutatavate osade kvaliteedile ja tugevusele kehtivad rangemad nõuded, on elektriliste kiirjalgrataste tootmise kulu suurem kui tavalistel elektrijalgratadel, mis toob omakorda kaasa suurema lõpliku müügihinna.
- (61) Kolmandaks on neil erinevad CN-koodid. Alates 1. jaanuarist 2017 on tavalised elektrijalgrattad klassifitseeritud CN-koodi 8711 60 10 all ning elektrilised kiirjalgrattad CN-koodi 8711 60 90 all. Enne 2017. aastat olid tavalised elektrijalgrattad klassifitseeritud CN-koodi (ex) 8711 90 10 ning elektrilised kiirjalgrattad CN-koodi (ex) 8711 90 90 all.

⁽¹⁾ Maksimaalne püsi-nimivõimsus.

- (62) Neljandaks käsitletakse elektrilisi kiirjalgrattaid mootorsõidukitena (sõidukite kategooria L1e-B), nii et nende juhtidelt nõutakse loa omamist ja kiivri kandmist. Tavaliste elektrijalgrataste puhul selliseid nõudeid ei ole. Need nõuded piiravad oluliselt selliste inimeste hulka, kes saavad elektrilisi kiirjalgrattaid osta ja kasutada.
- (63) Viiendaks on elektriliste kiirjalgrataste kasutajate tüübid teistsugused. Üldjuhul on tavaliste elektrijalgrataste ostjad peamiselt kontoritöötajad või eakamad inimesed, kes väärtustavad täiendavat abivõimsust, samas kui elektriliste kiirjalgrataste ostjad on peamiselt noored ostjad, kes kasutavad elektrilisi kiirjalgrattaid pingutavamatel või sportlikumatel tegevustel.
- (64) Kaebuses väideti, et kõigi elektrijalgrataste peamised omadused on ühised. Täpsemalt on mõlemad neist jalgrattad, mis on mõeldud pedaalimiseks ja varustatud elektrilise abimootoriga pedaalijõu täiendamiseks. Samuti rakendatakse kõigile elektrijalgratatele samu katseid, mis vastavad Euroopa standardile EN 15194. Sellest lähtuvalt järeldas kaebuse esitaja, et need on käesolevate uurimiste seisukohast üksainus toode.
- (65) Samuti märkis kaebuse esitaja, et kuna abimootori abi väljalülitamise kiirust võib vabalt vahetada kiiruselt 25 km/h kiirusele 45 km/h ja vastupidi, on tegemist peamiselt tarkvara programmeerimise küsimuse, mitte aga tegelike füüsiliste erinevustega.
- (66) Üks importija väitis uurimise käigus, et elektrijalgrattad, mis kuuluvad kategooriasse L1e-A, tuleks uuritava toote määratlusest välja jätta. Kategooria L1e-A hõlmab abimootori toega elektrijalgrattaid, mille kiirus on kuni 25 km/h, kuid mille mootori võimsus on kuni 1 kW. Väidetavalt ei toodeta liidus kategooria L1e-A elektrijalgrattaid ning kaebuses neid eraldi ei nimetata. Importija väidab veel, et kategooria L1e-A elektrijalgrattad ei saa olla liidu tootmisharule kahju teinud, kuna esimene kategooria L1e-A elektrijalgratas müüdi liidu turul enam kui kaheksa nädalat pärast kaebuse esitamist.
- (67) Komisjon võttis kõiki neid märkusi arvesse. Komisjon märkis, et kaebuses esitatud toote määratlus hõlmas tõesti kõiki pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrattaid. Kaebuses esitatud toote määratlus ei sisalda piiranguid sõidukite klassifitseerimisele. Seetõttu järeldati, et kaebus hõlmab kategooria L1e-A elektrijalgrattaid. Samuti oli importija enda veebilehel ilmne, et kategooria L1e-A elektrijalgratadel on kõik tavalise elektrijalgratta hüved, kuid rohkem võimsust. Eriti rõhutab importija, et enamikus liikmesriikides ei nõuta kategooria L1e-A elektrijalgrataste puhul kiivrit ning neid võib kasutada tavalistel jalgrattaradadel ja -teedel.
- (68) Seoses elektriliste kiirjalgratastega väidetakse, et nende tootmiskulu ja müügihind on oluliselt suuremad. See ei ole iseenesest põhjus toote väljajätmiseks toote määratlusest, kuna toote määratlus sisaldab tavaliselt erineva hinnaga müüdvaid kaupu. Kõnealust tegurit võetakse siiski dumpingu- ja kahjuarvutuste võrdlustes arvesse.
- (69) Seoses erinevate kasutusotstarvete ja tarbijate ootustega väidetakse, et tavalisi elektrijalgrattaid müüakse tavaliselt eakatele inimestele, ajaviiteratturitele ja kontoritöötajatele, kuna aga elektrilisi kiirjalgrattaid kasutatakse peamiselt pingutavamates tegevustes, nagu pendelränne. Kuna kontoritöötajad kasutavad oma tavalisi elektrijalgrattaid tõenäoliselt kodust töökohta sõitmiseks, sarnaneb nende kasutamine väga elektriliste kiirjalgrataste kasutamisele pendelränne jaoks. Sellest järeldub, et ettenähtud kasutusotstarve ja tarbijate ootused on olulises osas kattuvad ega põhjenda seega toote väljajätmist.
- (70) Komisjon tegi mõlema väljajätmise taotluse puhul järelduse, et elektrilised kiirjalgrattad ja kategooria L1e-A jalgrattad on teiste elektrijalgratastega samade füüsiliste omadustega ning kuuluvad seega toote määratluse alla. Kuigi komisjon tunnustab, et vaatlusaluse üldise tootekategooria all leidub erinevaid tootetüüpe, ei saa see iseenesest põhjustada toote määratlusest väljajätmist. Samuti ei ole erinevate tolliklassifikatsioonide olemasolu sama toote üldkategooria all iseenesest toote määratluse alt väljajätmise kriteerium. Dumpinguvastaste uurimiste puhul on hoopis väga tavapärane, et vaatlusalune toode hõlmab erinevaid tollikode. Samuti ei mõjuta vaatlusaluse toote või samasuguse toote müügijärgse kasutusega seotud nõuded peamisi füüsilisi omadusi, mille alusel toodet dumpinguvastase uurimise seisukohast määratletakse. Samamoodi ei määra toote määratlust see, millise kategooria tarbijad üht või teist tootetüüpi valivad. Seepärast lükati need väited tagasi.
- (71) Üks importija väitis, et kolmerattalised jalgrattad tuleks uurimisel toote määratlusest välja jätta. Ta väitis, et pole selge, kas uurimine hõlmab tegelikult kõiki jalgrataste tüüpe (sh kahe- ja kolmerattalised ja neljarattalised jalgrattad) või ainult kahe- ja kolmerattalisi jalgrattaid, kuna algatamisteate pealkirjas oli öeldud, et dumpinguvastane menetlus puudutab elektrijalgrataste importi.

- (72) Komisjon märkis, et uurimisaluste toodete ulatust ei määra mitte algatamisteate pealkiri, vaid punkt „2. Uurimisalune toode“. Selles punktis määratletakse selgelt, et uurimisalune toode hõlmab rattaid. Termin „rattad“ ei hõlma mitte ainult kaherattalisi jalgrattaid, vaid ka kolme- ja neljarattalisi. Kuna kaherattalised jalgrattad on ülekaalukalt levinuim jalgratta tüüp, viitas pealkiri kaherattalistele, jätmata teisi jalgrataste tüüpe uurimise alt välja.
- (73) Importija väitis veel, et uurimine keskendus selgesõnaliselt kaherattalistele jalgratastele. Komisjon ei nõustu selle väitega. Komisjon kogus teavet kõigi elektrijalgrataste tüüpide kohta; liidu tootjatel ja eksportijatel nõuti kõigi nende toodetavate ja liidu turul müüdavate toodete puhul nende rataste arvu nimetamist. Seetõttu on selge, et kogu uurimise vältel eristati kolmerattalisi jalgrattaid ja uuriti neid. Kuna kaherattalised jalgrattad on vaieldamatult levinuim jalgrattatüüp, ei ole üllatav, et terminit „elektrijalgrattad“ kasutatakse nii uurimises kui ka turul üldiselt kõigile elektrijalgrataste tüüpidele viidates. See ei tähenda, et teisi jalgrataste tüüpe ei oleks uurimises käsitletud.
- (74) Seetõttu järeldatakse, et elektrilistel kiirjalgratastel, kategooria L1e-A elektrijalgratastel ja kolmerattalistel elektrijalgratastel on teiste elektrijalgrataste tüüpidega samad füüsilised põhiomadused ja kasutusotstarbed ning seetõttu ei saa neid uurimisaluse toote määratlusest välja jätta.

3. DUMPINGUHIINAGA MÜÜK

3.1. Normaalväärtus

3.1.1. Turumajanduslik kohtlemine

- (75) Alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti b kohaselt määrab komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõigetega 1–6 kindlaks normaalväärtuse nende Hiinast eksportivate tootjate suhtes, kes vastavad alusmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud kriteeriumidele ning kellele saab seetõttu võimaldada turumajanduslikku kohtlemist.
- (76) CCCME väitis, et pärast HRV Maailma Kaubandusorganisatsiooniga (edaspidi „WTO“) ühinemise protokolliga lõike 15 punkti a alapunkti ii 11. detsembril 2016 kehtetuks muutmist tuleks Hiina eksportijate suhtes kohaldada normaalväärtuse kindlaksmääramise üldiseid norme. Seoses sellega väitis CCCME, et pärast 11. detsembril 2016 otsuse tegemiseks mitteturumajandusliku meetodi kasutamine on vastuolus liidu WTO kohustustega. Ta väitis samuti, et normaalväärtus ei saa põhineda võrdlusriigil, vaid peaks põhinema Hiina müügi- ja kuluandmetel.
- (77) Algatamisteade avaldati 20. oktoobril 2017. Järelikult on selle menetluse puhul kohaldatav asjaomane õigusakt alusmääruse versioon, mis kehtis menetluse algatamise ajal. Normaalväärtus tuleb seega määrata kindlaks alusmääruse selle versiooni artikli 2 lõike 7 punktide a ja b alusel, mis kehtis käesoleva uurimise algatamise kuupäeval 2017. aasta oktoobris. Seepärast lükati CCCME väide tagasi.
- (78) Lühidalt ja ainult viitamise hõlbustamiseks loetletuna on alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti c kohased turumajandusliku kohtlemise kriteeriumid järgmised:
- 1) majandusotsuseid tehakse lähtuvalt turutingimustest ja ilma riigi märkimisväärse sekkumiseta ning kulutused kajastavad turuväärtusi;
 - 2) äriühingutel on üks selge peamiste raamatupidamisdokumentide kogum, mida auditeeritakse sõltumatult kooskõlas rahvusvaheliste raamatupidamisstandarditega ning kohaldatakse kõikidel eesmärkidel;
 - 3) puuduvad varasemale mitteturumajanduslikule süsteemile iseloomulikud märkimisväärsed moonutused;
 - 4) pankroti- ja asjaõigusega on tagatud õiguskindlus ja stabiilsus ning
 - 5) valuutavahetus toimub turukursside alusel.
- (79) Et teha kindlaks, kas alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti c tingimused on täidetud, kogus komisjon vajalikku teavet, paludes eksportivatel tootjatel täita turumajandusliku kohtlemise taotluse vorm. Turumajanduslikku kohtlemist taotles ja tähtjaks vastas ainult üks valimisse kaasatud eksportiv tootja – Gianti kontsern.
- (80) Kuna juhtum hõlmas seotud isikuid, kontrollis komisjon, kas seotud äriühingute kontsern vastas täielikult turumajandusliku kohtlemise tingimustele. Seetõttu uuriti juhul, kui mõni Hiina Rahvavabariigis asuv eksportiva tootja tütarettevõtja või muu seotud äriühing oli otseselt või kaudselt kaasatud vaatlusaluse toote valmistamisse või turustamisse, turumajandusliku kohtlemise taotlust eraldi seoses iga seotud äriühinguga, samuti seoses äriühingute rühma kui tervikuga.

