

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/1012**(2018. gada 17. jūlijs),****ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam un groza Īstenošanas regulu (ES) 2018/671**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulu (ES) 2016/1036 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ⁽¹⁾ ("pamatregula"), un jo īpaši tās 7. pantu,

pēc apspriešanās ar dalībvalstīm,

tā kā:

1. PROCEDŪRA**1.1. Procedūras sākšana**

- (1) Pamatojoties uz pamatregulas 5. pantu, Eiropas Komisija ("Komisija") 2017. gada 20. oktobrī sāka antidempinga izmeklēšanu attiecībā uz Savienībā importētiem Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR") izcelsmes velosipēdiem ar pedāļu mišanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru ("elektriskie velosipēdi").
- (2) Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽²⁾ publicēja paziņojumu par procedūras sākšanu ("paziņojums par procedūras sākšanu").
- (3) Komisija sāka izmeklēšanu pēc tam, kad 2017. gada 8. septembrī sūdzību iesniedza Eiropas Velosipēdu ražotāju asociācija ("sūdzības iesniedzējs" jeb EBMA). Sūdzības iesniedzēja produkcija veido vairāk nekā 25 % no kopējā elektrisko velosipēdu ražošanas apjoma Savienībā. Sūdzībā bija ietverti pierādījumi par dempingu un no tā izrietošu būtisku kaitējumu, un tie bija pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu.
- (4) Komisija 2017. gada 21. decembrī ierosināja antisubsidēšanas izmeklēšanu par ĶTR izcelsmes elektrisko velosipēdu importu Savienībā un sāka atsevišķu izmeklēšanu. Komisija paziņojumu par procedūras sākšanu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾.

1.2. Importa reģistrēšana

- (5) Sūdzības iesniedzējs 2018. gada 31. janvārī iesniedza pieprasījumu reģistrēt elektrisko velosipēdu importu no ĶTR saskaņā ar pamatregulas 14. panta 5. punktu. Komisija 2018. gada 3. maijā publicēja Īstenošanas regulu (ES) 2018/671 ⁽⁴⁾ ("Reģistrācijas regula"), no 2018. gada 4. maija attiecinot reģistrāciju uz elektrisko velosipēdu importu no ĶTR.
- (6) Atbildot uz reģistrācijas pieprasījumu, ieinteresētās personas iesniedza piezīmes, kuras tika risinātas Reģistrācijas regulā. Komisija apstiprina, ka sūdzības iesniedzēji iesniedza pietiekamus pierādījumus, lai pamatotu importa reģistrēšanas nepieciešamību. ĶTR ražojumu importam un tirgus daļām bija straujš pieaugums. Tāpēc šīs piezīmes tika noraidītas.

1.3. Izmeklēšanas periods un attiecīgais periods

- (7) Dempinga un kaitējuma izmeklēšana aptvēra laikposmu no 2016. gada 1. oktobra līdz 2017. gada 30. septembrim ("izmeklēšanas periods"). Kaitējuma novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra laikposmu no 2014. gada 1. janvāra līdz izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

⁽¹⁾ OV L 176, 30.6.2016., 21. lpp.⁽²⁾ OV C 353, 20.10.2017., 19. lpp.⁽³⁾ OV C 440, 21.12.2017., 22. lpp.⁽⁴⁾ Komisijas 2018. gada 2. maija Īstenošanas regula (ES) 2018/671, ar ko attiecina reģistrāciju uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importu (OV L 113, 3.5.2018., 4. lpp.).

1.4. Ieinteresētās personas

- (8) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija aicināja pieteikties ieinteresētās personas, kuras vēlas piedalīties izmeklēšanā. Turklāt Komisija par izmeklēšanas sākšanu konkrēti informēja sūdzības iesniedzējus, citus zināmos Savienības ražotājus, zināmos ĶTR ražotājus eksportētājus un iestādes, kā arī zināmos importētājus, un aicināja tos piedalīties.
- (9) Ieinteresētajām personām bija iespēja sniegt piezīmes par izmeklēšanas sākšanu un prasīt, lai tās uzklausītu Komisija un/vai tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersona.
- (10) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija informēja ieinteresētās personas, ka tā par tirgus ekonomikas trešo valsti ("analogā valsts") pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunkta nozīmē provizoriski izvēlējusies Šveici. Ieinteresētajām personām bija iespēja sniegt piezīmes un prasīt, lai tās uzklausītu Komisija un/vai tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersona.
- (11) Tā kā dažas ieinteresētās personas, kas atbalstīja sūdzību, konkrētas savu elektrisko velosipēdu detaļas iegādājas ĶTR, tās, baidoties no pretpasākumiem, pieprasīja savas identitātes konfidencialu izskatīšanu. Komisija pēc izvirzīto argumentu izvērtēšanas pieprasīto konfidencialitāti piešķīra.
- (12) Pēc procedūras sākšanas piezīmes iesniedza Ķīnas Iekārtu un elektronisko ražojumu importa un eksporta tirdzniecības palāta (CCCME) un Eiropas Elektrisko velosipēdu importētāju grupa (CEIEB), kas abas pārstāv vairākas ieinteresētās personas.
- (13) CCCME apgalvoja, ka iemesli, kuru dēļ Komisija piemēroja konfidencialitāti to dažu ieinteresēto personu identitātei, kuras atbalstīja sūdzību, bija gan nepietiekami, gan nepamatoti. Saskaņā ar CCCME datiem daži Savienības ražošanas nozares dalībnieki importē pilnībā nokomplektētus elektriskos velosipēdus no ĶTR, un tādējādi, ņemot vērā pamatregulas 4. panta 1. punkta a) apakšpunktu, minētais fakts var liegt tos uzskatīt par Savienības ražošanas nozares dalībniekiem. CCCME norādīja, ka konfidencialitātes piemērošana attiecībā uz dažu ieinteresēto personu identitāti neļauj ražotājiem eksportētājiem pienācīgi pārbaudīt šīs lietas stāvokli.
- (14) Tāpat arī CEIEB apgalvoja, ka sūdzībā nav iekļauts līdzīgā ražojuma visu zināmo Savienības ražotāju saraksts, kā arī šo ražotāju saražotās produkcijas apjoms un vērtība. Komisija noraidīja šo apgalvojumu. Sūdzībā bija iekļauts Savienībā zināmo ražotāju saraksts ⁽¹⁾, kā arī to kopējais ražošanas apjoms ⁽²⁾. Tādējādi CEIEB varēja izvērtēt līdzīgā ražojuma Savienībā zināmo ražotāju sarakstu.
- (15) Šī informācija ļāva CEIEB konstatēt, ka divi uzņēmumi, kas minēti kā Savienības ražotāji, arī importē izmeklējamu ražojumu no attiecīgās valsts. Tādējādi ir skaidrs, ka CEIEB šajā ziņā varētu pilnībā izmantot savas aizstāvības tiesības. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.
- (16) CCCME arī apgalvoja, ka sūdzībai nebija pierādījumu pietiekamības nepieciešamais līmenis, lai sāktu izmeklēšanu. CCCME norādīja četrus šā apgalvojuma pamatojumus.
- (17) Pirmkārt, attiecībā uz importa datiem, kuru pamatā ir Ķīnas eksporta statistika, kas iegūta no Ķīnas muitas, kopā ar korekcijām, kas tai veiktas, lai noteiktu ražojumu, uz kuru attiecas šī izmeklēšana, nebūtu jāpiešķir konfidencialitāte, un to avots Komisijai būtu pienācīgi jāpārbauda.
- (18) Otrkārt, konkrēta informācija, kas ietverta sūdzībā, piemēram, iespējamais jaudas pārpalikums attiecīgajā ĶTR nozarē, būtu maldinoša, jo tā attiecas nevis uz elektrisko velosipēdu nozari atsevišķi, bet uz elektrisko velosipēdu un velosipēdu kopējo ražošanu. Tāpat tiktu pārvērtēta Savienības elektrisko velosipēdu tirgus vērtība, jo tajā ietverti visi viegie elektriskie transportlīdzekļi un nevis tikai elektriskie velosipēdi.
- (19) Treškārt, sūdzībā ietvertās pretenzijas pret subsidēšanu būtu nepamatotas, un attiecībā uz tām būtu jāveic atsevišķa antisubsidēšanas izmeklēšana.

⁽¹⁾ Sūdzība, 10. pielikums.

⁽²⁾ Sūdzība, 9. pielikums.

- (20) Ceturtkārt, CCCME uzskatīja, ka sūdzībā bija ietverti vairāki nepamatoti apgalvojumi, kuri rada kaitējumu elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei ĶTR un kuros pausts, ka inovāciju šajā darījumdarbības jomā veicina Savienības ražotāji un ka Ķīnas ražotāji tikai replicē Savienības ražotāju izstrādātās elektrisko velosipēdu tehnoloģijas *status quo*.
- (21) Komisija veica sūdzības pārbaudi saskaņā ar pamatregulas 5. pantu, secinot, ka prasības attiecībā uz izmeklēšanas sākšanu tika izpildītas, t. i., ka sūdzībā sniegto pierādījumu atbilstība un precizitāte bija pietiekama. Saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punktu sūdzība satur norādīto informāciju, ja tā sūdzības iesniedzējam ir saprātīgi pieejama, pamatojoties uz tajā norādītajiem faktoriem. Pamatojoties uz sniegtajiem pierādījumiem, Komisija uzskatīja, kā šī prasība ir ievērota.
- (22) Attiecībā uz minēto argumentu par importa no Ķīnas datiem Komisija atsaucas uz Reģistrācijas regulas 3.2. iedaļu un šīs regulas 4.3. iedaļu, kur šis arguments ir pietiekami izvērtēts.
- (23) Attiecībā uz argumentu par jaudas pārpalikumu ir jāpārbauda elektrisko velosipēdu un velosipēdu kopējais jaudas pārpalikums, jo velosipēdu ražošanas jaudu var pārveidot par elektrisko velosipēdu ražošanas jaudu, nesaskaroties ar lielām izmaksām vai pūlēm (skatīt 172. apsvērumu), un ir reģistrēti pierādījumi, ka to patiešām regulāri veic uzņēmumi, kuri ražo abus ražojumus.
- (24) Attiecībā uz piezīmēm par Ķīnas tirgū iespējamo subsidēšanu Komisija 2017. gada 21. decembrī ierosināja antisubsidēšanas izmeklēšanu attiecībā uz ĶTR izcelsmes elektrisko velosipēdu importu Savienībā un sāka atsevišķu izmeklēšanu. Šī izmeklēšana joprojām turpinās.
- (25) Visbeidzot, attiecībā uz argumentiem par inovāciju un replikāciju ceturtajā punktā minēto apgalvojumu precizitāte neietekmēja Komisijas novērtējumu, kas bija pamatā šīs lietas sākšanai, jo tie nav attiecināmi uz faktoriem, ko ņem vērā šajā sakarā.
- (26) Komisija tādējādi secināja, ka sūdzībā bija ietverti pierādījumi par dempingu un no tā izrietošu būtisku kaitējumu, un tie bija pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu.

1.5. Atlase

- (27) Komisija paziņojumā par procedūras sākšanu norādīja, ka saskaņā ar pamatregulas 17. pantu tā varētu atlasīt ražotājus eksportētājus, Savienības ražotājus un nesaistītos importētājus.

1.5.1. Savienības ražotāju atlase

- (28) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka tā bija izveidojusi provizorisku Savienības ražotāju izlasi. Komisija veica atlasī, pamatojoties uz lielāko reprezentatīvo līdzīgā ražojuma pārdošanas apjomu izmeklēšanas periodā, vienlaikus nodrošinot dažādu ražojumu veidu tvērumu un ģeogrāfisko izkliedētību.
- (29) Izlasē tika ietverti četri Savienības ražotāji. Izlasē iekļautie Savienības ražotāji veidoja 60 % no Savienības ražošanas nozares kopējā ražošanas apjoma un 58 % no kopējā pārdošanas apjoma. Komisija aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par pagaidu izlasi.
- (30) EBMA apgalvoja, ka, veidojot izlasi, pārāk liela uzmanība tika pievērsta Nīderlandes tirgum un pienācīgi nav ņemti vērā Francijas ražotāji.
- (31) Komisija norādīja, ka izlasē iekļauti lielākie izmeklējamā ražojuma tirgi un lielākie ražotāji ražošanas apjoma un pārdošanas apjoma ziņā Savienības tirgū, kurus atvēlētajā laikā varēja pienācīgi pārbaudīt.
- (32) Komisija arī norādīja, ka Francijas ražotāju produkcija veido tikai nelielu daļu no elektrisko velosipēdu ražošanas Savienībā. Tādējādi izlases reprezentativitātes nodrošināšanai nav nepieciešams iekļaut Francijas ražotāju.
- (33) Viena ieinteresētā persona ieteica pievienot izlasei Vācijas ražotāju. Tomēr attiecīgais uzņēmums nesadarbojās, un tāpēc šī piezīme netika ņemta vērā. Tas neietekmēja izlases reprezentativitāti, jo tajā iekļautie ražotāji veidoja 60 % no ražošanas apjoma, kā arī tajā bija iekļauts Vācijas ražotājs.
- (34) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija apstiprināja, ka izlase ir Savienības ražošanas nozarei reprezentatīva.

1.5.2. Importētāju atlase

- (35) Lai lemtu par to, vai ir jāveic atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija lūdza nesaistītos importētājus sniegt informāciju, kas norādīta paziņojumā par procedūras sākšanu.
- (36) Divdesmit viens nesaistītais importētājs sniedza prasīto informāciju un piekrita iekļaušanai izlasē. Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 1. punktu Komisija izveidoja izlasi no pieciem nesaistītajiem importētājiem, kuriem ir lielākie importa apjomi Savienībā. Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 2. punktu par izlases veidošanu notika apspriešanās ar visiem zināmajiem importētājiem.
- (37) Viena ieinteresētā persona atzīmēja, ka importētāju izlase nav reprezentatīva, jo tā neietver importētājus no Apvienotās Karalistes, Dānijas, Itālijas un Vācijas, un ka tā ir pārmērīgi koncentrēta uz importētājiem, kuri pērk pilsētas elektriskos velosipēdus.
- (38) Tomēr Apvienotās Karalistes, Dānijas un Vācijas importētāju uzņēmumi, kuri sadarbojās, bija daudz mazāki, nekā izlasē iekļautie importētāju uzņēmumi, un neviens importētāju uzņēmums no Itālijas nesadarbojās. Turklāt izlasē iekļautie importētāji ieveda plašu ražojumu klāstu, ieskaitot pilsētas elektriskos velosipēdus, sabiedrisko ceļu elektriskos velosipēdus, kalnu elektriskos velosipēdus un saliekamos elektriskos velosipēdus.
- (39) Komisija arī norāda, ka izlase ietvēra lielāko importa apjomu, kādu bija iespējams pieņemt izpētīt atvēlētajā laikā.
- (40) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija apstiprināja, ka attiecībā uz importētājiem, kas sadarbojās, izlase ir reprezentatīva.