- (81) Komisjon hankis kogu teabe, mida ta pidas vajalikuks, ning kontrollis kogu teavet, mis esitati turumajandusliku kohtlemise nõuetes kontserni peamiste juriidiliste isikute ruumides.
- (82) Nimetatud alustel järeldas komisjon, et Gianti kontsern ei suutnud tõestada enda vastavust alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti c turumajandusliku kohtlemise kriteeriumitele, täpsemalt 1. ja 3. kriteeriumile. Seetõttu lükkas komisjon kontserni turumajandusliku kohtlemise taotluse tagasi.
- (83) Gianti kontsern ei suutnud tõendada, et tema vaatlusaluse toote tootmises puudub märkimisväärne riigi sekkumine ning et oluliste sisendite kulud kajastavad olulisel määral turuväärtuseid. Nagu turumajandusliku kohtlemise teates selgitati, ostab Gianti kontsern Hiina alumiiniumtorusid ja -raame, mille hindu mõjutavad olulised tooralumiiniumi turu moonutused, mis tulenevad olulisest riigi sekkumisest. Sellest lähtuvalt järeldas komisjon, et Gianti kontsern ei suutnud tõendada enda vastavust turumajandusliku kohtlemise 1. kriteeriumile.
- (84) Peale selle ei suutnud Gianti kontsern näidata, et tema suhtes ei kehtinud olulised moonutused seoses endise mitteturumajandusliku süsteemiga. Turumajandusliku kohtlemise teate kohaselt sai Gianti kontsern kasu mitmest maksusoodustuse skeemist, eksporditoetusest, finantsstiimulist ja spetsiaalsest tehtud kulutuste mahaarvamisest. Neid eeliseid, eriti omavahel kombineerituna, käsitatakse oluliste moonutustena seoses endise mitteturumajandusliku süsteemiga. Seetõttu ei vastanud kontsern turumajandusliku kohtlemise 3. kriteeriumile.
- (85) Komisjon avaldas üksikasjalikud järeldused asjaomasele eksportivale tootjale, vaatlusaluse riigi ametiasutustele ja liidu tootmisharule. Huvitatud isikutel oli võimalik esitada järelduste kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetluses ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult enda ärakuulamist. Komisjon võttis esitatud seisukohti arvesse.
- (86) Pärast turumajandusliku kohtlemise järelduste avaldamist esitas Gianti kontsern rea märkuseid.
- (87) Seoses 1. kriteeriumiga väitis Gianti kontsern, et elektrijalgrataste tootmisel kasutatud alumiiniumi hind oli vastavuses rahvusvaheliste hindadega, mis kajastuvad Londoni Metallibörsil. Teise võimalusena väitis ta, et sellest tulenevat moonutust ei saa kvalifitseerida olulisena, kuna väärtuseliselt mõõdetuna oli väidetava moonutuse mõju minimaalne.
- (88) Nagu komisjon järelduste teates põhjalikult selgitas, on SHFE kavandatud viisil, mis võimaldab Hiina valitsusel alumiiniumiturgu täielikult kontrollida. Kas seda mõju kasutatakse hindade viimiseks turutasemele või teistel kaalutlustel ja seetõttu turutaseme suhtes kõikuva kõrvalekaldega, ei ole riigi olulise sekkumise kohta järelduse tegemisel oluline. Riigi olulise sekkumise kriteerium on täidetud juhul, kui riigil on võimalus mitte ainult mõjutada hindu marginaalselt, vaid rakendada olulist kontrolli, olenemata sellest, kas riik seda kontrolli tegelikult rakendab.
- (89) See asjaolu, et elektrijalgrataste tootmisel on alumiiniumi kasutamise osakaal väiksem kui teiste toodete puhul, ei muuda fakti, et elektrijalgrataste tootjad tegutsevad oluliselt moonutatud turul. Sellel konkreetsel juhul ja olenemata selle väärtusest tegi komisjon uurimise käigus kogutud faktide alusel kindlaks, et alumiiniumraam (mis valmistatakse alumiiniumtorudest) on üks elektrijalgrataste tootmise peamistest elementidest, millel on järelmõju kõigile teistele osadele ja detailidele.
- (90) Seoses 3. kriteeriumiga väitis Gianti kontsern, et rakendatavast soodusmaksumäärast tulenev kasu on HRV õigusparaste tööstuspoliitiliste eesmärkide väljendus ning seda ei saa käsitleda endise mitteturumajandusliku süsteemiga seotud moonutusena. Lisaks väitis Gianti kontsern, kui moonutused, kui neid ongi, ei ole olulised. Veel väitis kontsern, et selle kindlakääramisel, kas maakasutusõiguste soodustingimustel andmine kujutas endast olulist moonutust, kasutati vale meetodit, kuna selles ei amortiseeritud vara kasutusaja vältel saadud kasu.
- (91) Komisjon ei nõustu sellega, et alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti c tähenduses olulise moonutusena kvalifitseerumisel oleks mingi juriidiline või faktiline seos „kasu“ mõistega Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037⁽¹⁾ (edaspidi „subsiidiumivastane määrus“) tähenduses. Mõiste on aga seotud lahutamatuks käesoleva hindamisega alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti c alusel.

(¹) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrus (EL) 2016/1037 kaitse kohta subsideeritud impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed (ELT L 176, 30.6.2016, lk 55).

- (92) Komisjon leidis, et kaks kontserni äriühingut said maakasutuse hinnast peaaegu täieliku tagasimakse, kolmas aga maksis tagasimakse järel väikese osa maakasutusõiguse väärtusest. Arvestades tootmisharu olemust, milles maa on kõige olulisem vara ja oma olemuselt oluline, saab komisjon järeldada ainult seda, et äriühingu tootmiskulude ja finantsseisu suhtes toimivad olulised moonutused seoses endise mitteturumajandusliku süsteemiga.
- (93) Seega jääb jõusse järeldus keelduda Gianti kontsernile turumajandusliku kohtlemise võimaldamisest.
- (94) Komisjon teatas huvitatud isikutele oma lõpliku otsuse turumajandusliku kohtlemise võimaldamise kohta.

3.1.2. Võrdlusriik

- (95) Eksportivate tootjate puhul, kellele ei võimaldatud turumajanduslikku kohtlemist, määrati normaalväärtus alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a järgi kindlaks kolmandas turumajanduslikus riigis („võrdlusriik“) kehtiva hinna või arvestusliku väärtuse põhjal. Selleks pidi komisjon valima sobiva kolmanda turumajandusliku riigi.
- (96) Peale algatamisteates nimetatud Šveitsi, Jaapani ja Taiwani tootjate püüdis komisjon kindlaks määrata ka vaatlusaluse toote tootjaid Austraalias, Mehhikos, Lõuna-Koreas, Tais, Türgis ja Ameerika Ühendriikides. Saadud teabe alusel palus komisjon esitada teavet 27 teadaoleval samasuguse toote tootjal. Üks Šveitsi ja üks Taiwani tootja täitsid võrdlusriigi tootjate küsimustiku. Taiwani tootjalt saadud vastuses puudus oluline teave, sealhulgas tootmiskulud tootetüüpide kaupa ja omamaise müügi loend. Vaatamata komisjoni palvetele ei esitanud tootja puuduvat teavet, jättes Šveitsi ainsaks võimalikuks võrdlusriigiks.
- (97) CCCME väitis, et Šveits oleks mitmel põhjusel võrdlusriigina sobimatu. Esiteks on Šveitsi elektrijalgrattad Hiina omadest erinevad – neil on tsentraalse paigutusega mootor, Hiina elektrijalgratatest aga on enamasti rummumootor (paigaldatud ratastele); seega on tegemist kahe erineva tehnoloogiaga. Šveitsi tootjad kasutavad ka oluliselt teistsuguseid osi (võimsamad tsentraalmootorid, GPS-funktsiooniga juhtseadmed, puutekraanid jne). Teiseks toodavad Šveitsi tootjad omi kaubamärke, Hiina tootjad on aga peamiselt liidu importijate algseadmete valmistajad. Kolmandaks on Šveitsi kogu tootmiskaht palju väiksem kui HRV-l. Neljandaks impordivad Šveitsi tootjad osi liidust ja Jaapanist, Hiina tootjad saavad neid aga koduriigist. Lisaks impordivad kaheksast Šveitsi tootjast kolm ainult valmiselektrijalgrattaid Taiwanilt ja müüvad neid edasi ning suurim tootja impordib kõik osad välismaalt ja paneb need Šveitsis üksnes kokku.
- (98) Ka CEIEB väitis, et Šveits oleks võrdlusriigina sobimatu. Ta märkis, et Šveitsil on HRVst väga erinev arengutase ning seetõttu on erinevad ka tootmiskulud (eriti tööjõukulu). Peale selle ei ole maailmas ühtki teist turgu, kus elektrilised kiirjalgrattad, mis on õigusaktidega nõutava tüübikinnituse tõttu üldiselt kallimad, omavad sedavõrd suurt osakaalu..
- (99) Uurimisel leidis kinnitust, et kui valdaval enamikul valimisse kaasatud eksportivate tootjate poolt HRVst liitu imporditavatest elektrijalgratatest on rummumootorid, siis kõigil koostööd tegeva võrdlusriigi tootja poolt uurimisperioodi vältel Šveitsi turul müüdüd elektrijalgratatest on tsentraalmootorid. Mootor koos akuga on tavaliselt elektrijalgratta kõige kallim osa. Tsentraal- ja rummumootorid on kaks omaette tehnoloogiat, millel on erinevad tehnilised spetsifikatsioonid ja keerukusastmed. Tsentraalmootoritel pole mitte ainult rummumootoritest erinev hind, vaid ühe kasutamine teise asemel mõjutab ka teisi jalgrattaosi. Näiteks on tsentraalmootoriga elektrijalgrattal teistsugune, sageli kallim raam, mis on disainitud nii, et see mootoriga kokku sobiks. Sama kehtib rummumootoriga elektrijalgratate rataste puhul. Tsentraalmootoriga elektrijalgratate puhul on vajalikud mõned täiendavad osad, näiteks mootorihoidjad, mida ei ole vaja rummumootori puhul. Olenevalt mootoritüübist erinevad ka teised osad, näiteks pöördemomendi andurid.
- (100) Arvestades, et tegemist on kahe erineva tehnoloogiaga, millel on erinevad kulustruktuurid ja hinnad, ei võimaldaks Šveitsi kasutamine võrdlusriigina komisjonil suure osa importtoodete puhul eespool kirjeldatud järeloomu ning kvantifitseerivate kohanduste keerukuse tõttu kindlaks määrata normaalväärtust, mida oleks vaja selleks, et kohandada Šveitsi toodete suhtes kohaldatavat normaalväärtust nii, et see vastaks Hiinast Euroopa Liitu eksporditavatele tootetüüpidele.
- (101) Komisjon vaatles ka koostööd tegeva võrdlusriigi tootja ekspordi teistesse riikidesse, kuid seegi koosnes eranditult tsentraalmootoriga jalgratatest.
- (102) Seetõttu järeldas komisjon selles etapis, et Šveits ei ole alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a kohaselt asjakohane võrdlusriik.