1.5.3. ĶTR ražotāju eksportētāju atlase

- (41) Lai lemtu par to, vai ir jāveic atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija lūdza visus ĶTR ražotājus eksportētājus sniegt informāciju, kas norādīta paziņojumā par procedūras sākšanu. Turklāt Komisija lūdza Ķīnas Tautas Republikas pārstāvniecību Eiropas Savienībā apzināt citus ražotājus eksportētājus (ja tādi ir), kas vēlētos piedalīties izmeklēšanā, un/vai ar tiem sazināties.
- (42) Deviņdesmit seši ĶTR ražotāji eksportētāji sniedza prasīto informāciju un piekrita iekļaušanai izlasē. Viens ražotājs neziņoja par elektrisko velosipēdu eksportu uz Savienību izmeklēšanas periodā, tāpēc tika uzskatīts, ka tas nav iekļaujams izlasē. Komisija izveidoja provizorisku izlasi no četrām ražotāju grupām, kas sadarbojās, pamatojoties uz lielāko reprezentatīvo eksporta apjomu uz Savienību.
- (43) Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 2. punktu par izveidoto izlasi notika apspriešanās ar visiem zināmajiem elektrisko velosipēdu ražotājiem eksportētājiem un ĶTR iestādēm.
- (44) Trīs izlasē neiekļautie ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās, apgalvoja, ka tie jāiekļauj izlasē, ņemot vērā šo ražotāju eksportētāju ražošanas vai pārdošanas iespējamās īpatnības, kas nošķir tos no dažiem vai visiem izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem.
- (45) Šīs īpatnības nav būtiskas pamatregulas 17. panta 1. punkta nozīmē, kas ir atlases veikšanas pamatā. Saskaņā ar pamatregulas 17. panta 1. punktu Komisija izveidoja izlasi, pamatojoties uz lielāko pārstāvēto eksporta apjomu uz Savienību, kādu ir iespējams pieņemt izpētīt atvēlētajā laikā. Neviens no trim izlasē neiekļautajiem ražotājiem eksportētājiem neapstrīdēja to, ka tie tika kvalificēti izlasei, pamatojoties uz šo kritēriju, un neviens no tiem neapgalvoja, ka izlases atlases kritērijs ir jāmaina. Tāpēc šie trīs pieprasījumi tika noraidīti.
- (46) Pēc atlases atbilžu iesniegšanas termiņa beigām, kā arī pēc izlases izveides un anketu nosūtīšanas viens ražotājs eksportētājs nāca klajā ar pieprasījumu to uzskatīt par ražotāju eksportētāju, kas sadarbojās, jo tas bija savlaicīgi iesniedzis atbildi atlases procesā, kas tika veikts paralēlajā antisubsidēšanas izmeklēšanā. Pieprasījums tika noraidīts, jo uzņēmums šajā izmeklēšanā nebija atsaucies savlaicīgi.

1.6. Atsevišķa pārbaude

- (47) Seši izlasē neiekļautie ražotāji eksportētāji oficiāli pieprasīja atsevišķu pārbaudi saskaņā ar pamatregulas 17. panta 3. punktu. Divi no šiem ražotājiem pieprasīja, lai tiem piemēro tirgus ekonomikas režīmu, un tādējādi papildus būtu jāizskata un jāpārbauda divas tirgus ekonomikas režīma pieprasījuma veidlapas. Turklāt trīs no uzņēmumiem, kuri oficiāli pieprasīja atsevišķu pārbaudi, ir uzņēmumu grupas, kurās kopumā ietilpst seši saistīti tirdzniecības uzņēmumi. Lietas izskatīšanas darba grupām būtu jāanalizē un jāpārbauda arī šo uzņēmumu atbildes uz antidempinga veidlapas attiecīgās daļas jautājumiem. Tik liela pieprasījumu skaita pārbaudīšana būtu pārmērīgi apgrūtināša un, saprātīgi vērtējot, uz to nevar cerēt šai izmeklēšanai atvēlētajā termiņā. Tādēļ Komisija nolēma neapstiprināt atsevišķu pārbaudzi veikšanu.

1.7. Tirgus ekonomikas režīma ("TER") pieprasījuma veidlapas

- (48) Komisija pamatregulas 2. panta 7. punkta b) apakšpunkta vajadzībām nosūtīja TER pieprasījuma veidlapas visiem ĶTR ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās un tika iekļauti izlasē, kā arī izlasē neiekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās un vēlējās pieprasīt individuālo dempinga starpību. Tikai viena izlasē iekļautā ĶTR ražotāju eksportētāju grupa iesniedza TER pieprasījuma veidlapu, kuru Komisija izvērtēja.

1.8. Atbildes uz anketas jautājumiem

- (49) Komisija nosūtīja anketas visiem izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, visiem ražotājiem eksportētājiem, kuri bija paredzējuši prasīt atsevišķu pārbaudi, kā arī 27 iespējamiem analogās valsts ražotājiem ASV, Austrālijā, Dienvidkorejā, Japānā, Meksikā, Šveicē, Taivānā, Taizemē un Turcijā.
- (50) Komisija saņēma pilnīgas atbildes uz anketas jautājumiem no visiem izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem, visiem izlasē iekļautajiem nesaistītajiem importētājiem, izlasē iekļautajiem ĶTR ražotājiem eksportētājiem, ĶTR ražotājiem eksportētājiem, kuri bija pieprasījuši atsevišķu pārbaudi, kā arī no viena Šveices kā analogās valsts ražotāja.

1.9. Pārbaudes apmeklējumi

- (51) Komisija pieprasīja un pārbaudīja visu informāciju, ko uzskatīja par vajadzīgu, lai provizoriski noteiktu dempingu, tā izraisīto kaitējumu un Savienības intereses. Pārbaudes apmeklējumi saskaņā ar pamatregulas 16. pantu tika veikti šādu uzņēmumu telpās:

Savienības ražotāji:

- *Accell Group* (Hērenvēna, Nīderlande),
- *Eurosport DHS SA* (Deva, Rumānija) un saistītais uzņēmums *Prophete GmbH & Co. KG* (Rēda-Vīdenbrika, Vācija),
- *Derby Cycle Holding GmbH* (Klopenburga, Vācija),
- *Koninklijke Gazelle NV* (Dīrene, Nīderlande).

Ražotāji eksportētāji ĶTR:

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

Ražotāji analogā valstī:

- *Bicycletec AG*; (Hutvila, Šveice).

Nesaistītie importētāji Savienībā:

- *Hartmobile B.V.* (Amsterdama, Nīderlande),
- *Stella Fietsen B.V.* (Nunspēta, Nīderlande).

Saistītie importētāji Savienībā:

- *Giant Europe B.V.* (Lelistade, Nīderlande),
- *Giant Benelux B.V.* (Lelistade, Nīderlande),
- *Giant Deutschland GmbH.* (Diseldorfa, Vācija).

1.10. Izmeklēšanas periods un attiecīgais periods

- (52) Dempinga un kaitējuma izmeklēšana aptvēra laikposmu no 2016. gada 1. oktobra līdz 2017. gada 30. septembrim ("izmeklēšanas periods" jeb "IP"). Kaitējuma novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra laikposmu no 2014. gada 1. janvāra līdz izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

2. ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGS RAŽOJUMS

2.1. Attiecīgais ražojums

- (53) Attiecīgais ražojums ir ĶTR izcelsmes velosipēdi ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru, kurus patlaban klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (*Taric* kods 8711 60 90 10) ("attiecīgais ražojums").
- (54) Šī definīcija attiecas uz dažādiem elektrisko velosipēdu veidiem.

2.2. Līdzīgs ražojums

- (55) Izmeklēšanā atklājās, ka turpmāk uzskaitītajiem ražojumiem ir vienas un tās pašas fiziskās pamatīpašības, kā arī vieni un tie paši pamatlietojami:
- a) attiecīgajam ražojumam;
 - b) ražojumam, kuru ražo un pārdod Šveices iekšējā tirgū, kura provizoriski tika noteikta kā analogā valsts;
 - c) Savienības ražošanas nozares Savienībā ražotajam un pārdotajam ražojumam.
- (56) Tāpēc šajā posmā Komisija nolēma, ka minētie ražojumi ir līdzīgi ražojumi pamatregulas 1. panta 4. punkta nozīmē.

2.3. Apgalvojumi par ražojuma klāstu

- (57) Savās piezīmēs pēc izmeklēšanas sākšanas CCCME apstrīdēja Komisijas nodomu klasificēt visus elektriskos velosipēdus kā vienu ražojumu. Jo īpaši tā apgalvoja, ka no izmeklēšanas darbības jomas jāizslēdz ātrgaitas elektriskie velosipēdi (elektriskie velosipēdi, kuru ātrums ir robežās no 25 km/h līdz 45 km/h). Lai gan standarta elektrisko velosipēdu dzinēja maksimālā jauda ⁽¹⁾ ir 250 W, ātrgaitas elektrisko velosipēdu dzinējam var būt lielāka jauda, kas parasti ir no 350 W līdz 500 W.
- (58) CCCME apgalvoja, ka būtiski atšķiras gan šo velosipēdu īpašības un paredzētie lietojumi, gan to cenas. No patērētāju viedokļa ātrgaitas elektriskie velosipēdi nav savstarpēji aizstājami ar pārējiem elektriskajiem velosipēdiem, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana.
- (59) Saskaņā ar CCCME datiem ir vairāki pamatojumi tam, kāpēc ātrgaitas elektriskie velosipēdi atšķiras no pārējiem elektriskajiem velosipēdiem. Pirmkārt, atšķirīgas ir izejvielas un komponentes. Piemēram, ātrgaitas elektrisko velosipēdu dzinējam ir lielāka maksimāli pieļaujamā jauda, un šajos elektriskajos velosipēdos izmantotajiem materiāliem ir lielāka izturība un augstāka kvalitāte.
- (60) Otrkārt, būtiski atšķirīgas būtu to izmaksas un cenas. Tā kā pastāv stingrākas prasības attiecībā uz to detaļu kvalitāti un izturību, kas tiek izmantotas ātrgaitas elektrisko velosipēdu ražošanā, ātrgaitas elektrisko velosipēdu ražošanas izmaksas ir augstākas nekā parasto elektrisko velosipēdu ražošanas izmaksas, kas savukārt veido augstāku galīgo pārdošanas cenu.
- (61) Treškārt, atšķirīgi būtu KN kodi. Kopš 2017. gada 1. janvāra parastie elektriskie velosipēdi ir klasificēti ar KN kodu 8711 60 10, un ātrgaitas elektriskie velosipēdi – ar KN kodu 8711 60 90. Pirms 2017. gada parastie elektriskie velosipēdi tika klasificēti ar (ex) KN kodu 8711 90 10, un ātrgaitas elektriskie velosipēdi – ar (ex) KN kodu 8711 90 90.

⁽¹⁾ Nominālā maksimālā nepārtrauktā jauda.

- (62) Ceturtkārt, ātrgaitas elektriskie velosipēdi tiek uzskatīti par mehāniskajiem transportlīdzekļiem (transportlīdzekļa kategorija L1e-B), tāpēc to vadītājiem ir nepieciešama vadītāja apliecība, un tiem jāvalkā ķiveri. Šādas prasības neattiecas uz parastajiem elektriskajiem velosipēdiem. Šīs prasības būtiski ierobežos to personu loku, kuras var iegādāties un vadīt ātrgaitas elektriskos velosipēdus.
- (63) Piektkārt, uz ātrgaitas elektriskajiem velosipēdiem attiecas atšķirīgi patērētāju veidi. Visbiežāk parasto elektrisko velosipēdu pircēji galvenokārt ir biroja darbinieki vai vecāki cilvēki, kuri atzinīgi vērtē papildu vilces palīdzību, savukārt ātrgaitas elektrisko velosipēdu pircēji lielākoties ir jaunieši, kuri izmanto šos elektriskos velosipēdus intensīvākām darbībām vai sporta pasākumiem.
- (64) Sūdzības iesniedzējs apgalvoja, ka visiem elektriskajiem velosipēdiem ir kopīgas galvenās īpašības. Jo īpaši atzīmēts, ka abiem velosipēdu veidiem paredzēta pedāļu mīšanas funkcija un tie ir aprīkoti ar palīgelektromotoru pedāļu mīšanas palīgfunkcijas nolūkā. Turklāt saskaņā ar Eiropas standartu EN 15194 uz visiem elektriskajiem velosipēdiem attiecas vienas un tās pašas pārbaudes. Pamatojoties uz to, sūdzības iesniedzējs secināja, ka šīs izmeklēšanas kontekstā tie veido vienu ražojumu.
- (65) Sūdzības iesniedzējs arī norādīja, ka sakarā ar to, ka palīgmotora palīgfunkcijas atslēgšanās ātrumu varētu viegli mainīt no 25 km/h līdz 45 km/h un otrādi, šī atšķirība galvenokārt ir datorprogrammatūras programmēšanas, nevis faktisko fizisko atšķirību jautājums.
- (66) Izmeklēšanas laikā importētājs apgalvoja, ka elektriskie velosipēdi, kurus klasificē L1e-A kategorijā, būtu jāizslēdz no ražojumu klāsta, uz kuru attiecas izmeklēšana. L1e-A kategorija ietver elektriskos velosipēdus ar palīgmotora atbalsta funkciju, kuru ātrums ir līdz 25 km/h, bet dzinēja jauda ir līdz 1 kW. Iespējams, ka L1e-A kategorijas elektriskie velosipēdi netiek ražoti Savienībā, un tie nav konkrēti minēti sūdzībā. Importētājs arī apgalvo, ka L1e-A kategorijas elektriskie velosipēdi nevar radīt kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, jo pirmais L1e-A kategorijas elektriskais velosipēds tika pārdots Savienības tirgū vairāk nekā astoņas nedēļas pēc tam, kad sūdzības iesniedzējs bija iesniedzis sūdzību.
- (67) Komisija ņēma vērā visas minētās piezīmes. Komisija atzīmēja, ka sūdzībā ietvertais ražojuma klāsts patiešām attiecas uz visiem velosipēdiem ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru. Sūdzībā ietvertajam ražojuma klāstam nav ierobežojuma attiecībā uz transportlīdzekļu klasifikāciju. Tāpēc tika secināts, ka L1e-A kategorijas elektriskie velosipēdi ietilpst sūdzības tvērumā. Turklāt pēc iepazīšanās ar importētāja tīmekļa vietnē publicēto informāciju kļuva skaidrs, ka L1e-A elektriskajiem velosipēdiem ir visas parastā elektriskā velosipēda priekšrocības, bet tikai – ar lielāku jaudas rezervi. Importētājs īpaši uzsver, ka lielākajā daļā dalībvalstu attiecībā uz L1e-A kategorijas elektriskajiem velosipēdiem nav noteikta prasība par ķiveres valkāšanu un ar tiem var pārvietoties pa parastiem veloceliņiem un velosipēdu ceļiem.
- (68) Attiecībā uz ātrgaitas elektriskajiem velosipēdiem ir apgalvots, ka tiem ir ievērojami lielākas ražošanas izmaksas un augstāka pārdošanas cena. Tas pats par sevi nav iemesls, lai ražojumu izslēgtu no ražojuma klāsta, jo ražojuma klāstā parasti ietilpst preces, kas tiek pārdotas par dažādām cenām. Tomēr šis faktors tiek ņemts vērā, veicot salīdzināšanu dempinga un kaitējuma aprēķinos.
- (69) Attiecībā uz atšķirīgu paredzēto lietojumu un patērētāju uztveri ir apgalvots, ka parastie elektriskie velosipēdi tiek pārdoti galvenokārt vecākiem cilvēkiem, tādēļ velosipēdistiem, kuriem riteņbraukšana ir atpūtas veids, kā arī biroja darbiniekiem, bet ātrgaitas elektriskos velosipēdus lielākoties izmanto, lai veiktu darbības, kurām raksturīga lielāka fiziskā piepūle, piemēram, pārvietošanās starp dzīvesvietu un darbavietu. Tā kā biroja darbinieki, lai pārvietotos no mājām uz darbavietu, visticamāk, izmanto parastos elektriskos velosipēdus, šis izmantojums ir ļoti līdzīgs ātrgaitas elektrisko velosipēdu izmantojumam tajā pašā nolūkā. Tāpēc tiek secināts, ka paredzētais lietojums un patērētāju uztvere lielā mērā pārklājas un tādējādi neattiecas uz ražojuma izslēgšanu.
- (70) Attiecībā uz abiem izslēgšanas pieprasījumiem Komisija secināja, ka ātrgaitas elektriskajiem velosipēdiem un L1e-A kategorijas velosipēdiem ir tādas pašas fiziskās īpašības kā pārējiem elektriskajiem velosipēdiem un tādējādi tie ietilpst ražojuma klāstā. Lai gan Komisija atzina, ka attiecīgā ražojuma vispārējā kategorijā ietilpst dažādi ražojuma veidi, šis fakts pats par sevi nevar būt pietiekams pamats izslēgšanai no ražojuma klāsta. Atšķirīga muitas klasifikācija vienā un tajā pašā attiecīgā ražojuma vispārējā kategorijā arī nav kritērijs, kas *per se* būtu iemesls izslēgšanai. Antidempinga izmeklēšanās patiešām ļoti bieži attiecīgais ražojums ietver virkni muitas kodu. Visbeidzot, prasības attiecībā uz attiecīgā ražojuma vai līdzīga ražojuma izmantošanu pēc pārdošanas neietekmē fiziskās pamatīpašības, kas definē šo ražojumu antidempinga izmeklēšanas nolūkā. Tāpat ražojuma klāstu nenosaka patērētāju kategorijas, kas izvēlēties vienu vai otru ražojuma veidu. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.
- (71) Viens importētājs apgalvoja, ka elektriskie trīsriteņi būtu jāizslēdz no izmeklēšanai paredzētā ražojuma klāsta. Tas apgalvoja, ka nav skaidrs, vai izmeklēšana faktiski aptvēra visus velosipēdu veidus (ietverot divriteņu, trīsriteņu un četrriteņu velosipēdus), vai tikai divriteņu velosipēdus, jo procedūras sākšanu virsrakstā bija norādīts, ka antidempinga procedūra attiecas uz elektrisko velosipēdu importu.

- (72) Komisija norādīja, ka izmeklēšanai paredzētā ražojuma klāsts tomēr netiek definēts paziņojuma par procedūras sākšanu virsrakstā, bet gan 2. iedaļā "Izmeklējamais ražojums". Šajā iedaļā ir skaidri noteikts, ka izmeklējamais ražojums aptver "velosipēdus". Termins "velosipēdi" neaprobežojas ar divriteņu velosipēdiem, bet ietver arī trīsriteņu un četrriteņu velosipēdus. Tā kā divriteņu velosipēdi neapstrīdami ir izplatītākais velosipēdu veids, virsraksts bija attiecināts uz divriteņu velosipēdiem, neizslēdzot no izmeklēšanas darbības jomas cita veida velosipēdus.
- (73) Importētājs arī apgalvoja, ka izmeklēšana ir konkrēti vērsta uz divriteņu velosipēdiem. Komisija nepiekrīta šim apgalvojumam. Tā bija apkopojusi informāciju, kas aptver visus elektrisko velosipēdu veidus; Savienības ražotājiem un eksportētājiem bija jānorāda riteņu skaits visiem ražojumiem, ko tie ražo un pārdod Savienības tirgū. Tāpēc ir skaidrs, ka visā izmeklēšanas gaitā trīsriteņu velosipēdi tika atsevišķi identificēti un izmeklēti. Tā kā divriteņu velosipēdi neapšaubāmi ir izplatītākais velosipēdu veids, nav pārsteidzoši, ka terminu e-velosipēdi/elektriskie velosipēdi parasti lieto, attiecinot to uz visiem elektrisko velosipēdu veidiem gan šajā izmeklēšanā, gan tirgū. Tas nenozīmē, ka izmeklēšanā netika ņemti vērā citi velosipēdu veidi.
- (74) Tāpēc tiek secināts, ka ātrgaitas elektriskajiem velosipēdiem, L1e-A kategorijas elektriskajiem velosipēdiem un elektriskajiem trīsriteņu velosipēdiem ir tādas pašas fiziskās pamatīpašības un pazīmes, kā arī galalietojumi, kā citiem elektrisko velosipēdu veidiem, un tāpēc tos nevar izslēgt no izmeklēšanai paredzētā ražojuma klāsta.

3. DEMPINGS

3.1. Normālā vērtība

3.1.1. Tirgus ekonomikas režīms ("TER")

- (75) Ievērojot pamatregulas 2. panta 7. punkta b) apakšpunktu, Komisija nosaka normālo vērtību saskaņā ar pamatregulas 2. panta 1.–6. punktu ĶTR ražotājiem eksportētājiem, kuri atbilst minētās regulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktā izklāstītajiem kritērijiem un kuriem tādējādi varētu piešķirt TER.
- (76) CCCME apgalvoja, ka pēc tam, kad 2016. gada 11. decembrī bija zaudējis spēku protokola par Ķīnas Tautas Republikas pievienošanos Pasaules Tirdzniecības organizācijai ("PTO") 15. punkta a) apakšpunkta ii) punkts, uz Ķīnas eksportētājiem būtu jāattiecinā vispārējie noteikumi par normālās vērtības noteikšanu. Šajā ziņā CCCME apgalvoja, ka ekonomikas sistēmas, kas nav tirgus ekonomika, metodikas izmantošana normālās vērtības noteikšanai pēc 2016. gada 11. decembra ir pretrunā Savienības saistībām pret PTO. Turklāt CCCME apgalvoja, ka normālo vērtību nevar noteikt, pamatojoties uz analogās valsts datiem, bet tā būtu jānosaka, pamatojoties uz Ķīnas pārdošanas un izmaksu datiem.
- (77) Paziņojums par procedūras sākšanu tika publicēts 2017. gada 20. oktobrī. Tādējādi šai procedūrai piemērojams atbilstīgais tiesību akts ir attiecīgā pamatregulas redakcija, ko piemēro procedūras sākšanas brīdī. Tāpēc normālā vērtība ir jānosaka, pamatojoties uz pamatregulas 2. panta 7. punkta a) un b) apakšpunktu redakcijā, kas bija piemērojama šīs izmeklēšanas sākšanas dienā 2017. gada oktobrī. Tādēļ CCCME apgalvojums ir noraidīts.
- (78) Īsumā un vienīgi ērtības labad turpmāk tekstā ir sniegti pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktā izklāstītie tirgus ekonomikas režīma kritēriji:
- 1) saimnieciskās darbības lēmumi tiek pieņemti, reaģējot uz tirgus apstākļiem un bez būtiskas iejaukšanās no valsts puses, kā arī izmaksas atspoguļo tirgus vērtības;
 - 2) uzņēmumiem ir viena, skaidri saprotama pamata grāmatvedības uzskaitē, kuru pārbauda neatkarīgs revidents saskaņā ar starptautiskajiem grāmatvedības standartiem un kuru izmanto visiem nolūkiem;
 - 3) nav pārmērīgu izkropļojumu, kas mantoti no agrākās ekonomikas sistēmas, kurā nebija tirgus ekonomikas;
 - 4) juridisko noteiktību un stabilitāti nodrošina tiesību akti par bankrotu un īpašumtiesībām; un
 - 5) valūtas maiņa notiek atbilstīgi valūtas kursam tirgū.
- (79) Lai noteiktu, vai ir izpildīti pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktā noteiktie kritēriji, Komisija pieprasīja nepieciešamo informāciju, aicinot ražotājus eksportētājus aizpildīt TER pieprasījuma veidlapu. Tikai viens izlasē iekļautais ražotājs eksportētājs, *Giant group*, pieprasīja TER un atbildēja noteiktajā termiņā.
- (80) Tā kā šajā lietā bija ietvertas saistītās personas, Komisija pārbaudīja, vai saistīto uzņēmumu grupa kopumā bija atbilstīga TER nosacījumiem. Tāpēc gadījumos, kad meitasuzņēmums vai cits ar ražotāju eksportētāju saistīts ĶTR uzņēmums bija tieši vai netieši iesaistīts attiecīgā ražojuma ražošanā vai pārdošanā, TER pārbaude tika veikta attiecībā uz katru saistīto uzņēmumu atsevišķi, kā arī attiecībā uz uzņēmumu grupu kopumā.

- (81) Komisija pieprasīja visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu, un pārbaudīja visu iesniegtajos TER pieprasījumos iekļauto informāciju grupas galveno juridisko personu telpās.
- (82) Pamatojoties uz to, Komisija konstatēja, ka *Giant group* nav pierādījusi, ka tā atbilst pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktā noteiktajiem TER kritērijiem, jo īpaši 1. un 3. kritērijam. Tāpēc Komisija noraidīja minētā ražotāja eksportētāja TER pieprasījumu.
- (83) *Giant group* nespēja pierādīt, ka attiecīgā ražojuma ražošanā uzņēmumam nepastāv būtiska iejaukšanās no valsts puses un ka galveno izejvielu izmaksas lielā mērā atspoguļo tirgus vērtības. Kā skaidrots TER konstatējumu paziņojumā, *Giant group* iepērk Ķīnas alumīnija caurules un rāmjus, kuru cenas, galvenokārt saistībā ar alumīnija izmantošanu, ir skāruši nozīmīgi izkropļojumi būtiskas iejaukšanās no valsts puses dēļ. Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka uzņēmumu grupa *Giant group* nav spējusi pierādīt, ka tā atbilst TER 1. kritērijam.
- (84) Turklāt *Giant group* nespēja pierādīt, ka tā nav pakļauta nozīmīgiem izkropļojumiem, kas pārņemti no iepriekšējās ekonomikas sistēmas, kas nebija tirgus ekonomika. Saskaņā ar TER konstatējumiem *Giant Group* izmantoja ieguvumus, ko nodrošināja vairākas preferenciālas nodokļu shēmas, kompensācijas, finansiālie stimuli un radušos izmaksu atskaitījumi. Šie ieguvumi, jo īpaši kopumā, tiek uzskatīti par nozīmīgiem izkropļojumiem, kuri pārņemti no ekonomikas sistēmas, kas nebija tirgus ekonomika. Tādējādi minētā uzņēmumu grupa neatbilda TER 3. kritērijam.
- (85) Komisija paziņoja konstatējumus attiecīgajam ražotājam eksportētājam, attiecīgās valsts iestādēm un Savienības ražošanas nozarei. Ieinteresētajām personām bija iespēja sniegt piezīmes par konstatējumiem un prasīt, lai tās uzklautu Komisija un/vai tirdzniecības procedūru uzklauti amatpersona. Komisija ņēma vērā paustos viedokļus.
- (86) Pēc TER konstatējumu paziņošanas *Giant group* iesniedza vairākas piezīmes.
- (87) Attiecībā uz 1. kritēriju *Giant group* apgalvoja, ka elektrisko velosipēdu ražošanā izmantotā alumīnija cena saskaņā ar Londonas Metālu biržas datiem (LME) bija atbilstīga starptautiskajām cenām. Tā arī iesniedza apgalvojumu, ka attiecīgo izkropļojumu nevarēja kvalificēt kā būtisku, jo vērtības izteiksmē iespējamajam izkropļojumam bija *de minimis* ietekme.
- (88) Kā Komisija plaši paskaidroja paziņošanas dokumentā, Šanhajas Standartizēto nākotnes līgumu birža (SHFE) ir izveidota tā, ka Ķīnas valdība var pilnībā kontrolēt alumīnija tirgu. Tas, vai šī ietekme tiek izmantota, lai noteiktu cenas tirgus līmenī vai nē, vai pamatota uz citiem apsvērumiem, tādējādi radot svārstīgu tirgus līmeņa novirzi, nav svarīgi, lai konstatētu būtisku valsts iejaukšanos. Būtiskas valsts iejaukšanās kritērijs ir izpildīts, ja valsts var ne tikai mazliet ietekmēt cenas, bet var veikt cenu būtisku kontroli neatkarīgi no tā, kā tā faktiski īsteno šo kontroli.
- (89) Fakts, ka elektrisko velosipēdu ražošanā izmantotā alumīnija īpatsvars ir zemāks nekā citos ražojumos, nemaina faktu, ka elektrisko velosipēdu ražotāji darbojas būtiski izkropļotā tirgū. Komisija, pamatojoties uz izmeklēšanā apkopotajiem faktiem, konstatēja, ka alumīnija rāmis (kas ražots no alumīnija caurulēm) šajā konkrētajā gadījumā un neatkarīgi no tā vērtības ir elektrisko velosipēdu ražošanā viens no būtiskākajiem elementiem ar tālejošu ietekmi uz visām pārējām detaļām un komponentēm.
- (90) Attiecībā uz 3. kritēriju *Giant group* apgalvoja, ka ieguvums no atšķirīgas nodokļu likmes ir ĶTR leģitīmās rūpniecības politikas mērķu izpausme un to nevar uzskatīt par izkropļojumu, kas pārņemts no iepriekšējās ekonomikas sistēmas, kas nebija tirgus ekonomika. Turklāt *Giant group* apgalvoja, ka, pat ja izkropļojumi pastāv, tie nav nozīmīgi. Turklāt minētā uzņēmumu grupa apgalvoja, ka, lai noteiktu, vai preferenciālā zemes izmantošanas tiesību piešķiršana radīja nozīmīgu izkropļojumu, tika piemērota nepareiza metodika, jo tā neamortizēja ieguvumu, kas saņemts visā aktīva izmantošanas periodā.
- (91) Komisija nepiekrīta, ka kvalificēšanai par nozīmīgu izkropļojumu pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunkta nozīmē ir juridiska vai faktiskā saistība ar jēdzienu "ieguvums" Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1037⁽¹⁾ ("antisubsidēšanas pamatregula") nozīmē. Drīzāk tas ir jēdziens, kas raksturīgs pašreizējam novērtējumam saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktu.

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regula (ES) 2016/1037 par aizsardzību pret subsidētu importu no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis (OV L 176, 30.6.2016., 55. lpp.).

- (92) Komisija konstatēja, ka divi minētās grupas uzņēmumi saņēma gandrīz pilnīgu zemes izmantošanas tiesību cenas atmaksu, bet trešais uzņēmums maksāja mazu procentuālo daļu no zemes izmantošanas tiesību cenas pēc kompensācijas. Ņemot vērā nozares raksturu, kurā zeme ir visvarīgākais aktīvs un kurā tai ir būtiska nozīme, Komisija varēja tikai secināt, ka uzņēmuma ražošanas izmaksas un finansiālais stāvoklis ir pakļauts nozīmīgiem izkropļojumiem, kuri pārņemti no ekonomikas sistēmas, kas nebija tirgus ekonomika.
- (93) Secinājums par *Giant group* iesniegtā TER pieprasījuma noraidīšanu tādējādi paliek nemainīgs.
- (94) Komisija paziņoja ieinteresētajām personām galīgo secinājumu par TER noteikšanu.