- (103) Asjakohase kolmanda turumajandusliku riigi puudumise tõttu jõuti alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a kohaselt esialgsele järeldusele, et valimisse kaasatud tootjate puhul ei ole võimalik normaalväärtust kindlaks määrata kolmandas turumajanduslikus riigis kehtiva omamaise hinna ega arvestusliku normaalväärtuse põhjal, samuti ei ole normaalväärtust võimalik kindlaks määrata hinna järgi, mis kehtib sellisest kolmandast riigist teistesse riikidesse, sealhulgas liitu toimuva müügi korral, ning et seega tuleb normaalväärtus kindlaks määrata mõnel muul põhjendatud alusel, käesoleval juhul samasuguse toote eest liidus tegelikult makstud või makstava hinna alusel. Seda peeti kohaseks Šveitsi sobimatuse tõttu ning põhjendustes 96, 99 ja 102 viidatud muu koostöö puudumise tõttu. Lisaks pidas liit seda põhjendatuks liidu turu suuruse, impordi olemasolu ning selle tõttu, et liidu turul valitseb selle toote suhtes tihed konkurents.

3.1.3. Normaalväärtus

- (104) Kuna turumajanduslikku kohtlemist selles juhtumises ei määratud, kehtestati kõigi Hiina eksportivate tootjate puhul normaalväärtus, nagu eespool põhjenduses 103 selgitatud, liidus samasuguse toote eest tegelikult makstud või makstava hinna alusel, võttes aluseks põhjenduses 51 loetletud valimisse kaasatud liidu tootjate ruumides kontrollitud andmed.
- (105) Iga tootetüübi normaalväärtus põhines tegelikel (tehase) müügihindadel, mida kohandati nii, et see sisaldaks liidu tootmisharu kasumieesmärki.
- (106) Valdavat enamikku Hiinast liitu eksporditavatest tootetüüpidest oli võimalik sobitada liidus toodetud ja müüdüd tootetüüpidega. Harvadel juhtudel, kui toote kontrollnumbri tasandil ei olnud võimalik leida täpset vastavust, kõrvaldas komisjon sammhaaval toote kontrollnumbriga seotud omadusi kuni vastavuse leidmiseni. Mõnel erandlikul juhul, kui konkreetseid jalgrattatüüpe liidus ei toodetud, leiti lähim võimalik vaste teiste omaduste alusel. Selle menetluse üksikasjad on ekspordivatele tootjatele teatavaks tehtud.

3.2. Ekspordihind

- (107) Valimisse kaasatud eksportivad tootjad ekspordisid liitu otse sõltumatutele klientidele või importijana tegutsevate seotud või mitteseotud äriühingute kaudu.
- (108) Kui eksportivad tootjad ekspordisid vaatlusalust toodet otse liidus asuvatele sõltumatutele klientidele, oli ekspordihinnaks vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 8 liitu ekspordiks müüdüd vaatlusaluse toote eest tegelikult makstud või makstav hind.
- (109) Kui eksportivad tootjad ekspordisid vaatlusalust toodet liitu importijana tegutsevate seotud äriühingute kaudu, tehti ekspordihind kindlaks vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 9 selle hinna alusel, millega importtoode esimest korda liidu sõltumatutele klientidele edasi müüdi. Nendel juhtudel kohandati hinda kõigi importimise ja edasimüügi vahel tekkinud kulude, sealhulgas müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi põhjal (9 %).

3.3. Võrdlus

- (110) Komisjon võrdles valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul normaalväärtust ja ekspordihinda tehasehinnast lähtuvalt.
- (111) Normaalväärtuse ja ekspordihinna õiglase võrdluse tagamiseks võeti vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 10 kohanduste näol nõuetekohaselt arvesse hindu ja hindade võrreldavust mõjutavaid erinevusi. Komisjon tegi järgmised ekspordihinna kohandused, kasutades andmeid, mille valimisse kuuluvad eksportivad tootjad oma küsimustiku vastuses ja kontrollkäikude ajal esitasid: pangatasud, käitlemis- ja laadimistasud ekspordiriigis, krediidikulud ning mitteseotud kauplemise kasumid, juhul kui liidus on olemas seotud kauplused.
- (112) CCCME ja üks valimisse kaasatud eksportiv tootja väitsid, et normaalväärtuse ja ekspordihinna õiglase võrdluse tagamiseks tuleks viimast ülespoole kohandada, kuna eksportivad tootjad on algseadmete tootjad.
- (113) CCCME väitis, et kuna enamik Hiina elektrijalgrataste tootjaid on algseadmete tootjad, müüakse nende toodetud elektrijalgrataste lõpptarbivatele kaubamärke omavate importijate ja turustajate kaudu. Lõpptarbijatele küsitav hind sisaldab nii kaubamärgiga importija juurdehindlust kui ka turustaja juurdehindlust. CCCME märkis, et elektrijalgrataste tootmisharu kaubamärgiga importijad on teiste tootmisharude tavalistest importijatest erinevad.

- (114) CCCME sõnul tuleneb see sellest, et enamiku HRVst liitu eksporditavate elektrijalgrataste puhul tegelevad disaini, teadus- ja arendustööga kaubamärki omavad importijad või sellised importijad koostöös eksportijaga. Mõlemal juhul on kaubamärgiga importijad teinud sellesse töösse märkimisväärse investeeingu, nagu ka liidu tootjad ise. Peale impordihinna lisavad kaubamärki omavad importijad edasimüügi hinnale veel oma kaubamärgi väärtuse. Seetõttu tuleks Hiina elektrijalgrataste ekspordihinda enne normaalväärtusega võrdlust ülespoole kohandada, lisades kaubamärki omava importija juurdehindluse.
- (115) Komisjon kaalus asjakohast kohandamist alusmääruse artikli 2 lõike 10 punkti d alusel („kaubandustasand“). Vastavad tingimused ei olnud aga täidetud, kuna komisjon ei leidnud liidu turu tootetüüpide tasandil alusmääruse artikli 2 lõike 10 punkti d alapunkti i tähenduses liidu tootmisharu puhul nende algseadmete müügi ja mittealgseadmete müügi vahel ühtki kasutusvaldkondade ja hindade järjepidevat ja selgepiirilist erinevust. Samamoodi ei kohaldunud alusmääruse artikli 2 lõike 10 punkti d alapunkt ii, kuna liidu tootjate siseturul on olemas vastav kaubandustasand (algseadmete valmistamine).
- (116) Komisjon kaalus ka artikli 2 lõike 10 punkti k alusel kohandamist („muud tegurid“), et võtta arvesse kaubamärki omavate importijate disaini- ning teadus- ja arendustegevuse kulusid. Selles uurimise etapis ei esitanud aga eksporditavad tootjad komisjonile usaldusväärseid andmeid nende kulude suuruse kohta. Sellest tulenevalt palub komisjon huvitatud isikutel esitada talle alusmääruse artikli 2 lõike 10 punktis k sätestatud kohanduse tegemiseks usaldusväärseid ja kontrollitavaid andmeid kulude suuruse kohta.
- (117) Seetõttu lükati CCCME väide tagasi.
- (118) Kolme valimisse kaasatud eksporditava tootja sõnul ei olnud komisjoni pakutud tootetüüpide klassifikatsioon erinevatel hinnatasemetel elektrijalgrataste eristamiseks piisav. Nad palusid komisjonilt tootetüüpide klassifikatsioonile järgmiste omaduste lisamist:
- käiguvaheti – et võtta arvesse välis- ja sisekäiguvaheti erinevusi;
 - pidur – et võtta arvesse mehaanilise ja hüdraulilise piduri erinevusi;
 - vedrustus – et võtta arvesse erinevusi vedruga, hüdraulilise ja õhkvedrustuse vahel; ning
 - aku omadused – lisada kaks mahutavuse vahemikku: alla 250 Wh ning 250–350 Wh.
- (119) Kaebuse esitaja aga väitis, et iga pakutud omaduse alla kuuluvatel erinevatel osadel ei ole iseenesest erinevad hinnad. Peale selle ei pea iga omaduse poolest väidetavalt kallimate osadega elektrijalgrattad olema kallimad kui need, mis sisaldavad väidetavalt odavamat osa. Kaebuse esitaja tõi selle kohta mitu näidet.
- (120) Eksporditavad tootjad omakorda vaidlesid sellele vastu, juhtides tähelepanu sellele, et kaebuse esitaja võrdleb oma näidetes kõrge hinnaklassi väliskäiguvahetit (10 käiguga) madala hinnaklassi sisekäiguvahetiga (3 käiguga). See on hindade sarnasuse põhjus. Sarnaselt võrreldakse kõrge hinnaklassi mehaanilisi pidureid madala hinnaklassi hüdrauliliste piduritega. Samuti märkis eksporditav tootja, et erinevaid osi sisaldavate jalgrataste võrdlemine selle tõestamiseks, et osad ei mõjuta kogu jalgratta hinda, on mõttetu, kuna igas näites leidub teisi eristavaid tegureid peale vaadeldavate osade.
- (121) Komisjon võttis mõlemaid märkuseid arvesse. Seoses täiendavate omadustega märgib komisjon, et tal ei ole olnud võimalik teha kindlaks, et sisekäiguvaheti on alati oluliselt kallim kui väliskäiguvaheti või et hüdrauliline pidur on alati oluliselt kallim kui mehaaniline. Nimetatud allkategoriad hõlmavad kõrge hinnaklassi osi ja madala hinnaklassi osi. Seetõttu järeltas komisjon, et pakutud lisaomaduste alla kuuluvate osade vahel ei näi olevat järjepidevat olulist hinnaerinevust, mis õigustaks käesolevas uurimises määratletud tootetüüpide muutmist.
- (122) Käesolevas uurimise etapis ei leitud tõendeid, mis õigustaksid eespool nimetatud omaduste alusel ning hiljem eksporditavate tootjate poolt taotletud lisaomaduste (nimelt käiguvaheti käikude arvu ja tsentraalmootori margi) alusel osade hinnaerinevustest lähtuvaid kohandusi. Liitu eksporditavatel Hiina elektrijalgratatest kasutatakse nende omaduste piires mitmesuguseid osi, mis ei anna komisjonile teadaolevatel andmetel ühelegi konkreetsele tüübile eelist. Sama võib öelda liidus toodetavate elektrijalgrataste kohta. Taas kutsus komisjon huvitatud isikuid üles esitama kontrollitavaid tõendeid ja andmeid, et eespool kirjeldatud väidete hindamine lõpule viia.

3.4. Dumpingumarginaalid

- (123) Vastavalt alusmääruse artikli 2 lõigetele 11 ja 12 võrdles komisjon valimisse võetud eksportivate tootjate puhul iga liiki samasuguse toote kaalutud keskmist normaalväärtust vastavat liiki vaatlusaluse toote kaalutud keskmise ekspordihinnaga.
- (124) Valimisse mittekaasatud koostööd teinud eksportivate tootjate dumpingumarginaal määrati kindlaks vastavalt alusmääruse artikli 9 lõikele 6. See marginaal arvutati valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul nende marginaalide kaalutud keskmise põhjal.
- (125) Kõikide teiste HRV eksportivate tootjate puhul määras komisjon kindlaks koostöö taseme HRVs. Seda mõõdeti, hinnates koostööd tegevate eksportivate tootjate liitu suunatud ekspordimahu osa asjaomase riigi liitu suunatud ekspordi kogumahust.
- (126) Koostöö tase oli kõrge. Seepärast määrati kõikide teiste HRV eksportivate tootjate suhtes kohaldatav dumpingu jääkmarginaal esialgu kindlaks tasemel, mis vastab valimisse kaasatud koostööd tegevate eksportivate tootjate puhul kindlaksmääratud kõrgeimale dumpingumarginaalile.
- (127) Kindlaksmääratud esialgsed dumpingumarginaalid, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril ilma tollimakse tasumata, on järgmised.

Tabel 1

| Äriühing | Esialgne dumpingumarginaal |
|--|----------------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd | 90,6 % |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd | 34,6 % |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd ja Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 42,8 % |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd | 106,4 % |
| Valimisse mittekaasatud koostööd teinud eksportijad (vt lisa) | 51,0 % |
| Kõik muud äriühingud | 106,4 % |

4. KAHJU

4.1. Liidu tootmisharu ja liidu toodangu määratlus

- (128) Vaatlusaluse perioodi alguses valmistas liidus samasugust toodet 41 tootjat. Need tootjad moodustavad seega „liidu tootmisharu“ alusmääruse artikli 4 lõike 1 tähenduses. Neist neli lõpetas uurimisperioodi vältel tootmise.
- (129) Uurimisperioodil oli liidu kogutoodang hinnanguliselt ligikaudu 1,1 miljonit ühikut (tk). Komisjon tegi selle mahu kindlaks Euroopa jalgrattatööstuse konföderatsiooni (CONEBI) esitatud tarbimismahu, impordistatistika ning valimisse kaasatud liidu tootjate müügi ja toodangu suhtarvu alusel.
- (130) Üks huvitatud isik märkis, et kaks liidu tootjat on ka elektrijalgrataste importijad. Ta ei väitnud siiski, et need tootjad tuleks liidu tootmisharu määratlusest välja jätta, ega esitanud argumente, miks seda tuleks teha. Importimine iseenesest ei ole põhjus liidu tootmisharu määratlusest väljajätmiseks.
- (131) Üks teine isik väitis, et äriühingut ATALA ja temaga seotud äriühingut Accell Nederland ei tuleks lugeda osaks liidu tootmisharust, kuna ATALA impordib elektrijalgrattaid HRVst. Alusmääruse artikli 4 lõike 2 tingimuste järgi ei ole ATALA ja Accell seotud. Igal juhul ei ole importimine iseenesest põhjus liidu tootmisharu määratlusest väljajätmiseks.

- (132) HRVst importimise kohta on teatanud ka teised liidu tootjad, kes on taotlenud konfidentsiaalsust. Need äriühingud koos põhjendustes 130 ja 131 nimetatutega moodustavad vähem kui 5 % liidu tootmisharu toodangust ja müügist. Seetõttu ei ole neil olulist mõju liidu tootmisharu kahju näitajatele tervikuna. Nende äriühingute arvestamine või mitteametamine liidu tootmisharu osana ei mõjuta oluliselt kahju analüüsi. Seda küsimust käsitletakse põhjalikumalt lõppjäreldestes.

4.2. Liidu tarbimine

- (133) Komisjon tegi liidu tarbimise kindlaks CONEBI esitatud andmete alusel.
- (134) Liidu tarbimine muutus järgmiselt.

Tabel 2

Liidu tarbimine (tk)

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Liidu kogutarbimine (tk) | 1 139 000 | 1 363 842 | 1 666 251 | 1 982 269 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 120 | 146 | 174 |

Allikas: CONEBI.

- (135) Liidu tarbimine kasvas järjekindlalt 1,1 miljonilt 2014. aastal peaaegu 2 miljonini uurimisperioodil, mis tähendab vaadeldaval ajavahemikul 74 % suurust kasvu. See areng tulenes suuremast keskkonnateadlikkusest ja jätkuvast investeerimisest elektrijalgrataste turundusse ja reklaami ning tehnoloogilisse arendustöösse.

4.3. Import HRVst

4.3.1. HRVst pärit impordi maht ja turuosa

- (136) Alates 2017. aastast on elektrijalgrattad klassifitseeritud CN-koodi 8711 60 10 alla. Enne 2017. aastat olid elektrijalgrattad klassifitseeritud CN-koodi (ex) 8711 90 10 alla, mis hõlmas ka teisi tooteid. Selle probleemi lahendamiseks esitas kaebuse esitaja üksikasjaliku Hiina tollistatistika, milles oli võimalik tuvastada Hiina elektrijalgrataste eksport.
- (137) Komisjon tegi impordimahu kindlaks Eurostati andmete alusel, üldistades elektrijalgrataste osakaalu Hiina ekspordis asjaomasele harmoneeritud süsteemi koodile (eespool viidatud moel kindlaks tehtud), tuginedes HRVst pärit sama harmoneeritud süsteemi koodiga hõlmatud koguekspordile. 2017. aasta üheksa kuu puhul põhineb Hiinast pärineva impordi statistika täielikult Eurostati andmetel.
- (138) Seejärel tehti kindlaks impordi turuosa, võrreldes impordimahtusid liidu tarbimisega, mille andmed on esitatud tabelis 2 põhjeneduses 134.
- (139) Import HRVst liitu muutus järgmiselt.

Tabel 3

Impordi maht (tk) ja turuosa

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|-------------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| HRVst pärit impordi maht (tk) | 199 728 | 286 024 | 389 046 | 699 658 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 143 | 195 | 350 |
| Turuosa (%) | 18 | 21 | 23 | 35 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 120 | 133 | 201 |

Allikas: Eurostat, Hiina ekspordistatistika.

- (140) HRVst pärineva impordi maht kasvas rohkem kui kolm korda: kui 2014. aastal oli see umbes 200 000 ühikut, siis uurimisperiodil oli see ligi 700 000 ühikut. Kasv kiirenes 2016. aasta ja uurimisperiodi vahel.
- (141) Samal ajal suurenes Hiinast pärit impordi turuosa liidus 17 %-lt 2014. aastal kuni 35 %-le uurimisperiodil.
- (142) CCCME väljendas muret seoses kaebuse esitaja edastatud Hiina tollistatistika usaldusväärsusega ning taotles üksikasjalike statistiliste andmete ja nende allika avaldamist.
- (143) Kaebuse esitaja edastas komisjonile kaebust toetava üksikasjaliku statistika. Samuti esitas kaebuse esitaja kaebuse mittekonfidentsiaalses versioonis ekspordi koondandmed aastate kaupa. Kaebuse esitaja märkis ka seda, et andmeallikaks on Hiina tolliasutused, esitas kasutatud koodid ja selgitas selle meetoodikat, kuidas jäetakse välja vaatlusalusest tootest erinevad tooted.
- (144) Komisjon tegi nende andmete kontrollimise teel kindlaks, et kaebuse esitaja oli otnud selle tollistatistika pikka aega kõnealusel valdkonnas tegutsenud Hiina äriühingult ning et sama teave oli kättesaadav teiste Hiina teenusepakkujate kaudu.
- (145) Samas ilmnesid kontrollimisel tõendid ka selle kohta, et kaebuse esitaja oli kirjeldanud avatud failis täpselt meetoodikat, mille alusel elektrijalgrataste eksport HRVst oli kindlaks määratud.
- (146) Lisaks võrreldi kaebuse esitaja esitatud üksikasjalikke andmeid ristkontrolli teel teiste teabeallikatega ning need osutusid usaldusväärseks. Ükski teine pool ei pakkunud välja alternatiivset teabeallikat või meetoodikat.
- (147) Komisjon tegi veel kindlaks, et üksikasjalikud andmed ja seda teavet edastava äriühingu isik olid alusmääruse artikli 19 lõike 1 tähenduses olemuselt konfidentsiaalsed. Teave edastaja isiku avaldamine oleks avaldanud teavet edastanud isikule või isikule, kellelt teave saadi, olulist kahjulikku mõju.
- (148) Sellises olukorras ning arvestades koondandmete ja meetoodika avaldamise taset mittekonfidentsiaalses failis leidis komisjon, et sisendandmed ning neid edasi müünud äriühingu nimi ei ole asjaomasele poolele oma kaitseõiguste rakendamiseks vajalikud.
- (149) Seepärast tuli CCCME väide tagasi lükata.
- (150) Huvitatud isikud väitsid, et HRVst pärit import on järginud turutrende, kuna nii tarbimine liidus kui ka Hiina eksport kasvasid. Tuleb siiski märkida, et Hiina ekspordi ja liidu tarbimise kasvu suurused on väga erinevad. 2014. aastast kuni uurimisperiodini kasvas Hiina eksport 250 % võrra, samal ajal kui liidu tarbimine kasvas palju aeglasemalt 74 % võrra. See tähendab, et kuigi üldine trend oli sama, olid kasvu mastaabid väga erinevad.

4.3.2. HRVst pärit impordi hinnad ja hinna allalöömine

- (151) Komisjon tegi impordi hinnad kindlaks Eurostati andmetel, järgides põhjenduses 137 kirjeldatud meetodit.
- (152) HRVst liitu suunatud impordi keskmine hind muutus järgmiselt.

Tabel 4

Impordihinnad (eurot/tükk)

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiod |
|--------|------|------|------|---------------|
| HRV | 472 | 451 | 477 | 422 |
| Indeks | 100 | 96 | 101 | 89 |

Allikas: Eurostat, Hiina ekspordistatistika.

- (153) HRVst pärineva impordi keskmine hind langes 2014. aastast uurimisperioodini 11 % võrra, vähenedes esmalt 4 % võrra 2014. ja 2015. aasta võrdluses ja teist korda 12 % võrra 2016. aasta ja uurimisperioodi vahel.
- (154) Kuna tulenevalt Eurostati statistika üldisest iseloomust ei olnud üksikasjalik tootetüüpidele jaotumine teada, ei ole hindade kujunemine täielikult usaldusväärne. Komisjon märkis siiski, et keskmised HRVst pärit impordi hinnad olid märgatavalt väiksemad nii liidu tootjate kui ka teistest riikidest peale HRV pärit impordi hinnad. Kuigi Hiina eksportijad laiendasid liidu turul müüvate toodete valikut ning pakkusid ka kallemaid elektrijalgrataid, vähenes siiski Hiina impordi keskmine hind.
- (155) Selleks et teha kindlaks hinna allalöömine uurimisperioodil, võrdles komisjon:
- 1) nelja valimisse kaasatud liidu tootja tehasehindade tasemele kohandatud kaalutud keskmisi müügihindu tooteliigi kohta liidu turul sõltumatute klientide jaoks ning
 - 2) vastavaid valimisse kaasatud HRV eksportivate tootjate impordi kaalutud keskmisi hindu tootetüübi kohta esimese sõltumatu kliendi jaoks liidu turul, mis määrati CIF-hinnana, tehes asjakohased kohandused, et võtta arvesse 6 % suurused tollimaksud ja impordijärgsed kulud.
- (156) MOFCOM väitis, et hinna allalöömise analüüsis tuleks võtta arvesse mitmesuguseid elemente, näiteks elektrijalgratate tüüpe (näiteks elektriline linnajalgratas ja elektriline mägijalgratas), mootori asukohta (rummus või tsentraalpaigutusega), aku võimsust ja materjali, millest elektrijalgratas toodetud on (näiteks teras, alumiinium, süsinik). Komisjon kinnitab, et kõiki nimetatud tegureid võeti hinna allalöömise analüüsis arvesse.
- (157) Komisjon võrdles tehingute hindu tooteliikide kaupa, tehes vajaduse korral nõuetekohased kohandused ning arvates maha tagasimaksud ja hinnaalandused. Mis puudutab nende tehingute kaubandustasandeid, siis tehti kindlaks, et nii valimisse kaasatud liidu tootjad kui ka valimisse kaasatud Hiina eksportijad müüvad nii algseadmeid ostvatele klientidele kui ka oma kaubamärgi all. Seetõttu uuriti, kas oleks vaja kaubandustaset arvestavat kohandamist. Sellega seoses uuriti, kas algseadmete kliendile ja oma kaubamärgi all müümise vahel esineb järjepidevat ja selgepiirilist hinnaerinevust. Tehti kindlaks, et sellist järjepidevat ja selgepiirilist hinnaerinevust valimisse kaasatud liidu tootjate puhul ei esine.
- (158) Võrdluse tulemus on väljendatud protsendina nelja valimisse kaasatud liidu tootja käibest uurimisperioodil. Allalöömise marginaalid jäid vahemikku 16,2–41 %.