3.1.2. *Analogā valsts*

- (95) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu ražotājiem eksportētājiem, kam nav piešķirts TER, normālā vērtība tika noteikta, pamatojoties uz cenu vai salikto vērtību tirgus ekonomikas trešā valstī ("analogā valstī"). Tādēļ bija jāizvēlas tirgus ekonomikas trešā valsts.
- (96) Papildus Šveicei, Japānai un Taivānai, kuras tika minētas paziņojumā par procedūras sākšanu, Komisija centās identificēt izmeklējamā ražojuma ražotājus ASV, Austrālijā, Dienvidkorejā, Meksikā, Taizemē un Turcijā. Pamatojoties uz saņemtajiem datiem, Komisija divdesmit septiņiem zināmiem līdzīga ražojuma ražotājiem lūdza sniegt informāciju. Viens ražotājs Šveicē un viens ražotājs Taivānā atbildēja uz analogās valsts ražotāju anketas jautājumiem. Taivānas ražotāja atbildē nebija sniegta būtiska informācija, tostarp ražošanas izmaksas katram ražošanas veidam un pārdošanas apjomu iekšējā tirgū uzskaitījums. Neskatoties uz Komisijas pieprasījumiem, ražotājs atbildi nepabeidza, atstājot Šveici kā vienīgo iespējamo analogo valsti.
- (97) CCCME apgalvoja, ka Šveice vairāku iemeslu dēļ nebūtu piemērota tam, lai to noteiktu kā analogo valsti. Pirmkārt, Šveices elektriskajiem velosipēdiem atšķirībā no Ķīnas attiecīgajiem ražojumiem ir centrālais motors, savukārt Ķīnas elektriskajiem velosipēdiem pārsvarā ir rumbu motori (ko montē riteņos), un tās ir atšķirīgas tehnoloģijas. Turklāt Šveices elektrisko velosipēdu ražošanā izmantotās detaļas būtiski atšķiras (jaudīgāki centrālie motori, vadības bloki ar iespējotu GPS funkciju, skārienekrāna displeji u. c.). Otrkārt, Šveices ražotāji ražo pašu radītu zīmolu produkciju, savukārt Ķīnas ražotāji galvenokārt ir oriģinālo iekārtu ražotāji (OEM) Savienības importētājiem. Treškārt, kopējais ražošanas apjoms Šveicē ir daudz mazāks nekā ĶTR. Ceturtkārt, Šveice importē savu ražojumu detaļas no Savienības un Japānas, savukārt Ķīnas ražotāji saviem elektriskajiem velosipēdiem izmanto vietējās detaļas. Visbeidzot, trīs no astoņiem Šveices ražotājiem tikai importē pilnībā nokomplektētus elektriskos velosipēdus no Taivānas un veic to tālākpārdošanu, savukārt lielākais ražotājs visas detaļas importē no ārvalstīm un Šveicē elektriskos velosipēdus tikai montē.
- (98) CEIEB arī apgalvoja, ka Šveice kā analogā valsts nebūtu piemērota. Minētā organizācija norādīja, ka Šveicei un ĶTR ir ļoti atšķirīgs attīstības līmenis un tāpēc abās valstīs ir atšķirīgas ražošanas izmaksas (jo īpaši darbaspēka izmaksas). Turklāt nevienā citā pasaules tirgū tik lielu tirgus daļu neveido ātrgaitas elektriskie velosipēdi, kas tiesību aktos noteiktā tipa apstiprinājuma dēļ parasti ir dārgāki.
- (99) Izmeklēšanā apstiprinājās, ka, lai gan lielākajai daļai elektrisko velosipēdu, ko izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji ievēduši Savienībā no ĶTR, ir rumbu motori, visiem elektriskajiem velosipēdiem, ko izmeklēšanas periodā ("IP") Šveices tirgū pārdevis analogās valsts ražotājs, kas sadarbojās, ir centrālie motori. Līdzās akumulatoram motors parasti ir elektriskā velosipēda dārgākā atsevišķā sastāvdaļa. Centrālie motori un rumbu motori parstāv divas atšķirīgas tehnoloģijas, kurām ir dažādi tehniskie raksturlielumi un atšķirīgs sarežģītības līmenis. Centrālajiem motoriem un rumbu motoriem ir ne tikai atšķirīga cena, bet arī to izmantošanas pakārtotā ietekme uz citām detaļām. Piemēram, elektriskais velosipēds ar centrālo motoru tiktu komplektēts ar atšķirīgu, bieži vien dārgāku rāmi, kas projektēts tā, lai būtu piemērots aprīkošanai ar motoru. Ar rumbu motoriem aprīkotiem elektriskajiem velosipēdiem tas pats attiektos uz riteņiem. Elektriskajiem velosipēdiem ar centrālo motoru ir nepieciešamas noteiktas papildu detaļas, kuras nav vajadzīgas elektriskajiem velosipēdiem ar rumbu motoriem, piemēram, īpaši motora turētāji. Citas detaļas, piemēram, griezes momenta sensori, atšķiras atkarībā no motora veida.
- (100) Uzskatot, ka šīs ir divas dažādas tehnoloģijas ar dažādām izmaksu struktūrām un cenām, izvēloties Šveici kā analogo valsti, Komisija nevarētu noteikt normālo vērtību lielākajai daļai importa, ņemot vērā iepriekš minēto pakārtoto ietekmi un grūtības skaitliski novērtēt korekcijas, kas būtu vajadzīgas, lai pielāgotu Šveices normālo vērtību atbilstīgi no Ķīnas uz Savienību eksportētājiem ražojuma veidiem.
- (101) Komisija papildus izskatīja analogās valsts ražotāja, kas sadarbojās, eksportu uz citām valstīm, bet arī šie eksportētie ražojumi bija vienīgi elektriskie velosipēdi, kas aprīkoti ar centrālajiem motoriem.
- (102) Tāpēc Komisija šajā posmā secināja, ka Šveice nav piemērota analogā valsts saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu.

- (103) Tādēļ, tā kā atbilstīgas tirgus ekonomikas trešās valsts nav, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu tika izdarīts pagaidu secinājums, ka noteikt izlasē iekļautajiem ražotājiem normālo vērtību, balstoties uz iekšzemes cenām vai salikto normālo vērtību tirgus ekonomikas trešā valstī vai šādas trešās valsts cenu citās valstīs, ieskaitot Savienību, nebija iespējams un tādēļ normālā vērtība bija jānosaka pēc kāda cita pamatojuma, šai gadījumā pēc cenām, kas par līdzīgu ražojumu ir faktiski samaksātas vai maksājamas Savienībā. Tas tika uzskatīts par atbilstīgu risinājumu Šveices nepiemērotības dēļ un, kā minēts 96. un 99.–102. apsvērumā, jebkādas citas sadarbības trūkuma dēļ. Turklāt Komisija uzskatīja to par pamatotu, ņemot vērā tādus apsvērumus kā Savienības tirgus lielums, importa esamība un spēcīga iekšējā konkurence Savienības tirgū attiecībā uz šo ražojumu.

3.1.3. Normālā vērtība

- (104) Tā kā šajā gadījumā TER netika piešķirts, visiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem normālo vērtību, kā iepriekš paskaidrots 103. apsvērumā, noteica, pamatojoties uz cenām, kas Savienībā faktiski samaksātas vai maksājamas par līdzīgu ražojumu, pamatojoties uz datiem, kas pārbaudīti 51. apsvērumā uzskaitīto Savienības ražotāju telpās.
- (105) Katra ražojuma veida normālā vērtība pamatojās uz faktisko pārdošanas cenu (EXW), kas tika koriģēta, ietverot Savienības ražošanas nozares mērķa peļņu.
- (106) Lielāko daļu no ražojuma veidiem, ko ĶTR eksportē uz Savienību, varēja saskaņot ar ražojuma veidiem, ko ražo un pārdod Savienībā. Tajos retajos gadījumos, kad nebija iespējams noteikt precīzu atbilstību ražojuma kontroles numura ("RKN") līmenī, Komisija atkārtoti noņēma RKN raksturlielumus, līdz tika atrasta sekmīga atbilstība. Dažos izņēmuma gadījumos, kad konkrētie velosipēdu veidi Savienībā netika ražoti, noteica tuvāko iespējamo atbilstību, pamatojoties uz citām ražojuma īpašībām. Informācija par šo procedūru ir paziņota ražotājiem eksportētājiem.

3.2. Eksporta cena

- (107) Izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji eksportēja ražojumus uz Savienību tieši neatkarīgiem pircējiem vai arī izmantojot saistītus vai nesaistītus uzņēmumus, kas veica importētāja funkcijas.
- (108) Ja ražotāji eksportētāji eksportēja attiecīgo ražojumu tieši neatkarīgiem pircējiem Savienībā, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 8. punktu eksporta cena bija faktiski samaksātā vai maksājamā cena par attiecīgo ražojumu, kad tas tika pārdots eksportam uz Savienību.
- (109) Ja ražotāji eksportētāji eksportēja attiecīgo ražojumu uz Savienību, izmantojot saistītus uzņēmumus, kas darbojās kā importētāji, tika pieņemts, ka saskaņā ar pamatregulas 2. panta 9. punktu eksporta cenu nosaka, pamatojoties uz cenu, par kādu importētais ražojums tika pirmo reizi pārdots tālāk neatkarīgiem pircējiem Savienībā. Šādos gadījumos tika veiktas cenas korekcijas attiecībā uz visām izmaksām, kas bija radušās laikposmā starp importēšanu un tālākpārdošanu, tostarp PVA izmaksām, izdevumiem un peļņu (9 %).

3.3. Salīdzinājums

- (110) Komisija salīdzināja normālo vērtību un izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju eksporta cenu, pamatojoties uz EXW cenu.
- (111) Lai nodrošinātu godīgu normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājumu, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punktu tika veiktas pienācīgas korekcijas, lai ņemtu vērā atšķirības, kas ietekmē cenas un to salīdzināmību. Izmantojot datus, ko izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji sniedza savās atbildēs uz anketas jautājumiem un pārbaudes apmeklējumu laikā, Komisija, veicot korekcijas attiecībā uz eksporta cenu, ņēma vērā turpmāk norādītās pozīcijas: banku komisijas maksas, pārkraušanas un iekraušanas maksas eksportētājvalstī, kredītizmaksas un nesaistīto tirgotāju peļņu Savienības saistīto tirgotāju gadījumā.
- (112) CCCME un viens izlasē iekļautais ražotājs eksportētājs apgalvoja, ka, lai nodrošinātu taisnīgu normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājumu, koriģējot eksporta cenu, tā būtu jāpalielina, ņemot vērā to, ka ražotāji eksportētāji ir OEM.
- (113) CCCME apgalvoja, ka, tā kā lielākā daļa Ķīnas elektrisko velosipēdu ražotāju ir OEM, to ražotos elektriskos velosipēdus galalietotājiem pārdod ar zīmolu ražojumu importētāju un izplatītāju starpniecību. Cena, ko iekasē no galapatērētājiem, ietver gan zīmola ražojumu importētāja uzcenojumu, gan izplatītāja uzcenojumu. CCCME atzīmēja, ka zīmolu importētāji elektrisko velosipēdu ražošanas nozarē atšķiras no parastajiem importētājiem citās nozarēs.

- (114) CCCME atzīmēja, ka iemesls tam ir tāds, ka lielākajai daļai elektrisko velosipēdu, ko eksportē no ĶTR uz Savienību, projektēšanu, izpēti un izstrādi veic vai nu zīmola importētāji paši, vai zīmola importētāji sadarbībā ar eksportētāju. Jebkurā gadījumā zīmolu ražojumu importētāji šajā darbā ir veikuši nozīmīgus ieguldījumus, kas ir līdzīgi tiem ieguldījumiem, ko veikuši paši Savienības ražotāji. Importa cenai zīmolu importētāji pievienos sava zīmola vērtību, veidojot tālākpārdošanas cenu. Tādējādi Ķīnas elektrisko velosipēdu eksporta cena, pirms tā tiek salīdzināta ar normālo vērtību, ir jākorrigē uz augšu, pievienojot zīmola importētāja uzcelojumu.
- (115) Komisija apsvēra atbilstīgas korekcijas veikšanu saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punkta d) apakšpunktu ("tirdzniecības līmenis"). Tomēr attiecīgie nosacījumi netika izpildīti, jo Komisija pamatregulas 2. panta 10. punkta d) apakšpunkta i) punkta nozīmē nekonstatēja stabilu un nozīmīgu Savienības ražošanas nozares funkciju un cenu atšķirību ražojuma veidu līmenī starp OEM un to ražotāju, kas nav OEM, produkcijas noietu Savienības tirgū. Tāpat nebija piemērojams arī pamatregulas 2. panta 10. punkta d) apakšpunkta ii) punkts, jo attiecīgais tirdzniecības līmenis, proti, OEM, pastāv Savienības ražotāju iekšējā tirgū.
- (116) Komisija apsvēra arī 2. panta 10. punkta k) apakšpunktā ("citi faktori") minēto korekciju, lai ņemtu vērā zīmolu importētāju projektēšanas, kā arī pētniecības un izstrādes izmaksas. Tomēr šajā izmeklēšanas posmā ražotāji eksportētāji nesniedza Komisijai uzticamus šo izmaksu skaitliskos aprēķinus. Ņemot to vērā, Komisija aicina ieinteresētās personas iesniegt uzticamus un pārbaudāmus izmaksu skaitliskos aprēķinus korekcijas nolūka saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punkta k) apakšpunktu.
- (117) Tāpēc CCCME apgalvojums tika noraidīts.
- (118) Saskaņā ar triju izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju viedokli Komisijas ierosinātā ražojuma veidu klasifikācija nebija pietiekama, lai nošķirtu dažādu cenu līmeņu elektriskos velosipēdus. Šie ražotāji eksportētāji pieprasīja Komisijai pievienot ražojuma veidu klasifikācijai vairākus raksturlielumus, proti:
- ātrumu pārslēdzēju – lai atspoguļotu atšķirību starp ārējo ātrumu pārslēdzēju un iekšējo ātrumu pārslēdzēju,
 - bremzes – lai atspoguļotu atšķirību starp mehāniskajām un hidrauliskajām bremzēm,
 - balstiekārtu – lai atspoguļotu atšķirību starp atsperu balstiekārtu, hidraulisko balstiekārtu un pneimatisko balstiekārtu, un
 - akumulatora īpašības – pievienot divus jaudas diapazonus – līdz 250 Wh un no 250 Wh līdz 350 Wh.
- (119) Taču sūdzības iesniedzējs apgalvoja, ka komplektējamo detaļu atšķirība katrā piedāvātajā raksturlielumā pati par sevi neveido cenu atšķirību. Turklāt elektriskajiem velosipēdiem ar, iespējams, dārgākām detaļām katrā ierosinātajā raksturlieluma kategorijā nav noteikti jābūt dārgākiem par tiem ražojumiem, kuros ir montēta, iespējams, lētāka detaļa. Sūdzības iesniedzējs attiecībā uz šo apgalvojumu sniedza vairākus piemērus.
- (120) Savukārt ražotāji eksportētāji tiem nepiekrita, norādot, piemēram, ka sūdzības iesniedzējs savos sniegtajos piemēros salīdzina augstākās kvalitātes ārējo ātrumu pārslēdzēju (10 ātrumi) ar zemākās kvalitātes iekšējo ātrumu pārslēdzēju (trīs ātrumi). Šis būtu iespējama iemesls, kādēļ abiem ražojumiem cena ir līdzīga. Tāpat augstākās kvalitātes mehāniskās bremzes ir salīdzinātas ar zemākās kvalitātes hidrauliskajām bremzēm. Ražotājs eksportētājs arī norādīja, ka atšķirīgas detaļas saturošu velosipēdu salīdzinājums nolūkā pierādīt, ka šīs detaļas neietekmē visa velosipēda kopējo cenu, ir bezjēdzīgs, jo katrā piemērā bez attiecīgajām detaļām ir arī citi faktori, kas nosaka atšķirības.
- (121) Komisija ņēma vērā abus piezīmju izklāstus. Komisija attiecībā uz papildu raksturlielumiem atzīmē, ka tā nevarēja konstatēt, ka iekšējais ātrumu pārslēdzējs vienmēr būtu ievērojami dārgāks nekā ārējais pārslēdzējs vai ka hidrauliskās bremzes vienmēr būs ievērojami dārgākas nekā mehāniskās bremzes. Šajās apakškategorijs ir detaļas gan no cenu spektra augstākā, gan zemākā līmeņa. Tāpēc Komisija secināja, ka ierosinātajos papildu raksturlielumos starp detaļām nav stabilas būtiskas cenu starpības, kas pamatotu šajā izmeklēšanā noteikto ražojuma veidu izmaiņas.
- (122) Šajā izmeklēšanas posmā nebija pierādījumu, kas pamato korekcijas, kuru iemesls būtu iepriekš minētajos raksturlielumos ietvertu detaļu cenu atšķirības, kā arī papildu raksturlielumi, ko vēlāk pieprasīja ražotāji eksportētāji (proti, ātrumu pārslēdzēja ātrumu skaits un centrālā motora ražotājfirmas zīme). Ķīnas elektriskajos velosipēdos, kas eksportēti uz Savienību, ir izmantots dažādu detaļu kopums šo raksturlielumu satvarā, kas saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju nedod priekšroku kādam konkrētam veidam. To pašu var teikt par Savienībā ražotajiem elektriskajiem velosipēdiem. Komisija šajā jautājumā atkal aicināja ieinteresētās personas sniegt tādas pārbaudāmas pierādījumus un informāciju, lai tā varētu pabeigt iepriekš minēto argumentu novērtējumu.

3.4. Dempinga starpības

- (123) Attiecībā uz izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem Komisija saskaņā ar pamatregulas 2. panta 11. un 12. punktu salīdzināja katra līdzīgā ražojuma veida vidējo svērto normālo vērtību ar attiecīgā ražojuma atbilstošā veida vidējo svērto eksporta cenu.
- (124) Ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās un nebija iekļauti izlasē, dempinga starpība tika noteikta saskaņā ar pamatregulas 9. panta 6. punktā izklāstītajiem noteikumiem. Šo starpību aprēķināja kā vidējo svērto, pamatojoties uz izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem noteiktajām starpībām.
- (125) Komisija attiecībā uz visiem pārējiem ĶTR ražotājiem eksportētājiem noteica sadarbības līmeni ĶTR. To aprēķināja, nosakot ražotāju eksportētāju, kas sadarbojās, eksporta apjoma uz Savienību īpatnību eksporta kopapjomā no attiecīgās valsts uz Savienību.
- (126) Sadarbības līmenis bija augsts. Tāpēc atlikusi dempinga starpība, kas bija piemērojama visiem pārējiem ĶTR ražotājiem eksportētājiem, tika provizoriski noteikta tādā līmenī, kas atbilst augstākajai dempinga starpībai, kura tika konstatēta attiecībā uz izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās.
- (127) Pagaidu dempinga starpības, kas izteiktas procentos no CIF cenas ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļu nomaksas, ir šādas:

1. tabula

Uzņēmums	Pagaidu dempinga starpība
<i>Bodo Vehicle Group Co., Ltd</i>	90,6 %
<i>Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd</i>	34,6 %
<i>Jinhua Vision Industry Co., Ltd un Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd</i>	42,8 %
<i>Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd</i>	106,4 %
Izlasē neiekļautie ražotāji eksportētāji, kuri sadarbojās (skatīt pielikumu)	51,0 %
Visi pārējie uzņēmumi	106,4 %

4. KAITĒJUMS

4.1. Savienības ražošanas nozares definīcija un Savienības ražošanas apjoms

- (128) Attiecīgā perioda sākumā līdzīgu ražojumu Savienībā ražoja 41 ražotājs. Tie veido "Savienības ražošanas nozari" pamatregulas 4. panta 1. punkta nozīmē. Četri no šiem ražotājiem izmeklēšanas periodā pārtrauca ražošanu.
- (129) Tika konstatēts, ka Savienības ražošanas kopējais apjoms izmeklēšanas periodā bija aptuveni 1,1 miljons gabalu. Komisija noteica šo skaitli, pamatojoties uz Eiropas Velosipēdu ražošanas nozares konfederācijas (CONEBI) iesniegto patēriņa rādītāju, importa statistiku un izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas un ražošanas apjoma attiecību.
- (130) Viena ieinteresētā persona iesniedza informāciju, ka divi Savienības ražotāji ir arī elektrisko velosipēdu importētāji. Tomēr ieinteresētā persona neapgalvoja, ka šie ražotāji būtu jāizslēdz no Savienības ražošanas nozares definīcijas, kā arī nesniedza argumentus, kāpēc tie būtu jāizslēdz. Imports *per se* nav iemesls izslēgšanai no Savienības ražošanas nozares definīcijas.
- (131) Cita ieinteresētā persona apgalvoja, ka uzņēmumu ATALA un ar to saistīto uzņēmumu *Accell Nederland* nevajadzētu iekļaut Savienības ražošanas nozarē, jo ATALA importē elektriskos velosipēdus no ĶTR. Saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta nosacījumiem ATALA un *Accell* nav saistīti. Jebkurā gadījumā imports *per se* nav iemesls izslēgšanai no Savienības ražošanas nozares definīcijas.

- (132) Citi Savienības ražotāji, kas pieprasa ievērot konfidencialitāti, ir ziņojuši par importu no ĶTR. Šie uzņēmumi kopā ar 130. un 131. apsvērumā minētajiem uzņēmumiem veido mazāk nekā 5 % no Savienības ražošanas nozares ražošanas un pārdošanas apjoma. Tāpēc tiem nav būtiskas ietekmes uz Savienības ražošanas nozares kaitējuma rādītājiem kopumā. Tam, vai šie uzņēmumi tiek uzskatīti par daļu no Savienības ražošanas nozares vai ne, nav būtiskas ietekmes uz kaitējuma analīzi. Lai izdarītu galīgos secinājumus, šis jautājums tiks papildus pārbaudīts.

4.2. Patēriņš Savienībā

- (133) Komisija noteica patēriņu Savienībā, pamatojoties uz CONEBI iesniegto informāciju.
- (134) Patēriņam Savienībā bija šāda dinamika:

2. tabula

Patēriņš Savienībā (gab. skaits)

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Kopējais patēriņš Savienībā (gab. skaits)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Indekss	100	120	146	174

Avots: CONEBI.

- (135) Patēriņš Savienībā pakāpeniski pieauga no 1,1 miljona gabalu 2014. gadā līdz gandrīz 2 miljoniem gabalu izmeklēšanas periodā, atspoguļojot pieaugumu par 74 % attiecīgajā periodā. Šī attīstība tika panākta, pateicoties lielākai izpratnei par vidi un pastāvīgiem ieguldījumiem tirdzniecībā un veicināšanā, kā arī elektrisko velosipēdu tehnoloģiju attīstībā.

4.3. Imports no ĶTR

4.3.1. Importa no ĶTR apjoms un tirgus daļa

- (136) Kopš 2017. gada elektriskie velosipēdi ir klasificēti ar KN kodu 8711 60 10. Pirms 2017. gada elektriskie velosipēdi tika klasificēti ar (ex) KN kodu 8711 90 10, ar kuru tika klasificēti arī citi ražojumi. Lai atrisinātu šo jautājumu, sūdzības iesniedzējs iesniedza sīki izstrādātu Ķīnas muitas statistiku, kas deva iespēju identificēt Ķīnas elektrisko velosipēdu eksporta datus.
- (137) Komisija noteica importa apjomu, pamatojoties uz Eurostat datiem, ekstrapolējot uz attiecīgo HS kodu attiecību starp Ķīnas elektrisko velosipēdu eksportu (kā noteikts iepriekš) un kopējo eksportu no ĶTR saskaņā ar to pašu HS kodu. Ķīnas importa statistika par 2017. gada deviņiem mēnešiem ir tieši pamatota uz Eurostat datiem.
- (138) Tad tika noteikta importa tirgus daļa, salīdzinot importa apjomus ar patēriņu Savienībā, kā parādīts 2. tabulā 134. apsvērumā.
- (139) Importam no ĶTR Savienībā bija šāda dinamika:

3. tabula

Importa apjoms (gab. skaits) un tirgus daļa

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Importa no ĶTR apjoms (gab. skaits)	199 728	286 024	389 046	699 658
Indekss	100	143	195	350
Tirgus daļa (%)	18	21	23	35
Indekss	100	120	133	201

Avots: Eurostat, Ķīnas eksporta statistika.

- (140) Importa no ĶTR apjoms ir vairāk nekā trīskāršojies, pieaugot no gandrīz 200 000 gabaliem 2014. gadā līdz 700 000 gabaliem izmeklēšanas periodā. Pieauguma temps ir paātrinājies no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam.
- (141) Vienlaikus importa no ĶTR tirgus daļa Savienības tirgū ir palielinājusies no 17 % 2014. gadā līdz 35 % izmeklēšanas periodā.
- (142) CCCME puda bažas par sūdzības iesniedzēja iesniegto Ķīnas muitas statistikas informācijas ticamību un pieprasīja sniegt sīki izstrādātus statistikas datus un norādīt šo datu avotu.
- (143) Sūdzības iesniedzējs sūdzības pamatošanai Komisijai iesniedza sīki izstrādātus statistikas datus. Sūdzības iesniedzējs sūdzības nekonfidencialajā versijā iekļāva arī apkopotos gada eksporta rādītājus. Sūdzības iesniedzējs turklāt norādīja, ka avots ir Ķīnas muiža, minēja izmantotos kodus un izskaidroja metodi, kā, izslēdzot citus ražojumus, iegūt datus par attiecīgo ražojumu.
- (144) Komisija, pārbaudot šo informāciju, konstatēja, ka sūdzības iesniedzējs šos muitas statistikas datus ir iegādājies no sen dibināta Ķīnas uzņēmuma, kas specializējas šajā jomā, un ka to pašu informāciju bija iespējams saņemt no citiem Ķīnas pakalpojumu sniedzējiem.
- (145) Taču pārbaudē arī atklājās, ka sūdzības iesniedzējs publiskajā dokumentācijā bija precīzi aprakstījis metodiku, kas izmantota, lai noteiktu datus par elektrisko velosipēdu eksportu no Ķīnas.
- (146) Turklāt sūdzības iesniedzēja iesniegtie sīki izstrādātie dati tika salīdzināti ar citiem informācijas avotiem un atzīti par ticamiem. Neviena cita persona neierosināja izmantot alternatīvu informācijas avotu vai metodiku.
- (147) Komisija arī konstatēja, ka sīki izstrādātie dati un informāciju iesniegušā uzņēmuma identitāte bija pēc sava rakstura konfidenciala informācija pamatregulas 19. panta 1. punkta nozīmē. Informācijas sniedzēja identitātes atklāšana radītu būtisku negatīvu ietekmi uz personu, kas sniedz informāciju, vai uz personu, no kuras šī informācija ir iegūta.
- (148) Šajos apstākļos un ņemot vērā apkopoto datu atklāšanas līmeni un metodiku attiecībā uz lietas nekonfidencialo daļu, Komisija uzskatīja, ka attiecīgajai pusei, lai izmantotu savas aizstāvības tiesības, nav nepieciešams saņemt ievaddatus un informāciju par tā uzņēmuma identitāti, kas veica šo datu tālākpārdošanu.
- (149) Tādēļ CCCME arguments bija jānoraida.
- (150) Ieinteresētās personas apgalvoja, ka imports no ĶTR ir bijis atbilstīgs tirgus tendencēm, jo pieauga gan patēriņš Savienībā, gan Ķīnas eksports. Tomēr ir atzīmēts, ka Ķīnas eksporta un patēriņa Savienībā izaugsmes apjoms ir ļoti atšķirīgs. No 2014. gada līdz izmeklēšanas periodam Ķīnas imports pieauga par 250 %, bet patēriņš Savienībā palielinājās daudz lēnāk, veidojot pieaugumu par 74 %. Tādējādi, lai gan tendence noteikti bija tāda pati, pieauguma apjoms bija ļoti atšķirīgs.

4.3.2. Importa no ĶTR cenas un cenu samazinājums

- (151) Komisija noteica importa cenas, pamatojoties uz Eurostat datiem un izmantojot 137. apsvērumā aprakstīto metodi.
- (152) Importam no ĶTR Savienībā bija šāda vidējās cenas dinamika:

4. tabula

Importa cenas (EUR/gab.)

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
ĶTR	472	451	477	422
Indekss	100	96	101	89

Avots: Eurostat, Ķīnas eksporta statistika.

- (153) No ĶTR importēto ražojumu vidējā cena samazinājās par 11 % no 2014. gada līdz izmeklēšanas periodam, pirmais samazinājums par 4 % bija no 2014. gada līdz 2015. gadam, un otrais samazinājums par 12 % – no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam.
- (154) Tā kā sīki izstrādāts ražojuma veidu klāsts nebija zināms Eurostat statistikas vispārējā rakstura dēļ, cenu dinamikas dati nav pilnībā uzticami. Tomēr Komisija atzīmēja, ka importa no ĶTR vidējās cenas bija ievērojami zemākas, salīdzinot ar cenām, kādas ir Savienības ražotājiem un importam no trešām valstīm, kas nav ĶTR. Turklāt, lai gan Ķīnas eksportētāji paplašināja Savienības tirgū pārdoto ražojumu klāstu un iekļāva dārgākus elektriskos velosipēdus, Ķīnas importa vidējā cena samazinājās.
- (155) Cenu samazinājumu izmeklēšanas periodā Komisija noteica, salīdzinot šādus faktorus:
- 1) katra ražojuma veida vidējās svērtās pārdošanas cenas, ko četriem izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem Savienības tirgū maksājuši nesaistīti pircēji (koriģētas EXW līmenī); un
 - 2) izlasē iekļauto ĶTR ražotāju eksportētāju atbilstošās vidējās svērtās cenas katram importētā ražojuma veidam pirmajam neatkarīgajam pircējam Savienības tirgū, kas noteiktas, pamatojoties uz CIF cenām, ar atbilstošu korekciju attiecībā uz muitas nodokļiem 6 % apmērā un importēšanas izmaksām.
- (156) MOFCOM apgalvoja, ka cenu samazinājuma analīzē būtu jāņem vērā tādi dažādi elementi kā elektriskā velosipēda veids (piemēram, elektriskais pilsētas velosipēds un elektriskais kalnu velosipēds), dzinēja atrašanās vieta (rumbas vai centrālais dzinējs), akumulatora jauda un materiāls, no kā elektriskais velosipēds ir izgatavots (piemēram, tērauds, alumīnijs, ogleklis). Ir apstiprināts, ka, veicot cenu samazinājuma analīzi, visi šie faktori tika ņemti vērā.
- (157) Komisija veica šādu cenu salīdzinājumu darījumiem pa ražojuma veidiem, vajadzības gadījumā izdarot atbilstīgas korekcijas un atskaitot rabatus un atlaides. Attiecībā uz šo darījumu tirdzniecības līmeni tika konstatēts, ka gan izlasē iekļautie Savienības ražotāji, gan izlasē iekļautie Ķīnas eksportētāji pārdod ražojumus OEM pircējiem, kā arī pārdod sava zīmola produkciju. Tāpēc tika pārbaudīta tirdzniecības līmeņa korekcijas nepieciešamība. Šajā saistībā tika pārbaudīts, vai pastāv stabila un nozīmīga cenu atšķirība starp pārdošanu OEM pircējiem un pārdošanu, izmantojot savu zīmolu. Tika konstatēts, ka attiecībā uz izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem nepastāv šāda stabila un nozīmīga pārdošanas cenu atšķirība.
- (158) Salīdzinājuma rezultāts tika izteikts kā procentuālā daļa no četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju apgrozījuma izmeklēšanas periodā. Tas liecināja par cenu samazinājuma starpībām diapazonā no 16,2 % līdz 41 %.

4.4. Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis

4.4.1. Vispārīgas piezīmes

- (159) Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 5. punktu, pārbaudot importa par dempinga cenām ietekmi uz Savienības ražošanas nozari, tika novērtēti visi ekonomiskie rādītāji, kas raksturo Savienības ražošanas nozares stāvokli attiecīgajā periodā.
- (160) Kā minēts 28. apsvērumā, lai noteiktu iespējamo Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu, tika izmantota atlase.
- (161) Lai noteiktu kaitējumu, Komisija nošķīra makroekonomiskos un mikroekonomiskos kaitējuma rādītājus.
- (162) Komisija izvērtēja makroekonomiskos rādītājus (ražošana, ražošanas jauda, jaudas izmantojums, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, nodarbinātība, izaugsme, ražīgums, dempinga starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējā dempinga), pamatojoties uz informāciju, kuras avoti ir CONEBI, importa statistika un izlasē iekļautie Savienības ražotāji.
- (163) Komisija pārbaudīja CONEBI iesniegto patēriņa rādītāju. Komisija konstatēja, ka šīs informācijas pamatā bija dati, kas saņemti no Eiropas valstu ražotāju asociācijām, ka tā iegūta no uzņēmumu deklarācijām vai pamatotām aplēsēm un ka šo informāciju apstiprināja atbilstīga dokumentācija un pētniecības procedūras.