4.4. Liidu tootmisharu majanduslik olukord

4.4.1. Üldised märkused

- (159) Uurides dumpinguhinnaga impordi mõju liidu tootmisharule, hinnati vastavalt alusmääruse artikli 3 lõikele 5 kõiki majandustegureid ja -näitajaid, mis liidu tootmisharu olukorda vaatlusalusel perioodil kujundasid.
- (160) Nagu on märgitud põhjenduses 28, kasutati liidu tootmisharule põhjustatud võimaliku kahju kindlakstegemiseks väljavõtetulist uuringut.
- (161) Kahju kindlakstegemisel eristas komisjon makro- ja mikromajanduslikke kahjunäitajaid.
- (162) Komisjon hindas CONEBI-lt, impordistatistikast ja valimisse kaasatud liidu tootjatelt saadud teabe alusel makromajanduslikke näitajaid (toodang, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendusaste, müügiimaht, turuosa, tööhõive, kasv, tootlikkus, dumpingumarginaalide suurusjärg ja taastumine varasemast dumpingust).
- (163) Komisjon kontrollis CONEBI esitatud tarbimismahtu. Komisjon tegi kindlaks, et see teave oli tõepoolest koostatud Euroopa tootjate riiklikelt ühendustelt kogutud andmete alusel, et see oli tuletatud äriühingute deklaratsioonidest või mõistlikest hinnangutest ja et seda kinnitasid piisavad dokumendid ja uurimismenetlused.

- (164) Liidu tootmisharu müügi, toodangu, tootmisvõimsuse ja töötajate arvu näitajad on tuletatud kõnealusest teabest. Nende hinnangud põhinevad valimisse kaasatud liidu tootjate asjakohastel suhtarvudel. See lähenemisviis järgib metoodikat, mida kaebuse esitaja kirjeldas kaebuse mittekonfidentsiaalses versioonis. Ükski huvitatud isik ei esitanud selle metoodika kohta märkuseid.
- (165) Selle alusel märkis komisjon, et makromajanduslikud näitajad on liidu tootmisharu majandusliku olukorra suhtes tüüpilised.
- (166) Mikromajanduslikke näitajaid (keskmised ühiku müügihinnad, tööjõukulud, ühikukulu, laovarud, kasumlikkus, rahavoog, investeringud ja investeringutasuvus) hindas komisjon kontrollitud andmete alusel, mille esitasid valimisse kaasatud liidu tootjad küsimustiku vastustes. Andmed hõlmasid valimisse kaasatud liidu tootjaid.

4.4.2. Makromajanduslikud näitajad

4.4.2.1. Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

- (167) Liidu hinnanguline kogutoodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 5

Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendusaste

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Tootmismahd (tk) | 842 531 | 987 111 | 1 108 087 | 1 089 541 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 117 | 132 | 129 |
| Tootmisvõimsus (tk) | 1 140 553 | 1 397 145 | 1 694 853 | 1 538 347 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 122 | 149 | 135 |
| Tootmisvõimsuse rakendusaste (%) | 74 | 71 | 65 | 71 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 96 | 89 | 96 |

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

- (168) Liidu tootmisharu tootmismahd kasvas vaatlusalusel perioodil 29 % võrra, kuigi vähenes 2016. aasta ja uurimisperioodi vahel 2 % võrra.
- (169) Tootmise kasvu põhjustas tarbimise kasv. Tootmist tuleb planeerida enne väga lühikesi müügiperioode ning seetõttu tugineb see mingil määral müügiprognoosidele. Toodangu vähenemine 2016. aasta ja uurimisperioodi vahel oli seetõttu seotud peamiselt turuosa jätkuva kaotamisega HRVst pärinevale impordile, mis sundis liidu tootmisharu oma ootusi ümber hindama.
- (170) Alates 2014. aastast kuni uurimisperioodini suurenes tootmisvõimsus 35 % võrra. 2014.–2016. aastal suurenes tootmisvõimsus 49 % ning seejärel langes 2016. aasta ja uurimisperioodi vahel 9 %.
- (171) Tootmisvõimsuse rakendusaste vähenes 74 %-lt 2014. aastal 71 %-ni uurimisperioodil. Aastate 2014 ja 2016 võrdluses vähenes tootmisvõimsuse rakendusaste 74 %-lt 65 %-ni, kuna tootmisvõimsus suurenes tootmisest kiiremini. See suundumus pöördus 2016. aasta ja uurimisperioodi võrdluses, kui tootmisvõimsust vähendati tootmismahu vähenemisest suuremal määral, mis suurendas tootmisvõimsuse rakendusastet 65 %-lt 71 %-ni.
- (172) Tootmisvõimsus tähendab teoreetilist elektrijalgratate arvu, mida olemasolevatel tootmisliinidel toota saaks. Praegu elektrijalgratate tootmiseks kasutatavad tootmisliinid on peamiselt ümber ehitatud olemasolevatest tootmisliinidest, mida kasutati varem tavajalgratate tootmiseks. Liine saab selliselt ümber ehitada kiiresti ja väheste kuludega. Elektrijalgratate tootmisvõimsus moodustab väikese osa olemasolevast tavajalgratate tootmisvõimsusest. Seetõttu on tootmisvõimsuse ja selle rakendusaste näitajad piiratud tähtsusega, kuna neid saab turutrende arvesse võttes kohandada. Konkreetset juhul tegi komisjon veel kindlaks, et tootmisliinide ümberehitus tavajalgratastelt elektrijalgratatele ei nõua ka olulisi investeringuid (mis mõjutaksid rahavoogu, kapitali kaasamise võimet või tegevuse jätkuvust), olulist fikseeritud kulu (mis mõjutaks suuresti rakendusastmega seotud kasumlikkust) ega tootmismahu suurendamise piiranguid.

4.4.2.2. Müügimaht ja turuosa

(173) Liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 6

Müügimaht ja turuosa

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|---------------------------------|---------|---------|-----------|----------------|
| Müügi kogumaht liidu turul (tk) | 862 168 | 941 937 | 1 074 335 | 1 042 268 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 109 | 125 | 121 |
| Turuosa (%) | 76 | 69 | 64 | 53 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 91 | 85 | 69 |

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

- (174) Liidu tootmisharu müügimaht suurenes vaatlusalusel perioodil 21 %. 2014.–2016. aastal suurenes müügimaht 25 % ning vähenes seejärel 2016. aasta ja uurimisperioodi vahel 3 %.
- (175) Sarnaselt toodangumahu muutumisega põhjustas tarbimise kasv 2016. aastal võrreldes 2014. aastaga müügi mahu kasvu. Müügi mahu vähenemine 2016. aastast uurimisperioodini oli otseselt seotud turuosa jätkuva kaotusega HRVst pärinevale impordile.
- (176) Liidu tootmisharu müügimaht suurenes palju aeglasemalt kui tarbimine. Seetõttu vähenes oluliselt liidu tootmisharu turuosa, langedes 2014. aasta 76 %-lt uurimisperioodil 53 %-le.

4.4.2.3. Kasv

- (177) Liidu tootmisharu ei suutnud pärast 2014. aastat kuni uurimisperioodini toimunud tarbimise kasvust täit kasu lõigata. Tarbimine suurenes nimelt 74 % võrra, liidu tootmisharu suutis aga suurendada oma müüki ainult 21 % võrra. Selle tagajärjel kaotas liidu tootmisharu sel perioodil olulise turuosa (23 %). Liidu tootmisharu pidi 2016. aastast kuni uurimisperioodini vähendama HRVst pärit dumpinguhinnaga impordi tõttu tootmist, müüki, töötajate arvu ning tootmisvõimsust.

4.4.2.4. Tööhõive ja tootlikkus

- (178) Tööhõive ja tootlikkus muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 7

Tööhõive ja tootlikkus

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|----------------|
| Töötajate arv | 2 577 | 3 030 | 3 546 | 3 610 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 118 | 138 | 140 |
| Tootlikkus (ühikutes töötaja kohta) | 327 | 326 | 312 | 302 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 100 | 96 | 92 |

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(179) Liidu tootmisharu suurendas vaatlusalusel perioodil tööhõivet 40 %. Suurem osa sellest kasvust leidis aset vahemikus 2014–2016. Alates 2016. aastast kuni uurimisperioodini suurenes tööhõive 2 % võrra.

(180) Tootlikkus vähenes 8 % tõttu, kuna tööhõive suurenes kiiremini kui tootmismah.

4.4.2.5. Dumpingumarginaali suurus ja varasemast dumpingust taastumine

(181) Tegelik dumpingumarginaalide suurusjärgu mõju liidu tootmisharule oli suur, arvestades HRVst pärit impordi mahtu ja hindu.

(182) Varasema dumpingu kohta tõendid puuduvad.

4.4.3. Mikromajanduslikud näitajad

4.4.3.1. Hinnad ja neid mõjutavad tegurid

(183) Valimisse kaasatud nelja liidu tootja kaalutud keskmised ühiku müügihinnad liidus asuvatele sõltumatutele klientidele muutusid vaatlusalusel perioodil alljärgnevalt.

Tabel 8

Müügihinnad liidus

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|--|-------|-------|-------|----------------|
| Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot/tükk) | 1 112 | 1 156 | 1 237 | 1 276 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 104 | 111 | 115 |
| Keskmine ühiku tootmiskulu (eurot/tükk) | 1 068 | 1 134 | 1 173 | 1 234 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 106 | 110 | 116 |

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(184) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmised müügihinnad kasvasid vaatlusalusel perioodil 15 % võrra, mis on kooskõlas keskmiste tootmiskulude kasvuga, mis oli 16 %.

(185) Kuna keskmisi kulusid ja hindu mõjutab nende tootjate müüdüd toodete valik, ei tähenda see, et võrreldava toote kulu ja hind vaatlusalusel perioodil 16 % võrra suurenes.

4.4.3.2. Tööjõukulud

(186) Valimisse kaasatud nelja liidu tootja keskmine tööjõukulu muutus vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 9

Keskised tööjõukulud töötaja kohta

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|--|--------|--------|--------|----------------|
| Keskised tööjõukulud töötaja kohta (eurodes) | 38 348 | 37 042 | 34 818 | 34 659 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 97 | 91 | 90 |

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(187) Keskmine tööjõukulu töötaja kohta vähenes vaatlusalusel perioodil 10 % võrra tulenevalt tehasetöölise arvu suurenemisest võrreldes müügi- ja haldusfunktsioonides hõivatud töötajate arvu kasvuga.

4.4.3.3. Laovarud

(188) Nelja valimisse kaasatud liidu tootja laovarud muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 10

Laovarud

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|----------------|--------|--------|--------|----------------|
| Lõppvarud (tk) | 59 375 | 73 521 | 90 573 | 98 412 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 124 | 153 | 166 |

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(189) Valimisse kaasatud nelja liidu tootja lõppvarude tase suurenes vaatlusalusel perioodil 66 %.

(190) Tuleb märkida, et uurimisperioodi varude tase on arvestatud septembri lõpul, mil varud on üldjuhul väikesed, kuna see langeb kokku müügihooja lõpuga. Teiste perioodide varude tasemed arvestati seevastu detsembri lõpul, mil on tavapärane hoida järgmise müügihooja ootuses suuri varusid.

(191) Seetõttu oli laovarude suurenemine märkimisväärne. Leiti, et see tulenes turu üldisest arengust ja asjaolust, et tootmismahu hoiti tarbimise kasvust oluliselt väiksemana; müügihoova suurenes tootmisest isegi aeglasemalt, põhjustades varude kogunemise, mis on eriti märgatav uurimisperioodi lõpul.

4.4.3.4. Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime

(192) Nelja valimisse kaasatud liidu tootja kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 11

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimisperiood |
|---|-----------|-------------|------------|----------------|
| Müügi kasumlikkus liidus sõltumatutele klientidele (% müügikäibest) | 2,7 | 4,3 | 3,8 | 3,4 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 160 | 142 | 125 |
| Rahavoog (eurodes) | 5 178 860 | - 5 433 666 | 17 079 409 | 4 955 399 |
| <i>Indeks</i> | 100 | - 105 | 330 | 96 |
| Rahavoog (% müügikäibest) | 1,1 | - 1,0 | 2,5 | 0,6 |
| <i>Indeks</i> | 100 | - 89 | 218 | 55 |
| Investeeringud (eurodes) | 6 775 924 | 17 773 148 | 7 888 936 | 11 965 802 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 262 | 116 | 177 |
| Investeeringutasuvus (%) | 18 | 30 | 38 | 37 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 164 | 213 | 203 |

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(193) Et teha kindlaks nelja valimisse kaasatud liidu tootja kasumlikkus, esitas komisjon liidu sees sõltumatutele klientidele müüdü samasuguse toote eest saadud maksueelse puhaskasumi protsendina selle müügi käibest.

- (194) 2014. aastal oli baastase madal, nimelt 2,7 %, ning 2015. aastal oli kasumimarginaal 4,3 % ja langes uurimisperioodi jooksul 3,4 %-ni.
- (195) Netorahavoog näitab liidu tootjate suutlikkust oma tegevust ise rahastada. Rahavoog vähenes vaatlusalusel perioodil 4 % võrra ja muutus 2015. aastal negatiivseks. See ei hõlmanud vaatlusalusel perioodil tehtud investeeringuid.
- (196) Käibe osana esitatud kasumimarginaali võrdlus samal alusel väljendatud põhitegevusest tuleneva rahavooga näitab, et kasumist saadav rahavoog on varude muutumise tõttu väga kehv olnud.
- (197) Investeeringud suurenesid vaatlusalusel perioodil 77 % võrra, moodustades samal ajal müügist ainult 2 %.
- (198) Investeeringutasuvus suurenes vaatlusalusel perioodil 103 % võrra. Kuna aga elektriialgrataste tootmisharu on struktuuri poolest tegevusala, milles on raha keskel kohal, vajab see tegutsemiseks vähe varasid ning need on üldjuhul tavajalgrataste tootmisest juba olemas. Seoses sellega on investeeringutasuvus piiratud tähtsusega.
- (199) Liidu tootmisharu vaatlusaluse perioodi kesised majandustulemused kasumi ja rahavoo osas vähendasid tema kapitali kaasamise võimet.

4.4.4. Järeldus kahju kohta

- (200) Hiinast tuleva dumpinguhinnaga impordi voo kasvades ei olnud liidu tootmisharu võimeline elektriialgrataste turu kasvu ära kasutama. Müügiimaht kasvas vaatlusalusel perioodil 21 %, tarbimine aga 74 %. Samal ajal kaotati 23 % turuosa, millest 18 % läks Hiina impordile, mis oli lõõnud liidu tootmisharu hinna uurimisperioodil 16 % kuni 43 % võrra alla.
- (201) Survet müügiimahule oli tunda seoses tootmismahu, varude, tootmisvõimsuse, tootmisvõimsuse rakendusastme ja tööhõive tasemega. Tootmismahut suurenes aastatel 2014–2015 üldjoontes tarbimisega samas tempos (vastavalt + 17 % ja + 20 %). Pärast 2015. aastat oli liidu tootmisharu aga sunnitud oma müügiotused ümber hindama. Tootmistrend erines sel ajal märgatavalt ja järjest rohkem turu üldisest arengust, kuna tootmine kasvas 2015. aastast uurimisperioodini 12 % ja tarbimine 54 %.
- (202) Sellegipoolest oli tootmine müügist süstemaatiliselt suurem (välja arvatud 2014. aastal), mis tõi kaasa varude olulise suurenemise. Tootmisvõimsust, mis oli kuni 2016. aastani kasvanud kooskõlas tarbimisega, vähendati, et piirata tootmisvõimsuse rakendusastme halvenemist, mis oli vähenenud 2014. aastast 2016. aastani 9 % võrra.
- (203) Ajavahemikul 2016. aastast kuni uurimisperioodini vähenes üldiselt tootmine, varud olid pärast müügihooaega suuremad kui enne, tootmisvõimsust vähendati ning tööhõive püsis muutumatuna, samal ajal kui import HRVst suurenes 155 % võrra.
- (204) Surve hindadele ning võimetus tärkaval turul mastaabisäästu rakendada hoidsid liidu tootmisharu kasumlikkuse vaatlusalusel perioodil madalal tasemel. Kõnealune madal kasumlikkus ning varude muutlikkus tõid kaasa vähesed põhitegevusest tuleneva rahavoo, mis jäi alla vaatlusalusel perioodil tehtud investeeringutele ning suurendas selles raha suure osakaaluga ja pankade pakutavast likviidsusest väga sõltuvas valdkonnas haavatavust. Neli tootjat läksid uurimisperioodi vältel pankrotti.
- (205) Kahju näitajad arenesid kasvu, turuosa, tootmisvõimsuse, tootmisvõimsuse rakendusastme, varude, kasumimarginaali, rahavoo ja kapitali kaasamise võime mõistes negatiivses suunas. Oluline nõudluse kasv oli ainus, mis hoidis ära ka teiste näitajate negatiivseks muutumise.
- (206) Eespool esitatul põhjal järeldas komisjon selles etapis, et liidu tootmisharu on kandnud olulist kahju alusmääruse artikli 3 lõike 5 tähenduses.

5. PÕHJUSLIKUD SEOSSED

- (207) Kooskõlas alusmääruse artikli 3 lõikega 6 uuris komisjon, kas HRVst pärit dumpinguhinnaga import põhjustas liidu tootmisharule olulist kahju. Alusmääruse artikli 3 lõike 7 kohaselt uuris komisjon ka seda, kas liidu tootmisharu võisid samal ajal kahjustada muud teadaolevad tegurid.

- (208) Komisjon tagas selle, et võimalikku kahju, mida põhjustasid muud tegurid kui Hiinast pärit dumpinguhinnaga import, ei omistataks dumpinguhinnaga impordile. Need tegurid on import muudest kolmandatest riikidest, liidu tootjate eksportmüügi tulemused ning investeringute ja tootmisvõimsuse laiendamise väidetav mõju.

5.1. Dumpinguhinnaga impordi mõju

- (209) HRVst pärineva dumpinguhinnaga impordi hinnad löid uurimis perioodil oluliselt alla liidu tootmisharu hinnad – allalöömise marginaalid ulatusid 16,2 %-st 43,2 %-ni. Vaatlusalusel perioodil kaotas liidu tootmisharu 23 % turust, mis kasvas 74 % võrra, samal ajal kui HRVst pärit import suurenes 250 % võrra ja kasvatas turuosa 17 % võrra – 18 %-lt 35 %-le. HRVst pärit dumpinguhinnaga impordi surve hindadele hoidis kasumlikkuse ja rahavood madalal tasemel.

5.2. Muude tegurite mõju

5.2.1. Import kolmandatest riikidest

- (210) Impordimahud muudest kolmandatest riikidest muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 12

Import kolmandatest riikidest

| Riik | | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimis- periood |
|---------|-------------------------|--------|--------|--------|---------------------|
| Taiwan | Maht (tk) | 21 335 | 43 095 | 79 312 | 108 817 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 202 | 372 | 510 |
| | Turuosa (%) | 2 | 3 | 5 | 5 |
| | Keskmine hind (eurodes) | 622 | 571 | 843 | 1 016 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 92 | 135 | 163 |
| Vietnam | Maht (tk) | 37 892 | 74 259 | 91 468 | 101 376 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 196 | 241 | 268 |
| | Turuosa (%) | 3 | 5 | 5 | 5 |
| | Keskmine hind (eurodes) | 435 | 539 | 542 | 570 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 124 | 125 | 131 |
| Šveits | Maht (tk) | 883 | 14 310 | 30 477 | 28 440 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 1 621 | 3 452 | 3 221 |
| | Turuosa (%) | 0 | 1 | 2 | 1 |
| | Keskmine hind (eurodes) | 1 140 | 1 391 | 1 606 | 1 606 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 122 | 141 | 141 |
| Jaapan | Maht (tk) | 16 994 | 4 217 | 1 613 | 1 710 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 25 | 9 | 10 |
| | Turuosa (%) | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Keskmine hind (eurodes) | 1 098 | 1 406 | 1 687 | 952 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 128 | 154 | 87 |

| Riik | | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimis- periood |
|---|-------------------------|--------|---------|---------|---------------------|
| Kolmandad riigid kokku, välja arvatud HRV | Maht (tk) | 77 104 | 135 881 | 202 870 | 240 343 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 176 | 263 | 312 |
| | Turuosa (%) | 7 | 10 | 12 | 12 |
| | Keskmine hind (eurodes) | 641 | 666 | 828 | 897 |
| | <i>Indeks</i> | 100 | 104 | 129 | 140 |

Allikas: Eurostat.

- (211) Muudest kolmandatest riikidest kui HRV pärit impordi maht kasvas oluliselt: nende turuosa kasvas 2014. aasta 7 %-lt (77 000 tükki) uurimisperioodi 12 %-le (240 000 ühikut). Kasvukiirus aga vähenes, kui Hiina eksportijad hakkasid pärast 2015. aastat jõulisemalt tegutsema.
- (212) Kõnealune import pärines peamiselt ainult Taiwanilt ja Vietnamist. Pärast 2015. aastat täheldas komisjon siiski kasvu vähenemist Vietnamist, mida võib selgitada olulise ja suureneva hinnaerinevusega võrreldes Hiina impordiga. Sarnaselt leidis jätkuv Taiwanilt pärineva impordi mahu kasv aset samavõrra olulise hinnatõusu taustal, mis viitab sellele, et see import võidi suunata ümber turu kõrgema hinnaklassiga osale.
- (213) Taiwanilt ja Vietnamist pärit importkauba hinnad olid keskmiselt madalamad kui liidu tootmisharul. Arvestades aga elektrijalgrataste väga erinevaid hinnatasemeid, ei saa komisjon järeldada, et see import oleks liidu tootmisharu hindu sarnaste toodete võrdluses alla löönud. Pealegi suurenesid nende importtoodete keskmised hinnad samal ajal, kui HRVst pärineva impordi keskmised hinnad langesid.
- (214) Vietnamist pärit impordi ja liidu tootmisharu hindade erinevus oli sellegipoolest oluline ning ei ole võimalik välistada, et see andis kahju tekkimisele oma marginaalse panuse. Pärast 2015. aastat aga Vietnamist pärit import turuosa ei kasvanud ning selle mahud jäid väikeseks.
- (215) Seega ei kõrvaldanud muudest riikidest kui Hiinast pärit import põhjuslikku seost Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharule tekitatud kahju vahel ega saanud liidu tootmisharule olulist kahju tekitada.

5.2.2. Liidu tootmisharu eksporditulemus

- (216) Valimisse kaasatud nelja liidu tootja ekspordimaht muutus vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 13

Valimisse kaasatud liidu tootjate eksporditulemus

| | 2014 | 2015 | 2016 | Uurimis- periood |
|----------------------------|-------|--------|--------|---------------------|
| Ekspordimaht (tk) | 5 539 | 14 529 | 24 922 | 21 548 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 262 | 450 | 389 |
| Keskmine hind (eurot/tükk) | 1 570 | 680 | 676 | 907 |
| <i>Indeks</i> | 100 | 43 | 43 | 58 |

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

- (217) Valimisse kaasatud liidu tootjate eksport väljapoole liitu oli ebaoluline (3 % kogu müügitulust vaatlusalusel perioodil). Isegi keskmise hinna vähenemist arvestades ei saanud liidu tootmisharu eksporditulemused olla kahju tekkimise põhjuseks.