- (164) Savienības ražošanas nozares pārdošanas, ražošanas, jaudas un nodarbinātības rādītāji izriet no šīs informācijas. Tie ir izvērtēti, pamatojoties uz izlasē iekļauto Savienības ražotāju attiecīgajiem koeficientiem. Šī pieeja ir saskaņā ar metodiku, ko sūdzības iesniedzējs aprakstījis sūdzības nekonfidencialajā versijā. No ieinteresētajām personām netika saņemtas piezīmes par šo metodiku.
- (165) Tādējādi Komisija uzskatīja, ka makroekonomisko datu kopums ir reprezentatīvs Savienības ražošanas nozares ekonomiskajam stāvoklim.
- (166) Komisija izvērtēja mikroekonomiskos rādītājus (vienības pārdošanas vidējās cenas, darbaspēka izmaksas, vienības izmaksas, krājumi, rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi un ienākumi no ieguldījumiem), pamatojoties uz datiem, kas ietverti izlasē iekļauto Savienības ražotāju pienācīgi pārbaudītās atbildēs uz anketas jautājumiem. Dati attiecās uz izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem.

4.4.2. Makroekonomiskie rādītāji

4.4.2.1. Ražošana, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

- (167) Attiecīgajā periodā Savienības kopējam ražošanas apjomam, ražošanas jaudai un jaudas izmantojumam bija šāda dinamika:

5. tabula

Ražošana, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Ražošanas apjoms (gab. skaits)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
<i>Indekss</i>	100	117	132	129
Ražošanas jauda (gab. skaits)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
<i>Indekss</i>	100	122	149	135
Jaudas izmantojums (%)	74	71	65	71
<i>Indekss</i>	100	96	89	96

Avots: CONEBI, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

- (168) Savienības ražošanas nozares ražošanas apjoms attiecīgajā periodā palielinājās par 29 %, neskatoties uz samazinājumu par 2 % no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam.
- (169) Ražošanas pieaugumu izraisīja patēriņa palielināšanās. Ražošana ir jāplāno jau iepriekš pirms ļoti īsiem pārdošanas periodiem, un tāpēc tā zināmā mērā balstās uz pārdošanas prognozēm. Tāpēc ražošanas samazinājums laikposmā no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam galvenokārt bija saistīts ar pastāvīgu tirgus daļas samazinājumu attiecībā pret importu no ĶTR, kas lika pārvērtēt Savienības ražošanas nozares cerības.
- (170) No 2014. gada līdz izmeklēšanas periodam ražošanas jauda palielinājās par 35 %. Laikposmā no 2014. gada līdz 2016. gadam ražošanas jauda palielinājās par 49 %, un tad no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam tā samazinājās par 9 %.
- (171) Jaudas izmantošana samazinājās no 74 % 2014. gadā līdz 71 % izmeklēšanas periodā. Jaudas izmantošana no 2014. gada līdz 2016. gadam samazinājās no 74 % līdz 65 %, jo ražošanas jauda pieauga straujāk nekā ražošanas apjoms. Tendence mainījās no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam, kad veiktais jaudas samazinājums pārsniedza ražošanas apjoma samazināšanos, un tas izraisīja jaudas izmantošanas pieaugumu no 65 % līdz 71 %.
- (172) Ražošanas jauda attiecas uz elektrisko velosipēdu teorētisko daudzumu (skaitu), kuru iespējams izgatavot, izmantojot pieejamās ražošanas līnijas. Ražošanas līnijas, kas pašlaik tiek izmantotas elektrisko velosipēdu ražošanai, galvenokārt tiek pārveidotas no esošām ražošanas līnijām, kas iepriekš izmantotas parasto velosipēdu ražošanai. Šādu pārveidošanu var veikt ātri, un ar to saistītās izmaksas ir nelielas. Elektrisko velosipēdu ražošanas jauda veido mazu daļu no esošās parasto velosipēdu ražošanas jaudas. Tādējādi jaudas un jaudas izmantošanas rādītājiem ir ierobežota nozīme, jo tos var pielāgot, ņemot vērā notikumu attīstību tirgū. Turklāt šajā konkrētajā lietā Komisija konstatēja, ka parasto velosipēdu ražošanas un elektrisko velosipēdu ražošanas savstarpējā pārveide arī neprasa būtiskus ieguldījumus (naudas plūsmas ietekmi, spēju piesaistīt kapitālu vai darbību turpināšanu), būtiskas fiksētās izmaksas (kurām ir liela ietekme uz rentabilitāti saistībā ar izmantojumu) vai ražošanas palielināšanas ierobežojumus.

4.4.2.2. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

(173) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam un tirgus daļai attiecīgajā periodā bija šāda dinamika:

6. tabula

Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Kopējais pārdošanas apjoms Savienības tirgū (gab. skaits)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
<i>Indekss</i>	100	109	125	121
Tirgus daļa (%)	76	69	64	53
<i>Indekss</i>	100	91	85	69

Avots: CONEBI, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

- (174) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms attiecīgajā periodā palielinājās par 21 %. Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms laikposmā no 2014. gada līdz 2016. gadam pieauga par 25 % un pēc tam no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam samazinājās par 3 %.
- (175) Pārdošanas apjoma pieaugumu no 2014. gada līdz 2016. gadam, tāpat kā ražošanas apjoma attīstību, veicināja pieaugošais patēriņš. Pārdošanas apjoma samazinājums laikposmā no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam bija tieši saistīts ar pastāvīgu tirgus daļas samazinājumu attiecībā pret importu no ĶTR.
- (176) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms pieauga daudz lēnāk, nekā attīstījās patēriņš. Rezultātā Savienības ražošanas nozares tirgus daļa ievērojami samazinājās, sākot no 76 % 2014. gadā līdz 53 % izmeklēšanas periodā.

4.4.2.3. Izaugsme

- (177) Savienības ražošanas nozare no 2014. gada līdz izmeklēšanas periodam nespēja pilnībā izmantot patēriņa pieauguma iespējamus ieguvumus. Patēriņš faktiski pieauga par 74 %, un Savienības ražošanas nozare pārdošanas apjomu spēja palielināt tikai par 21 %. Rezultātā Savienības ražošanas nozare šajā periodā zaudēja ievērojamu tirgus daļu (23 procentpunktus). Importa no ĶTR par dempinga cenām dēļ Savienības ražošanas nozarei no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam bija jāsamazina ražošana, pārdošana, nodarbinātība un jauda.

4.4.2.4. Nodarbinātība un ražīgums

(178) Nodarbinātībai un ražīgumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika:

7. tabula

Nodarbinātība un ražīgums

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Darbinieku skaits	2 577	3 030	3 546	3 610
<i>Indekss</i>	100	118	138	140
Ražīgums (gab. skaits uz vienu darbinieku)	327	326	312	302
<i>Indekss</i>	100	100	96	92

Avots: CONEBI, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(179) Savienības ražošanas nozarē attiecīgajā periodā par 40 % pieauga nodarbinātības līmenis. Lielākā daļa šā pieauguma bija no 2014. līdz 2016. gadam. No 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam nodarbinātība palielinājās par 2 %.

(180) Ražīgums samazinājās par 8 %, jo nodarbinātība pieauga straujāk nekā ražošana.

4.4.2.5. Dempinga starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējā dempinga

(181) Ņemot vērā importa no ĶTR apjomu un cenas, faktisko dempinga starpību lieluma ietekme uz Savienības ražošanas nozari bija būtiska.

(182) Šajā gadījumā nav pierādījumu par iepriekš veiktu dempingu.

4.4.3. Mikroekonomiskie rādītāji

4.4.3.1. Cenas un tās ietekmējoši faktori

(183) Četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējai svērtajai vienības pārdošanas cenai nesaistītiem pircējiem Savienībā attiecīgajā periodā bija šāda dinamika:

8. tabula

Pārdošanas cenas Savienībā

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Vidējā vienības pārdošanas cena Savienībā (EUR/gab.)	1 112	1 156	1 237	1 276
<i>Indekss</i>	100	104	111	115
Vienības ražošanas izmaksas (EUR/gab.)	1 068	1 134	1 173	1 234
<i>Indekss</i>	100	106	110	116

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(184) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējās pārdošanas cenas attiecīgajā periodā palielinājās par 15 % atbilstīgi vidējo ražošanas izmaksu pieaugumam, kas bija 16 % apmērā.

(185) Tas nenozīmē, ka salīdzināmā ražojuma izmaksas un cena attiecīgajā periodā pieauga par 16 %, jo vidējās izmaksas un cenas ietekmē šo ražotāju pārdotais ražojumu sortiments.

4.4.3.2. Darbaspēka izmaksas

(186) Četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējo darbaspēka izmaksu dinamika attiecīgajā periodā bija šāda:

9. tabula

Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu darbinieku

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu darbinieku (EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
<i>Indekss</i>	100	97	91	90

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(187) Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu darbinieku attiecīgajā periodā samazinājās par 10 %, pateicoties rūpnīcas strādnieku skaita pieaugumam attiecībā pret pārdošanā un administratīvajās funkcijās nodarbināto darbinieku skaita pieaugumu.

4.4.3.3. Krājumi

(188) Četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika:

10. tabula

Krājumi

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Krājumi perioda beigās (gab.)	59 375	73 521	90 573	98 412
<i>Indekss</i>	100	124	153	166

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(189) Attiecīgajā periodā četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumi perioda beigās palielinājās par 66 %.

(190) Bija jāatzīmē, ka krājumu līmenis izmeklēšanas periodā tika noteikts septembra beigās, kad tas parasti ir zems, jo minētais laiks sakrīt ar pārdošanas sezonas beigām. Savukārt krājumu līmenis pārējos laikposmos tika noteikts decembra beigās, kad nākamās pārdošanas sezonas gaidās krājumu līmenis parasti ir augsts.

(191) Tāpēc krājumi palielinājās nozīmīgā apjomā. Tika konstatēts, ka krājumu apjoma palielināšanās iemesls bija tirgus vispārējā attīstība, kā arī fakts, ka, ražošanas apjomi bija krietni zemāki par patēriņa pieaugumu, pārdošanas apjomi pieauga pat lēnāk nekā ražošana, izraisot krājumu uzkrāšanos, kas ir īpaši redzama izmeklēšanas perioda beigās.

4.4.3.4. Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākumi no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu

(192) Četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitātei, naudas plūsmai, ieguldījumiem un ienākumiem no ieguldījumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika:

11. tabula

Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi un ienākumi no ieguldījumiem

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Nesaistītiem pircējiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte (% no pārdošanas apgrozījuma)	2,7	4,3	3,8	3,4
<i>Indekss</i>	100	160	142	125
Naudas plūsma (EUR)	5 178 860	- 5 433 666	17 079 409	4 955 399
<i>Indekss</i>	100	- 105	330	96
Naudas plūsma (% no pārdošanas apgrozījuma)	1,1	- 1,0	2,5	0,6
<i>Indekss</i>	100	- 89	218	55
Ieguldījumi (EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
<i>Indekss</i>	100	262	116	177
Ienākumi no ieguldījumiem (%)	18	30	38	37
<i>Indekss</i>	100	164	213	203

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(193) Četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāti Komisija noteica, tīro peļņu pirms nodokļu nomaksas no līdzīgā ražojuma pārdošanas nesaistītiem pircējiem Savienībā izsakot procentos no šīs pārdošanas apgrozījuma.

- (194) Sākot no zema sākotnējā līmeņa, kas 2014. gadā bija 2,7 %, peļņas norma samazinājās no 4,3 % 2015. gadā līdz 3,4 % izmeklēšanas periodā.
- (195) Neto naudas plūsma ir Savienības ražotāju spēja pašfinansēt savu darbību. Naudas plūsma attiecīgajā periodā samazinājās par 4 % un 2015. gadā kļuva negatīva. Tā nenosedza attiecīgajā periodā veiktos ieguldījumus.
- (196) Procentos no apgrozījuma izteiktas peļņas normas salīdzinājums ar tādā pašā veidā izteiktu pamatdarbības naudas plūsmu liecina par ļoti sliktu peļņas konvertāciju naudas plūsmās krājumu izmaiņu dēļ.
- (197) Ieguldījumi attiecīgajā periodā pieauga par 77 %, veidojot ne vairāk kā 2 % no pārdošanas apjoma.
- (198) Ienākumu no ieguldījumiem koeficients attiecīgajā periodā palielinājās par 103 %. Lai gan elektrisko velosipēdu ražošanas nozare strukturāli ir finanšu resursu ziņā ietilpīga darījumdarbības joma, tomēr tās darbības nodrošināšanai nav nepieciešami lieli aktīvi, un tos vispārēji jau nodrošina parasto velosipēdu ražošana. Šajā kontekstā ienākumiem no ieguldījumiem ir ierobežota nozīme.
- (199) Izmeklēšanās periodā Savienības ražošanas nozares peļņas un naudas plūsmas vājie finanšu rādītāji ierobežoja tās spēju piesaistīt kapitālu.

4.4.4. Secinājums par kaitējumu

- (200) Saskaroties ar tādu ražojumu plūsmas straujo pieaugumu, kas importēti no Ķīnas par dempinga cenām, Savienības ražošanas nozare nebija spējīga izmantot elektrisko velosipēdu tirgus izaugsmi. Pārdošanas apjoms attiecīgajā periodā pieauga par 21 %, bet patēriņš pieauga par 74 %. Vienlaikus no tirgus daļas tika zaudēti 23 procentpunkti, no kuriem 18 % pārņēma imports no Ķīnas, kura cenas izmeklēšanas periodā, salīdzinot ar Savienības ražošanas nozares cenām, bija zemākas par 16 % līdz 43 %.
- (201) Spriedzei pārdošanas jomā bija ietekme attiecībā uz ražošanu, krājumiem, jaudu, jaudas izmantošanu un nodarbinātības līmeni. No 2014. gada līdz 2015. gadam ražošana kopumā pieauga tādā pašā līmenī kā patēriņš (pieaugums attiecīgi par 17 % un 20 %). Tomēr pēc 2015. gada Savienības ražošanas nozare bija spiesta pārvērtēt pārdošanas prognozes. Tad arvien vairāk un redzamāk izpaudās atšķirība starp ražošanas tendenci un tirgus vispārējo attīstību, ražošanas apjomam no 2015. gada līdz izmeklēšanas periodam pieaugot par 12 procentpunktiem un patēriņam palielinoties par 54 procentpunktiem.
- (202) Tomēr, izņemot 2014. gadu, ražošanas apjoms sistemātiski pārsniedza pārdošanas apjomu, kā rezultātā būtiski palielinājās krājumi. Ražošanas jauda, kas līdz 2016. gadam bija palielinājusies atbilstīgi patēriņam, tika samazināta, lai aizkavētu jaudas izmantošanas rādītāja pasliktināšanos, kas no 2014. līdz 2016. gadam bija samazinājies par 9 procentpunktiem.
- (203) No 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam kopumā ražošanas apjoms samazinājās, krājumi pēc pārdošanas sezonas bija lielāki nekā pirms tās, jauda tika samazināta, nodarbinātības izaugsme apstājās, bet imports no ĶTR palielinājās par 155 procentpunktiem.
- (204) Spriedze attiecībā uz cenām un nespēja iegūt apjomradītus ietaupījumus topošā tirgū izraisīja pazeminātu Savienības ražošanas nozares rentabilitāti visā attiecīgajā periodā. Šis zemais peļņas līmenis, kā arī krājumu izmaiņas, samazināja pamatdarbības naudas plūsmas līdz līmenim, kas bija zemāks par attiecīgajā periodā veikto ieguldījumu līmeni, un tādējādi šai darījumdarbības jomai, kas ir finanšu resursu ziņā ietilpīga un kas lielā mērā ir atkarīga no banku nodrošinātās likviditātes, tika radīts papildu neaizsargātības elements. Izmeklēšanas periodā četri ražotāji bankrotēja.
- (205) Kaitējuma rādītāju dinamika attiecībā uz izaugsmi, tirgus daļu, jaudu, jaudas izmantošanu, krājumiem, peļņas normām, naudas plūsmām un spēju piesaistīt kapitālu bija negatīva. Citu rādītāju dinamika nebija negatīva, pateicoties vienīgi spēcīgam pamatā esošam pieprasījuma pieaugumam.
- (206) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija šajā posmā secināja, ka Savienības ražošanas nozarei ir nodarīts būtisks kaitējums pamatregulas 3. panta 5. punkta nozīmē.

5. CĒLOŅSAKARĪBA

- (207) Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 6. punktu Komisija pārbaudīja, vai imports par dempinga cenām no ĶTR ir izraisījis būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei. Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 7. punktu Komisija arī pārbaudīja, vai citi zināmi faktori tajā pašā laikā varētu būt izraisījuši kaitējumu Savienības ražošanas nozarei.

- (208) Komisija nodrošināja, lai jebkāds iespējamais kaitējums, ko varētu būt izraisījuši citi faktori, kas nav imports par dempinga cenām no ĶTR, netiktu attiecināts uz importu par dempinga cenām. Šie faktori ir šādi: imports no citām trešām valstīm, Savienības ražotāju eksporta pārdošanas rādītāji, kā arī ieguldījumu un jaudu palielināšanas iespējamā ietekme.

5.1. Importa par dempinga cenām ietekme

- (209) No ĶTR par dempinga cenām importēto ražojumu cenas izmeklēšanas periodā bija ievērojami zemākas par Savienības ražošanas nozares noteiktajām cenām ar samazinājuma starpību robežās no 16,2 % līdz 43,2 %. Attiecīgajā periodā Savienības ražošanas nozare zaudēja 23 procentpunktus no tirgus daļas tirgū, kas pieauga par 74 %, bet importa no ĶTR apjoms palielinājās par 250 % un ieguva 17 procentpunktus no tirgus daļas, veidojot pieaugumu no 18 % līdz 35 %. Spriedze, ko attiecībā uz cenām izraisīja imports no ĶTR par dempinga cenām, bija pamatā pazeminātam peļņas un naudas plūsmu līmenim.

5.2. Citu faktoru ietekme

5.2.1. Imports no trešām valstīm

- (210) Importa apjomam no citām trešām valstīm attiecīgajā periodā bija šāda dinamika:

12. tabula

Imports no trešām valstīm

Valsts		2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Taivāna	Apjoms (gab. skaits)	21 335	43 095	79 312	108 817
	<i>Indekss</i>	100	202	372	510
	Tirgus daļa (%)	2	3	5	5
	Vidējā cena (EUR)	622	571	843	1 016
	<i>Indekss</i>	100	92	135	163
Vjetnama	Apjoms (gab. skaits)	37 892	74 259	91 468	101 376
	<i>Indekss</i>	100	196	241	268
	Tirgus daļa (%)	3	5	5	5
	Vidējā cena (EUR)	435	539	542	570
	<i>Indekss</i>	100	124	125	131
Šveice	Apjoms (gab. skaits)	883	14 310	30 477	28 440
	<i>Indekss</i>	100	1 621	3 452	3 221
	Tirgus daļa (%)	0	1	2	1
	Vidējā cena (EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	<i>Indekss</i>	100	122	141	141
Japāna	Apjoms (gab. skaits)	16 994	4 217	1 613	1 710
	<i>Indekss</i>	100	25	9	10
	Tirgus daļa (%)	1	0	0	0
	Vidējā cena	1 098	1 406	1 687	952
	<i>Indekss</i>	100	128	154	87

Valsts		2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Kopā no visām trešām valstīm, izņemot ĶTR	Apjoms (gab. skaits)	77 104	135 881	202 870	240 343
	<i>Indekss</i>	100	176	263	312
	Tirgus daļa (%)	7	10	12	12
	Vidējā cena (EUR)	641	666	828	897
	<i>Indekss</i>	100	104	129	140

Avots: Eurostat.

- (211) Importa apjomam no trešām valstīm, kas nav ĶTR, bija strauja attīstības dinamika, tā tirgus daļai palielinoties no 7 % 2014. gadā (77 000 gab.) līdz 12 % (240 000 izmeklēšanas periodā). Tomēr pieauguma temps samazinājās kopš 2015. gada, kad Ķīnas eksportētāji pastiprināja savu darbību.
- (212) Šā importa izcelsmes valstis bija gandrīz vienīgi Taivāna un Vjetnama. Tomēr pēc 2015. gada Komisija konstatēja lēnāku pieaugumu importam no Vjetnamas, ko varētu izskaidrot ar būtisku un pieaugošu cenu starpību ar importu no Ķīnas. Tāpat situācijā, kad cenas pieauga tikpat ievērojami, pastāvīga izaugsme bija importam no Taivānas, kas liecina, ka šis imports varētu būt virzīts uz augstākās kvalitātes tirgus segmentu.
- (213) Importa no Taivānas un Vjetnamas cenas vidēji bija zemākas nekā Savienības ražošanas nozarē noteiktās cenas. Tomēr, ņemot vērā elektrisko velosipēdu plašo cenu diapazonu, Komisija nevar apgalvot, ka šā importa cenas bija zemākas par Savienības ražošanas nozarē noteiktajām cenām, ja tās salīdzina uz analogiem pamatiem. Turklāt šā importa vidējās cenas pieauga, bet importa no ĶTR vidējās cenas samazinājās.
- (214) Tomēr atšķirība starp importa no Vjetnamas cenām un Savienības ražošanas nozarē noteiktajām cenām bija ievērojama, un nevar izslēgt, ka tās nedaudz veicināja kaitējumu. Tomēr pēc 2015. gada imports no Vjetnamas vairs neatguva tirgus daļu, un tā apjoms joprojām bija mazs.
- (215) Tādējādi imports no visām pārējām valstīm, izņemot ĶTR, nemazināja cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām no ĶTR un Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu, un tā ietekme uz kaitējumu varētu būt tikai niecīga.

5.2.2. Savienības ražošanas nozares eksporta rādītāji

- (216) Četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju eksporta apjoma dinamika attiecīgajā periodā bija šāda:

13. tabula

Izlasē iekļauto Savienības ražotāju eksporta rādītāji

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	Izmeklēšanas periods
Eksporta apjoms (gab.)	5 539	14 529	24 922	21 548
<i>Indekss</i>	100	262	450	389
Vidējā cena (EUR)	1 570	680	676	907
<i>Indekss</i>	100	43	43	58

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

- (217) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju no Savienības izvesto ražojumu apjoms bija niecīgs (3 % no kopējā pārdošanas apjoma attiecīgajā periodā). Pat ņemot vērā vidējās cenas samazinājumu, Savienības eksporta rezultāti nevar būt kaitējuma iemesls.

5.2.3. Ieguldījumi un jaudas palielināšana

- (218) CCCME apgalvoja, ka ieguldījumi ražošanas jaudas palielināšanā, pārsniedzot visas reālās pārdošanas apjomu prognozes, 2016. gadā izraisīja šīs jaudas pārpalikumu, kā rezultātā gan būtiski samazinājās jaudas izmantošana, gan smagi tika ietekmēta rentabilitāte.
- (219) Komisija noraidīja šo argumentu. Pirmkārt, nevar teikt, ka ieguldījumi jaudas palielināšanā pārsniedza visas reālās pārdošanas prognozes. Kā parādīts iepriekš sniegtajā 5. tabulā, ražošanas jauda no 2015. gada līdz 2016. gadam palielinājās par 300 000 gabaliem. Tas pilnībā bija saskaņā ar 2015.–2016. gada patēriņa pieaugumu, ko arī veidoja 300 000 ražošanas vienības, kā parādīts iepriekš sniegtajā 2. tabulā. Ķīnas importa par dempinga cenām negodīgi radītās spriedzes dēļ Savienības ražošanas nozarē no 2016. gada līdz izmeklēšanas periodam ražošanas jauda tika samazināta par vairāk nekā 150 000 gabaliem, neskatoties uz turpmāko tirgus izaugsmi vairāk nekā 300 000 gabalu apjomā.
- (220) Otrkārt, Komisija norādīja, ka kapitālizdevumu līmenis nebija augsts. Gluži pretēji, attiecīgajā periodā tas bija zem 2 % no kopējā apgrozījuma. Savienības ražošanas nozarē tika pārveidotas esošās ražošanas līnijas, un tāpēc jaudas palielinājums nebija būtisks kapitālizdevumu veicinātājs.
- (221) Treškārt, kapitālizdevumi netika ņemti vērā, nosakot rentabilitāti (izņemot attiecībā uz nolietojumu un amortizāciju, kas būtiski nepalielinājās) vai naudas plūsmas (kas ir pamatdarbības līmenī). Tāpēc nebija pareizi tas, ka šie rādītāji tika interpretēti saistībā ar ieguldījumu līmeni.
- (222) Visbeidzot, Komisijas rādītāji liecināja, ka ražošanas izmaksas palielinājās atbilstīgi pārdošanas cenām. Tādējādi nevar apgalvot, ka jaudas palielinājums izraisīja nesamērīgu ietekmi uz ražošanas izmaksām.

5.3. Secinājums par cēloņsakarību

- (223) Komisija provizoriski noteica cēloņsakarību starp Savienības ražotājiem nodarīto kaitējumu un importu no ĶTR par dempinga cenām.
- (224) Komisija ir nošķīrusi un atdalījusi visu zināmo faktoru ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli no kaitējuma, ko izraisījis imports par dempinga cenām.
- (225) Ir provizoriski secināts, ka pārējie apzinātie faktori, piemēram, imports no citām trešām valstīm, Savienības ražotāju eksporta pārdošanas rādītāji un ieguldījumu un jaudas palielinājuma iespējamā ietekme nemazina cēloņsakarību, pat ja ņem vērā to iespējamo kopējo ietekmi.
- (226) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija šajā posmā secināja, ka imports no ĶTR par dempinga cenām ir nodarījis būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei un citi faktori ne atsevišķi, ne kopā nav mazinājuši šo cēloņsakarību starp kaitējumu un importu par dempinga cenām.

6. SAVIENĪBAS INTERESES

- (227) Komisija saskaņā ar pamatregulas 21. pantu pārbaudīja, vai tā var nepārprotami secināt, ka pasākumu noteikšana šajā konkrētajā gadījumā nebūtu Savienības interesēs, kaut arī konstatēts dempings, kas izraisa kaitējumu. Nosakot Savienības intereses, tika ņemtas vērā visas dažādās saistītās intereses, ieskaitot Savienības ražošanas nozares, importētāju un lietotāju intereses.

6.1. Piegādātāju intereses

- (228) CONEBI, kas apvieno valstu asociācijas, pārstāvot gan velosipēdu ražotājus, gan detaļu piegādātājus, atbalstīja pasākumu noteikšanu. Tomēr neviens piegādātājs šajā izmeklēšanā nepieņēma individuālu nostāju.
- (229) Saskaņā ar CONEBI iesniegtajiem datiem velosipēdu detaļas (gan parastajiem, gan elektriskajiem velosipēdiem), nodarbinot gandrīz 21 000 darbinieku 19 dalībvalstīs, ražo 424 uzņēmumi, kuri 2016. gadā ražošanā un inovācijā ieguldīja vairāk nekā EUR 660 miljonus.
- (230) Komisija provizoriski secināja, ka antidempinga maksājuma noteikšana būtu Savienības ražošanas nozares piegādātāju interesēs.

6.2. Savienības ražošanas nozares intereses

- (231) Savienības ražošanas nozarē ir lieli, kā arī mazie un vidējie uzņēmumi, un šajā nozarē attiecīgajā periodā tika tieši nodarbināti aptuveni 3 600 darbinieku divpadsmit dalībvalstīs. Turklāt, lai gan elektrisko velosipēdu patēriņš joprojām veido nelielu daļu no kopējā velosipēdu tirgus, pieprasījuma maiņa no parastajiem velosipēdiem uz elektriskajiem velosipēdiem ir strauja un rada strukturālu problēmu attiecībā uz kopējās velosipēdu ražošanas nozares darbības līmeņa, pievienotās vērtības un darbvieta saglabāšanu.
- (232) Kā parādīts iepriekš 4.4.4. iedaļā, analizējot kaitējuma rādītāju dinamiku kopš attiecīgā perioda sākuma, Savienības ražošanas nozares stāvoklis kopumā pasliktinājās, un to negatīvi ietekmēja imports par dempinga cenām.
- (233) Komisija paredz, ka pagaidu antidempinga maksājuma noteikšana ļaus visiem ražotājiem Savienības tirgū darboties godīgas tirdzniecības apstākļos. Ja pasākumi netiks veikti, ir ļoti iespējama Savienības ražošanas nozares ekonomiskā un finanšu stāvokļa turpmāka pasliktināšanās.
- (234) Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka antidempinga maksājuma noteikšana būtu Savienības ražošanas nozares interesēs.

6.3. Nesaistīto importētāju intereses

- (235) CEIEB izvirzīja iebildumus pret pasākumu noteikšanu. Tajā bija pārstāvēts divdesmit viens importētājs no septiņām dalībvalstīm.
- (236) Vienpadsmit no CEIEB dalībniekiem bija piedalījušies atlases procedūrā. Turklāt divi uzņēmumi, kas neietilpst minētajā grupā, arī nepiekrita antidempinga pasākumu noteikšanai. Kopumā trīspadsmit uzņēmumi, kuru importa apjoms ir zināms, izmeklēšanas periodā veidoja 10 % no kopējā importa no ĶTR.
- (237) Izlasē iekļauto importētāju iesniegtie dati liecināja, ka maksājumu noteikšana, iespējams, vismaz uz laiku pārtrauktu piegādes ķēdes un apdraudētu to finansiālo stāvokli, ja šie importētāji nevarētu ar minēto maksājumu saistītās palielinātās izmaksas novirzīt uz saviem pircējiem.
- (238) Izlasē iekļauto importētāju iesniegtie dati arī liecināja, ka lielākie importētāji bija varējuši iepirkt piemērotus elektriskos velosipēdus ārpus ĶTR, tostarp no Savienības ražotājiem, un/vai šiem importētājiem bija iespējami alternatīvi piegādes avoti ārpus ĶTR, tostarp Savienības ražošanas nozarē. Šajos importētāju uzņēmumos ir nodarbināta lielākā daļa no darbiniekiem, kas minēti 236. apsvērumā.
- (239) Importa statistika rāda, ka Vjetnama un Taivāna Eiropas importētājiem nodrošināja būtiskus elektrisko velosipēdu apjomus. Iespējams, ka piegādes importētājiem potenciāli varētu veikt arī citas valstis, kurām ir labas pozīcijas parasto velosipēdu ražošanā.
- (240) Šajā saistībā Komisija norāda, ka maksājumu noteikšana parasto velosipēdu importam no ĶTR neizraisīja Savienības tirgus slēgšanu importam un gluži pretēji – palielināja to valstu skaitu, kuras veic parasto velosipēdu piegādes. Savukārt lielajos tirgos, kuros nav noteikti pasākumi attiecībā uz parastajiem velosipēdiem no ĶTR, piemēram, Amerikas Savienotajās Valstīs un Japānā, imports veidoja attiecīgi 99 % un 90 % no tirgus apjoma, un lielāko šā importa daļu veidoja no ĶTR ievestie ražojumi.
- (241) Komisija atzīmēja, ka velosipēdu ražošanas nozarē darbību veic vairāk nekā 450 ražotāji, no kuriem tikai 37 uzņēmumi patlaban ražo elektriskos velosipēdus. Turklāt pašreizējie elektrisko velosipēdu ražotāji jau piegādā plašu elektrisko velosipēdu klāstu, un normālos tirgus apstākļos tie var palielināt ražošanas jaudu.
- (242) Lai gan maksājumu noteikšana varētu negatīvi ietekmēt vairākus, galvenokārt mazos, importētāju uzņēmumus, maksājumu noteikšanas negatīvo ietekmi varētu mazināt piemērotu velosipēdu piegādes avotu pieejamība Savienības ražošanas nozarē, citās trešās valstīs, kā arī ĶTR par taisnīgām cenām.
- (243) Tāpēc Komisija secināja, ka maksājumu noteikšana nav importētāju interesēs, bet ka iespējamā negatīvā ietekme uz importētājiem nenomāc to pozitīvo ietekmi, kāda minētajiem pasākumiem ir attiecībā uz Savienības ražošanas nozari.