5.2.3. Investeeringimine ja tootmisvõimsuste laiendamine

- (218) CCCME väitis, et tootmisvõimsusse investeeringimine tõi 2016. aastal kaasa liigse tootmisvõimsuse, mis ületas igasuguseid realistlikke müügiootuseid, vähendades oluliselt nii tootmisvõimsuse rakendusastet ning mõjutades tõsiselt kasumlikkust.
- (219) Komisjon lükkas selle väite tagasi. Esiteks ei saa öelda, et investeeringimine tootmisvõimsusse oleks ületanud igasuguseid realistlikke müügiootuseid. Nagu tabelis 5 eespool näidatud, suurenes tootmisvõimsus 2016. aastal 2015. aastaga võrreldes 300 000 ühiku võrra. See oli täielikult kooskõlas tarbimise kasvuga aastatel 2015–2016, mis oli samuti 300 000 ühikut, nagu näitab tabel 2. Dumpinguhinnaga Hiina impordist tulenenud ebaõiglase surve tõttu vähendas liidu tootmisharu seejärel oma tootmisvõimsust uurimisperiodil võrreldes 2016. aastaga enam kui 150 000 ühiku võrra, kuigi turg kasvas veelgi enam kui 300 000 ühiku võrra.
- (220) Teiseks märkis komisjon, et kapitalikulude tase ei olnud kõrge. Vastupidi – see püsis vaatlusalusel perioodil alla 2 % kogukäibest. Liidu tootmisharu ehitas olemasolevaid tootmisliine ümber ning seetõttu ei olnud tootmisvõimsuse suurendamine oluline kapitalikulude mõjutaja.
- (221) Kolmandaks ei võetud kapitalikuluseid arvesse ei kasumlikkuse arvutamisel (välja arvatud odavnemise ja amortisatsiooni osas, mis ei suurenenud oluliselt) ega rahavoogude arvutamisel (mis on tegevustasandil). Seetõttu oleks nende näitajate tõlgendamine investeeringute taset silmas pidades vale.
- (222) Lõpetuseks viitaski komisjoni näitajad ka sellele, et tootmiskulud suurenesid koos müügihindadega. Seetõttu ei saaks väita, et tootmisvõimsuse maht tootmiskuludele ebaproportsionaalset mõju avaldas.

5.3. Järeldus põhjusliku seose kohta

- (223) Uurimise käigus tehti esialgu kindlaks põhjuslik seos liidu tootmisharu kantud kahju ja HRVst pärit dumpinguhinnaga impordi vahel.
- (224) Komisjon selgitas välja kõikide teadaolevate tegurite mõju liidu tootmisharule ja eraldas selle dumpinguhindadega impordi kahjulikust mõjust.
- (225) Esialgu ei leitud, et põhjuslikku seost oleksid nõrgendanud teised kindlaks tehtud tegurid, nagu import muudest kolmandatest riikidest, liidu tootjate eksportmüük ning investeeringute ja tootmisvõimsuse laiendamise väidetav mõju, isegi kui võtta arvesse nende võimalikku kombineeritud mõju.
- (226) Eespool kirjeldatu põhjal tegi komisjon kõnealusel etapil järelduse, et liidu tootmisharule tekkinud olulise kahju põhjus oli HRVst pärit dumpinguhinnaga import ning et teised tegurid ei nõrgendanud ei eraldi ega koos vaadelduna põhjuslikku seost kahju ja dumpinguhinnaga impordi vahel.

6. LIIDU HUVID

- (227) Kooskõlas alusmääruse artikliga 21 uuris komisjon, kas ta saaks teha selge järelduse, et hoolimata kahjuliku dumpingu kindlakstegemisest ei ole praegusel juhul meetmete võtmine liidu huvides. Liidu huvide kindlakstegemisel hinnati kõigi asjaomaste huvitatud isikute, sealhulgas liidu tootmisharu, importijate ja kasutajate huve.

6.1. Tarnijate huvid

- (228) CONEBI, mis ühendab nii jalgrattatootjaid kui ka osade tarnijaid esindavaid riiklikke ühendusi, toetas meetmete kehtestamist. Ükski tarnija ei võtnud käesoleva uurimise suhtes eraldi seisukohta.
- (229) CONEBI esitatud arvnäitajate kohaselt valmistatakse jalgrataste osi (nii tava- kui ka elektrijalgratastele) 19 liikmesriigi 424 äriühingus, milles töötab peaaegu 21 000 inimest ja mis investeerisid 2016. aastal tootmisse ja innovatsiooni üle 660 miljoni euro.
- (230) Komisjon teeb esialgse järelduse, et dumpinguvastaste tollimaksude kehtestamine oleks liidu tootmisharu tarnijate huvides.

6.2. Liidu tootmisharu huvid

- (231) Liidu tootmisharu koosneb nii suurtest, väikestest kui ka keskmise suurusega ettevõtetest, milles otseselt töötavate inimeste arv oli vaatlusalusel perioodil ligikaudu 3 600, mis jagunes kaheteistkümne liikmesriigi vahel. Kuigi elektrijalgratate tarbimine moodustab endiselt väikese osa jalgratate üldisest turust, on nõudluse üleminek tavajalgratastelt elektrijalgratatele kiire ning kujutab endast kogu jalgratate tootmisharule struktuurset probleemi nii tegevusmahu, lisaväärtuse kui ka töökohtade säilitamise mõttes.
- (232) Nagu on näha punktis 4.4.4 esitatud kahjunäitajate analüüsist alates vaatlusaluse perioodi algusest, koges kogu liidu tootmisharu olukorra halvenemist ja negatiivset mõju, mida põhjustas dumpinguhinnaga import.
- (233) Komisjon eeldab, et ajutiste dumpinguvastaste tollimaksude kehtestamine võimaldaks tootjatel tegutseda liidu turul õiglase kaubanduse tingimustes. Kui meetmeid ei võeta, on väga tõenäoline, et liidu tootmisharu majanduslik ja finantsolukord halveneb veelgi.
- (234) Seetõttu teeb komisjon esialgse järelduse, et dumpinguvastaste tollimaksude kehtestamine oleks liidu tootmisharu huvides.

6.3. Sõltumatute importijate huvid

- (235) CEIEB teatas, et on meetmete kehtestamisele vastu. Ta esindab 21 importijat seitsmest liikmesriigist.
- (236) Üksteist CEIEB liiget olid osalenud valimi moodustamisel. Lisaks väljendasid dumpinguvastaste meetmete kehtestamisega mittenõustumist ka kaks äriühingut, mis ei kuulu nimetatud organisatsiooni. Kokku esindasid need kolmteist äriühingut, kelle impordimaht on teada, uurimisperioodil 10 % HRVst pärit koguimpordist.
- (237) Valimisse kaasatud importijate esitatud andmed näitasid, et tollimaksude kehtestamine katkestaks tõenäoliselt vähemalt ajutiselt nende tarneahelad ja ohustaks nende finantsseisu, kui nad ei ole suutelised tollimaksuga seotud suurenenud kulusid klientidele üle kandma.
- (238) Samuti näitasid valimisse kaasatud importijate esitatud andmed, et suurimad importijad olid suutnud hankida sobivaid elektrijalgrattaid ja/või neil olid olemas potentsiaalsed alternatiivsed tarneallikad väljaspool HRVd, sealhulgas liidu tootmisharu. Enamik põhjenduses 236 osutatud töötajatest töötab nende importijate juures.
- (239) Impordistatistika näitab, et Vietnam ja Taiwan tarnisid Euroopa importijatele olulisel hulgal elektrijalgrattaid. Samuti on tõenäoline, et teisedki riigid, mis on tavajalgratate tootmises heal positsioonil, suudaksid potentsiaalselt importijatele kaupa pakkuda.
- (240) Komisjon märgib seoses sellega, et tollimaksude kehtestamine HRVst pärit tavajalgratatele ei toonud kaasa liidu turu sulgemist impordile ning hoopis suurendas selliste riikide arvu, kes liitu tavajalgrattaid tarnivad. Suurtel turgudel, kus meetmeid HRVst pärit tavajalgratate suhtes ei kehti, näiteks Ameerika Ühendriikides ja Jaapanis, moodustas seevastu import vastavalt 99 % ja 90 % turust ning enamik sellest pärines HRVst.
- (241) Komisjon märkis, et jalgrattatööstus koosneb enam kui 450 tootjast, kellest ainult 37 toodavad praegu elektrijalgrattaid. Lisaks tarnivad praegused elektrijalgratate tootjad juba suurt valikut elektrijalgrattaid ning suudavad tavalistes turutingimustes oma tootmisvõimsuseid suurendada.
- (242) Kuigi tollimaksude kehtestamine võiks avaldada negatiivset mõju peamiselt väikestele importijatele, saaks tollimaksude kehtestamise negatiivset mõju leevendada võimalus hankida ausa hinnaga sobivaid jalgrattaid liidu tootmisharult, muudest kolmandatest riikidest ning HRVst.
- (243) Seetõttu järeldas komisjon, et tollimaksude kehtestamine ei ole importijate huvides, kuid et tõenäoline negatiivne mõju importijatele ei kaalu üles meetmete positiivset mõju liidu tootmisharule.

6.4. Kasutajate huvid

- (244) Uurimises esitas enda seisukohad Euroopa Jalgratturite Föderatsioon (edaspidi „ECF“). ECF esindab jalgratturite ühendusi ja föderatsioone. ECF avaldas arvamust, et hind ei ole määrav tegur selles, kas inimesed sõidavad jalgrattaga rohkem või vähem, ning esitas tõendeid selle kohta, et riikides, kus inimesed rohkem jalgrattaga sõidavad, maksavad jalgrattad ja elektrijalgrattad rohkem.

- (245) Seda seaduspära kinnitasid meetmete kehtestamisele vastu seisnud importijate ühenduse esitatud andmed, mis näitasid, et kiireima elektrijalgrataste kasutuselevõtuga riigid olid need, kus elektrijalgrattad on keskmiselt kõige kallimad.
- (246) Samuti teatas see importijate ühendus, et on olemas tugev seos elektrijalgrataste hindade, riigi jalgrattakultuuri, infrastruktuuri kvaliteedi ja kokkuvõttes elektrijalgrataste kasutuselevõtu vahel.
- (247) ECF toetab turutingimusi, mis soodustavad kvaliteeti, innovatsiooni ja teenuseid. ECF väitis, et kui dumping kindlaks määratakse, oleks sellel negatiivne mõju elektrijalgrataste arengule ja seetõttu ka Euroopa muutmisele keskkonnahoidlikumaks ja kodanike jaoks tõhusamate liikuvusvõimalustega kohaks.
- (248) Teisest küljest avaldas meetmetele vastu seisnud importijate ühendus seisukohta, et meetmed võtaksid Hiina tootjatele nii võimaluse tarnida madala hinnaklassi tooteid kui ka võimaluse arendada keskmise ja kõrge hinnaklassi tooteid, mis vähendaks konkurentsi. Kuna liidu tootmisharu tegutseb väidetavalt suures osas keskmise ja kõrge hinna segmentides, vähendaks see omakorda valikut ja suurendaks Euroopa tarbijate jaoks hindu.
- (249) Uurimine on näidanud, et liidu tootmisharu tegutseb kõigis turusegmentides, sealhulgas madalas hinnaklassis. Meetmed võimendavad ja mitmekesistavad eelduste kohaselt elektrijalgrataste pakkumist, taastades võrdsete võimalustega konkurentsi. Komisjon tuletab meelde, et tavajalgrataste suhtes meetmete kehtestamine ei vähendanud tarbijate valikut, vaid suurendas pakkujate ja nende päritoluriikide mitmekesisust. Seetõttu leiti kõnealune argument olevat põhjendamatu ja see tuli tagasi lükata.
- (250) Kuigi meetmete kehtestamine taastab eelduste kohaselt turuhinnad, mis on faktiliselt dumpinguhindadest kõrgemad, on hind ainult üks tarbija otsuseid juhtiv tegur ning selle tõenäolist mõju tarbijatele tuleb tasakaalustada elektrijalgrataste alternatiivide, näiteks autode, mootorrattaste ja motorollerite kulude ja tulude võrdlemise teel.
- (251) Komisjon leidis, et tarbijate huvisid ei saa taandada ainult sellele, millist mõju avaldab hinnale HRVst pärit impordi mittekahjustavale tasemele viimine. Leidub hoopis tõendeid selle kohta, et tarbijate valikuid suunavad muud tegurid, nagu näiteks mitmekesisus, kvaliteet, innovatsioon ja teenus, mida on võimalik saavutada ainult õiglase ja avatud konkurentsi normaalses turutingimustes.
- (252) Seetõttu järeldas komisjon, et meetmed ei mõjutaks soovimatult tarbijate olukorda ning aitaksid kaasa elektrijalgrataste jätkusuutlikule arengule Euroopas ja selle laiemale kasule, mida see ühiskonnale keskkonnakaitse ja parema liikuvuse mõistes pakub.

6.5. Muude isikute huvid

- (253) Oma seisukoha avaldas ka Euroopa ametiühing IndustriAll, kes väljendas muret negatiivse mõju üle, mida dumpinguhinnaga import liidu tootmisharu olukorrale avaldab, ning toetust meetmetele, mis tagaksid ühtsed reeglid ja jätkuvalt suure tööhõive liidus.

6.6. Järeldus liidu huvide kohta

- (254) Kuigi meetmete kahjulikku mõju vaatlusaluse toote väikeimportijatele ja tarbijahindadele ei saa välistada, ei kaalu see üles tarnijatele, liidu tootmisharule ja tarbijatele avalduvat kasulikku mõju.
- (255) Ülaltoodu põhjal järeldas komisjon, et uurimise praeguses etapis ei ole kaalukaid põhjuseid selle kohta, et Hiinast pärit vaatlusaluse toote impordile ajutiste meetmete kehtestamine ei oleks liidu huvides.

7. AJUTISED DUMPINGUVASTASED MEETMED

- (256) Komisjoni järelduste põhjal dumpingu, kahju, põhjuslike seoste ja liidu huvide kohta tuleks kehtestada ajutised meetmed, et dumpinguhinnaga import Hiinast ei põhjustaks liidu tootmisharule edasist kahju.

7.1. Kahju kõrvaldamist võimaldav tase

- (257) Meetmete ulatuse kindlaksmääramiseks selgitas komisjon kõigepealt välja, kui suurt tollimaksu on vaja, et kõrvaldada liidu tootmisharu kantud kahju.
- (258) Kahju kõrvaldataks, kui liidu tootmisharu saaks katta oma tootmiskulud ja teenida samasuguse toote müügist liidu turul maksueelset kasumit, mida seda tüüpi tootmisharu saaks sektoris mõistlikult saavutada tavapärastes konkurentsitingimustes, nimelt dumpinguhinnaga impordi puudumisel.
- (259) Selleks et määrata kindlaks kasum, mida võiks mõistlikult saavutada tavapärastes konkurentsitingimustes, võttis komisjon arvesse sõltumatutele klientidele suunatud müügist saadud kasumit, millega määratakse kindlaks kahju kõrvaldamist võimaldav tase.
- (260) Kasumieesmärgiks kehtestati esialgselt 4,3 %, mis on liidu tootmisharu suurim kasumimarginaal vaatlusalusel perioodil. Valimisse kaasatud liidu tootjatel ei olnud võimalik esitada elektrijalgratate kasumimarginaali 2014. aastale eelnenud aja kohta.
- (261) Seejärel tegi komisjon kindlaks kahju kõrvaldamist võimaldava taseme, võrreldes valimisse kaasatud koostööd tegevate Hiina eksportivate tootjate kaalutud keskmist impordihinda, mis oli kindlaks tehtud hindade allalöömise arvutuste jaoks ja mida kohandati impordikulude ja tollimaksude võrra, kaalutud keskmise mittekahjustava hinnaga, millega valimisse kaasatud liidu tootjad samasugust toodet uurimisperioodil liidu turul müüsid. Kõiki võrdluse tulemusel kindlaks tehtud erinevusi väljendati protsendimäärana kaalutud keskmisest CIF-impordihinnast.
- (262) Kahju kõrvaldamist võimaldav tase muude koostööd tegevate äriühingute ja kõigi teiste äriühingute puhul on kindlaks määratud samal viisil kui nende äriühingute dumpingumarginaal (vt põhjendused 123–127).

7.2. Ajutised meetmed

- (263) HRVst pärit elektrijalgratate impordi suhtes tuleks kehtestada ajutised dumpinguvastased meetmed kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikes 2 esitatud väiksema tollimaksu reeglina. Komisjon võrdles kahju kõrvaldamist võimaldavaid tasemeid ja dumpingumarginaale. Tollimaksu summa peaks vastama dumpingutasemele või kahju kõrvaldamist võimaldavale tasemele, olenevalt sellest, kumb on madalam.
- (264) Eespool öeldu põhjal peaksid ajutise dumpinguvastase tollimaksu määrad, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril enne tollimaksu tasumist, olema järgmised.

| Äriühing | Dumpingumarginaal | Kahju kõrvaldamist võimaldav tase | Ajutine dumpinguvastane tollimaks |
|--|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 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 ja Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 42,8 % | 21,8 % | 21,8 % |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd | 106,4 % | 83,6 % | 83,6 % |
| Valimisse mittekaasatud koostööd teinud eksportijad (vt lisa) | 51,0 % | 37,0 % | 37,0 % |
| Kõik muud äriühingud | 106,4 % | 83,6 % | 83,6 % |

- (265) Komisjon kehtestas registreerimismäärusega asjaomase toote impordi suhtes registreerimisnõude, pidades silmas dumpinguvastaste ja tasakaalustusmeetmete võimalikku tagasiulatuvat kohaldamist alusmääruse artikli 14 lõike 5 ja subsiidiumivastase alusmääruse artikli 24 lõike 5 alusel.
- (266) Käimasoleva dumpinguvastase uurimise puhul ning võttes arvesse eespool esitatud järeldusi, tuleks dumpinguvastase uurimise eesmärgil katkestada alusmääruse artikli 14 lõike 5 kohane impordi registreerimine.

- (267) Paralleelselt toimuva subsiidiumivastase uurimise puhul tuleks kooskõlas subsiidiumivastase alusmääruse artikli 24 lõikega 5 jätkata asjaomase toote impordi registreerimist.
- (268) Menetluse praeguses etapis ei ole võimalik teha otsust dumpinguvastaste meetmete tagasiulatuva kohaldamise kohta.
- (269) Kõnealuse määrusega äriühingutele kehtestatavad individuaalsed dumpinguvastase tollimaksu määrad määrati kindlaks uurimise järelduste põhjal. Seepärast kajastavad need asjaomaste äriühingute käesoleva uurimise ajal kindlaks tehtud olukorda. Nimetatud tollimaksumäärasid kohaldatakse üksnes vaatlusaluse toote impordi suhtes, mis on pärit HRVst ja mille on tootnud nimetatud juriidilised isikud. Imporditud vaatlusaluse toote suhtes, mille on tootnud mis tahes muu käesoleva määruse regulatiivosas konkreetselt nimetatud äriühing, kaasa arvatud mõni konkreetselt nimetatud äriühingutega seotud äriühing, tuleks kohaldada tollimaksumäära, mida kohaldatakse „kõigi muude äriühingute“ puhul. Nende suhtes ei tohi kohaldada ühtegi individuaalsetest dumpinguvastastest tollimaksumääradest.
- (270) Äriühing, kes muudab hiljem oma juriidilise isiku nime, võib taotleda kõnealuste individuaalsete dumpinguvastaste tollimaksumäärade kohaldamist. Taotlus tuleb adresseerida komisjonile (¹). Taotlus peab sisaldama kogu vajalikku teavet, mis võimaldab kindlaks teha, et muudatus ei mõjuta äriühingu õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale. Kui äriühingu nimevahetus ei mõjuta tema õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale, avaldatakse teade nimevahetuse kohta *Euroopa Liidu Teatajas*.
- (271) Selleks et tagada dumpinguvastaste tollimaksude nõuetekohane rakendamine, tuleks kõigi muude äriühingute dumpinguvastast tollimaksu kohaldada mitte ainult uurimise käigus koostööd mitteteinud eksportivate tootjate suhtes, vaid ka selliste tootjate suhtes, kellel liitu suunatud eksport uurimisperioodil puudus.

8. LÕPPSÄTTED

- (272) Hea halduse huvides on komisjon kutsunud huvitatud isikuid esitama kindlaksmääratud tähtaja jooksul kirjalikke märkusi ja/või taotlema, et komisjon ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutav ametnik nad ära kuulaks.
- (273) Ajutiste tollimaksude kehtestamist käsitlevad järeldused on esialgsed ja neid võidakse uurimise lõppjärgus muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

- Kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärinevate ja praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARIC-kood 8711 60 90 10) alla kuuluvate pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrataste suhtes.
- Ajutise dumpinguvastase tollimaksu määrad, mida kohaldatakse lõikes 1 kirjeldatud ja allpool nimetatud äriühingutes toodetud toote netohinna suhtes liidu piiril enne tollimaksude tasumist, on järgmised.

| Äriühing | Ajutine dumpinguvastane tollimaks | TARICi lisakood |
|--|-----------------------------------|-----------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd | 77,6 % | C382 |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd | 27,5 % | C383 |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd ja Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 21,8 % | C384 |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd | 83,6 % | C385 |
| Lisas loetletud muud koostööd tegevad eksportivad tootjad | 37,0 % | Vt lisa |
| Kõik muud äriühingud | 83,6 % | C999 |

(¹) Euroopa Komisjon, kaubanduse peadirektoraat, direktoraat H, Rue de la Loi 170, 1040 Brüssel, Belgia.

3. Lõikes 2 nimetatud äriühingute jaoks kindlaks määratud individuaalset tollimaksumäära kohaldatakse tingimusel, et liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve, millel on arve väljastanud üksuse töötaja nimi ja ametikoht ning tema poolt allkirjastatud ja kuupäevaga varustatud avaldus järgmises vormis: „Mina, allakirjutanu, kinnitan, et käesoleva arvega hõlmatud Euroopa Liitu ekspordiks müüüdavad elektrijalgrattad tootis (äriühingu nimi ja aadress) (TARICi lisakood) Hiina Rahvabariigis. Kinnitan, et siinsel arvel esitatud teave on täielik ja õige.“ Kui sellist arvet ei esitata, kohaldatakse kõikide muude äriühingute suhtes kohaldatavat tollimaksu.
4. Lõikes 1 nimetatud toode lubatakse liidus vabasse ringlusse ajutise tollimaksu summa suuruse tagatise tasumisel.
5. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse asjakohaseid kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

1. Huvitatud isikud võivad 25 kalendripäeva jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest:
 - a) taotleda nende oluliste faktide ja kaalutluste teatavakstegemist, mille alusel käesolev määrus on vastu võetud,
 - b) esitada komisjonile oma kirjalikke märkusi ning
 - c) taotleda ärakuulamist komisjonis ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutava ametniku juures.
2. Määruse (EL) 2016/1036 artikli 21 lõikes 4 osutatud isikud võivad 25 kalendripäeva jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest esitada märkusi ajutiste meetmete kohaldamise kohta.

Artikkel 3

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/671 artikli 1 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tolliasutustele antakse määruse (EL) 2016/1037 artikli 24 lõike 5 kohaselt korraldus võtta asjakohased meetmed, et registreerida järgmiste toodete import Euroopa Liitu: Hiina Rahvabariigist pärinevad ning praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARICi kood 8711 60 90 10) alla kuuluvad pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrattad.“

Artikkel 4

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artiklit 1 kohaldatakse kuus kuud.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 17. juuli 2018

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

| Äriühingu nimi | Provints | TARICi lisakood |
|--|-----------|-----------------|
| 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 Tsinghua Technology Co., Ltd | Peking | C391 |
| Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd | Jiangsu | C392 |
| Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd | Jiangsu | C393 |
| Changzhou Hj Pedal Co., Ltd | Jiangsu | C394 |
| Changzhou Rich Vehicle 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 ja 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 |

| Äriühingu nimi | Provints | TARICi lisakood |
|---|-----------|-----------------|
| 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 Lvkang 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 |

| Äriühingu nimi | Provints | TARICi lisakood |
|---|-----------|-----------------|
| 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 |
| Wetsen 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 ja Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd | Zhejiang | C478 |
| Zhongshan Qiangli Electronics Factory | Guangdong | C479 |
| Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd | Tianjin | C480 |