6.4. Lietotāju intereses

- (244) Eiropas Riteņbraucēju federācija (ECF) puda viedokli šajā izmeklēšanā. ECF ir organizācija, kas pārstāv riteņbraucēju asociācijas un federācijas. ECF norādīja, ka cena nav noteicošais faktors tam, vai cilvēki izmanto velosipēdus vairāk vai mazāk, un sniedza pierādījumus, ka valstis, kurās cilvēki vairāk izmanto velosipēdus, ir tās valstis, kurās velosipēdi un elektriskie velosipēdi ir dārgāki.

- (245) Šo modeli apstiprināja apsvērumi, ko iesniedza importētāju grupa, kas iebilda pret minētajiem pasākumiem, un šie apsvērumi liecināja, ka visstraujākais elektrisko velosipēdu ieviešanas temps ir tajās valstīs, kurās elektriskie velosipēdi vidēji ir visdārgākie.
- (246) Importētāju grupa arī apgalvoja, ka pastāv cieša saikne starp elektrisko velosipēdu cenām, velotransporta kultūru valstī, infrastruktūras kvalitāti un – galu galā – elektrisko velosipēdu ieviešanu.
- (247) ECF atbalsta tādus tirgus nosacījumus, kas sekmē kvalitāti, inovāciju un pakalpojumus. Tādējādi, ja dempings tiktu konstatēts, ECF apgalvoja, ka tas negatīvi ietekmētu elektrisko velosipēdu attīstību un rezultātā – pāreju uz zaļāku Eiropu, kas piedāvā saviem pilsoņiem efektīvāku mobilitāti.
- (248) Savukārt importētāju grupa, kas iebilda pret pasākumu noteikšanu, apgalvoja, ka šie pasākumi neļautu Ķīnas ražotājiem piegādāt zemākās kvalitātes tirgus segmenta produkciju, kā arī izstrādāt vidējās un augstākās kvalitātes ražojumus, kā rezultātā mazinātos konkurence. Tā kā Savienības ražošanas nozare lielā mērā veicot darbību vidējās un augstākās kvalitātes tirgus segmentos, tas savukārt izraisītu izvēles samazināšanos un augstākas cenas Eiropas patērētājiem.
- (249) Izmeklēšanas gaitā ir atklājies, ka Savienības ražošanas nozare darbojas visos tirgus segmentos, tostarp zemākās kvalitātes ražojumu tirgus segmentā. Paredzams, ka minētie pasākumi palielinās un dažādos elektrisko velosipēdu piedāvājumu, atjaunojot vienlīdzīgu konkurences apstākļus. Jāatgādina, ka pasākumu noteikšana parastajiem velosipēdiem nemazināja izvēli patērētājiem, bet gan palielināja šīs produkcijas piegādātāju un izcelsmes valstu dažādību. Tāpēc minētais arguments tika atzīts par nepamatotu un bija jānoraida.
- (250) Lai gan paredzams, ka pasākumu noteikšanas rezultātā tiks atjaunotas tirgus cenas, kas faktiski ir augstākas par dempinga cenām, cena ir viens no patērētāju izvēli ietekmējošiem faktoriem, un izmaksu un ieguvumu salīdzinājumam ar elektrisko velosipēdu alternatīvām, piemēram, automobiļiem, motocikliem vai motorolleriem, ir jālīdzsvaro iespējamā ietekme uz cenām patērētājiem.
- (251) Komisija konstatēja, ka patērētāju interesi nevar vienādot ar cenu ietekmi, ko izraisa pasākumi virzībā uz tādu importu no ĶTR, kas nerada kaitējumu. Gluži pretēji, ir pierādījumi tam, ka patērētāju izvēli ietekmē citi faktori, piemēram, dažādība, kvalitāte, inovācijas un pakalpojumi, ko var panākt tikai ar godīgu un atklātu konkurenci normālos tirgus apstākļos.
- (252) Tāpēc Komisija secināja, ka pasākumi pārmērīgi neietekmētu patērētāju situāciju un sekmētu elektrisko velosipēdu ilgtspējīgu attīstību Eiropā, kā arī veicinātu plašāku labumu sabiedrībai, ko šī joma var sniegt vides aizsardzības un uzlabotas mobilitātes ziņā.

6.5. Citu personu intereses

- (253) Visbeidzot, Eiropas arodbiedrību organizācija *IndustriAll* puda bažas attiecībā uz importa par dempinga cenām negatīvo ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli, kā arī atbalstīja pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgu konkurences apstākļus un pastāvīgu spēcīgu nodarbinātību Savienībā.

6.6. Secinājums par Savienības interesēm

- (254) Lai gan nevarēja izslēgt minēto pasākumu negatīvo ietekmi uz attiecīgā ražojuma mazajiem importētājuņēmumiem un cenām patērētājiem, tā nenomāc ieguvumus, ko šie pasākumi sniedz piegādātājiem, Savienības ražošanas nozarei un patērētājiem.
- (255) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka nav pārliecinošu iemeslu, kas šajā izmeklēšanas posmā liecinātu par to, ka pagaidu pasākumu noteikšana attiecīgā ĶTR izcelsmes ražojuma importam nav Savienības interesēs.

7. PAGAUDU ANTIDEMPINGA PASĀKUMI

- (256) Ņemot vērā Komisijas secinājumus par dempingu, kaitējumu, cēloņsakarību un Savienības interesēm, būtu jānosaka pagaidu pasākumi, lai novērstu turpmāku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, ko izraisa imports no ĶTR par dempinga cenām.

7.1. Kaitējuma novēršanas līmenis

- (257) Lai noteiktu pasākumu apmēru, Komisija vispirms noteica maksājuma apmēru, kas nepieciešams, lai novērstu kaitējumu Savienības ražošanas nozarei.
- (258) Kaitējums tiktu novērsts, ja Savienības ražošanas nozare spētu segt ražošanas izmaksas un no līdzīgā ražojuma pārdošanas Savienības tirgū gūt tādu peļņu pirms nodokļu nomaksas, ko šāda veida ražošanas nozare savā tirgū varētu pienācīgi gūt parastos konkurences apstākļos, proti, ja nebūtu importa par dempinga cenām.
- (259) Lai noteiktu šādu peļņu, ko varētu pienācīgi gūt parastos konkurences apstākļos, Komisija ņēma vērā pārdošanā nesaistītiem pircējiem gūto peļņu, ko izmanto, lai noteiktu kaitējuma novēršanas līmeni.
- (260) Mērķa peļņa provizoriski tika noteikta 4,3 % apmērā, kas ir Savienības ražošanas nozares augstākā vidējā peļņas norma attiecīgajā periodā. Izlasē iekļautie Savienības ražotāji nevarēja norādīt peļņas normu elektrisko velosipēdu ražošanai pirms 2014. gada.
- (261) Tad Komisija noteica kaitējuma novēršanas līmeni, izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju no ĶTR, kuri sadarbojās, vidējo svērto importa cenu, atbilstīgi koriģētu, ņemot vērā importēšanas izmaksas un muitas nodokļus, kura tika noteikta cenas samazinājuma aprēķiniem, salīdzinot ar izlasē iekļauto Savienības ražotāju izmeklēšanas periodā Savienības tirgū pārdotā līdzīgā ražojuma vidējo svērto cenu, kas neizraisa kaitējumu. Minētajā salīdzinājumā iegūto starpību izteica procentos no vidējās svērtās CIF importa vērtības.
- (262) Kaitējuma novēršanas līmenis "citiem uzņēmumiem, kas sadarbojās" un "visiem pārējiem uzņēmumiem" ir noteikts tādā pašā veidā kā dempinga starpība minētajiem uzņēmumiem (skatīt 123. līdz 127. apsvērumu).

7.2. Pagaidu pasākumi

- (263) ĶTR izcelsmes elektrisko velosipēdu importam būtu jānosaka pagaidu antidempinga pasākumi saskaņā ar mazākā maksājuma noteikumu, kas paredzēts pamatregulas 7. panta 2. punktā. Komisija salīdzināja kaitējuma novēršanas līmeņus ar dempinga starpībām. Maksājuma summa būtu jānosaka dempinga starpības vai kaitējuma novēršanas līmeņu apmērā atkarībā no tā, kurš no šiem lielumiem ir mazāks.
- (264) Pamatojoties uz iepriekš minēto, pagaidu antidempinga maksājuma likmēm, kas izteiktas kā CIF cena līdz Savienības robežai pirms nodokļa nomaksas, vajadzētu būt šādām:

Uzņēmums	Dempinga starpība	Kaitējuma novēršanas līmenis	Pagaidu antidempinga maksājums
<i>Bodo Vehicle Group Co., Ltd</i>	90,6 %	77,6 %	77,6 %
<i>Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd</i>	34,6 %	27,5 %	27,5 %
<i>Jinhua Vision Industry Co., Ltd</i> un <i>Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd</i>	42,8 %	21,8 %	21,8 %
<i>Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd</i>	106,4 %	83,6 %	83,6 %
Izlasē neiekļautie ražotāji eksportētāji, kuri sadarbojās (skatīt pielikumu)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Visi pārējie uzņēmumi	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) Komisija uz attiecīgā ražojuma importu attiecināja Reģistrācijas regulā noteikto reģistrāciju, ņemot vērā antidempinga un kompensācijas pasākumu iespējamu piemērošanu ar atpakaļejošu spēku atbilstoši pamatregulas 14. panta 5. punktam un antisubsidēšanas pamatregulas 24. panta 5. punktam.
- (266) Attiecībā uz pašreizējo antidempinga izmeklēšanu un ņemot vērā iepriekš izklāstītos konstatējumus, importa reģistrācija antidempinga izmeklēšanas nolūkā saskaņā ar pamatregulas 14. panta 5. punktu būtu jāpārtrauc.

- (267) Attiecībā uz paralēli notiekošo antisubsidēšanas izmeklēšanu attiecīgā ražojuma importa reģistrācija saskaņā ar antisubsidēšanas pamatregulas 24. panta 5. punktu būtu jāturpina.
- (268) Šajā procedūras posmā nav iespējams pieņemt lēmumu par antidempinga pasākumu iespējamu piemērošanu ar atpakaļejošu spēku.
- (269) Uzņēmumu antidempinga maksājuma individuālās likmes, kas norādītas šajā regulā, tika noteiktas, pamatojoties uz šīs izmeklēšanas konstatējumiem. Tāpēc tās atspoguļo izmeklēšanas gaitā konstatēto stāvokli attiecībā uz minētajiem uzņēmumiem. Tādējādi šīs maksājumu likmes piemēro tikai tāda attiecīgā ražojuma importam, kura izcelsme ir ĶTR un kuru ražojušas minētās juridiskās personas. Uz tāda attiecīgā ražojuma importu, kuru ražojis kāds cits, šīs regulas rezolutīvajā daļā konkrēti neminēts uzņēmums, tostarp tiesību subjekti, kas ir saistīti ar konkrēti minētajiem, būtu jāattiecinā maksājuma likme, kura piemērojama "visiem pārējiem uzņēmumiem". Tam nebūtu jāpiemēro individuālās antidempinga maksājuma likmes.
- (270) Uzņēmums var pieprasīt piemērot minētās individuālās antidempinga maksājuma likmes, ja tas pēc tam maina nosaukumu. Šāds pieprasījums ir adresējams Komisijai ⁽¹⁾. Pieprasījumā jāietver visa attiecīgā informācija, kas apliecina, ka nosaukuma maiņa neietekmē uzņēmuma tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi. Ja uzņēmuma nosaukuma maiņa neietekmē tā tiesības gūt labumu no tam piemērojamās maksājuma likmes, paziņojumu par nosaukuma maiņu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
- (271) Lai pareizi piemērotu antidempinga maksājumus, antidempinga maksājums, kas attiecas uz visiem pārējiem uzņēmumiem, būtu jāpiemēro ne vien ražotājiem eksportētājiem, kuri šajā izmeklēšanā nesadarbojās, bet arī ražotājiem, kuri izmeklēšanas periodā neeksportēja uz Savienību.

8. NOBEIGUMA NOTEIKUMI

- (272) Pareizas pārvaldības labad Komisija aicināja ieinteresētās personas konkrētā termiņā sniegt rakstiskas piezīmes un/vai prasīt uzklauššanu Komisijā un/vai pie tirdzniecības procedūru uzklauššanas amatpersonas.
- (273) Secinājumi par pagaidu maksājumu noteikšanu ir provizoriski un var tikt grozīti izmeklēšanas noslēguma posmā,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru importam, kurus patlaban klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (*Taric* kods 8711 60 90 10), tiek noteikts pagaidu antidempinga maksājums.
2. Pagaidu antidempinga maksājuma likmes, kas piemērojamas 1. punktā aprakstītā un turpmāk sarakstā norādīto uzņēmumu ražotā ražojuma neto cenai ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļa samaksas, ir šādas:

Uzņēmums	Pagaidu antidempinga maksājums	<i>Taric</i> papildu kods
<i>Bodo Vehicle Group Co., Ltd</i>	77,6 %	C382
<i>Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd</i>	27,5 %	C383
<i>Jinhua Vision Industry Co., Ltd</i> un <i>Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd</i>	21,8 %	C384
<i>Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd</i>	83,6 %	C385
Pārējie ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās un ir uzskaitīti pielikumā	37,0 %	Skatīt pielikumu
Visi pārējie uzņēmumi	83,6 %	C999

⁽¹⁾ Eiropas Komisija, Tirdzniecības ģenerāldirektorāts, H direktorāts, *Rue de la Loi* 170, 1040 Brisele, Beļģija.

3. Šā panta 2. punktā minētajiem uzņēmumiem individuālās maksājuma likmes piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins, kurā ir šāda deklarācija, kuru datējusi un parakstījusi šo rēķinu izdevušās struktūras amatpersona un kurā norādīts tās vārds, uzvārds un ieņemamais amats: “Es, *apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādītie elektriskie velosipēdi, kas pārdoti eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražoti uzņēmumā (uzņēmuma nosaukums un adrese), (Taric papildu kods), Ķīnas Tautas Republikā. Apliecinu, ka rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un patiesa.*” Ja šādu rēķinu neuzrāda, tad piemēro “visiem pārējiem uzņēmumiem” piemērojamo maksājumu.
4. Laižot 1. punktā minēto ražojumu brīvā apgrozībā Savienībā, iemaksā drošības naudu pagaidu maksājuma apmērā.
5. Ja nav noteikts citādi, tad piemēro attiecīgos spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

1. Ieinteresētās personas 25 kalendāro dienu laikā no šīs regulas spēkā stāšanās dienas var:
- a) prasīt, lai tām izpauž būtiskos faktus un apsvērumus, uz kuru pamata pieņemta šī regula;
 - b) iesniegt rakstiskas piezīmes Komisijai; un
 - c) prasīt uzklauššanu Komisijā un/vai pie tirdzniecības procedūru uzklauššanas amatpersonas.
2. Personas, kas minētas Regulas (ES) 2016/1036 21. panta 4. punktā, 25 kalendāro dienu laikā no šīs regulas spēkā stāšanās dienas var sniegt piezīmes par pagaidu pasākumu piemērošanu.

3. pants

Īstenošanas regulas (ES) 2018/671 1. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ar šo muitas dienestiem tiek uzdots saskaņā ar Regulas (ES) 2016/1037 24. panta 5. punktu attiecīgi rīkoties, lai reģistrētu Savienībā importētos Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdus ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru, kurus patlaban klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (Taric kods 8711 60 90 10).”

4. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šīs regulas 1. pantu piemēro sešus mēnešus.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2018. gada 17. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Uzņēmuma nosaukums	Province	Taric papildu kods
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd	Jiangsu	C388
Aima Technology Group Co., Ltd	Tianjin	C389
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd	Beijing	C391
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 and 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

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

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