

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/73**z dnia 17 stycznia 2019 r.****nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Wszczęcie postępowania**

- (1) W dniu 20 października 2017 r. Komisja Europejska („Komisja”) na podstawie art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 („rozporządzenie podstawowe”) wszczęła postępowanie antydumpingowe dotyczące przywozu do Unii Europejskiej („Unia”) rowerów pedałowycch ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny („rowery elektryczne”) pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL”).
- (2) Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”).
- (3) Komisja wszczęła postępowanie w następstwie skargi złożonej w dniu 8 września 2017 r. przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Rowerów („skarżący” lub „EBMA”). Skarżący reprezentuje ponad 25 % całkowitej unijnej produkcji rowerów elektrycznych. W skardze przedstawiono dowody na wystąpienie dumpingu i wynikającej z niego istotnej szkody, które uznano za wystarczające uzasadnienie wszczęcia postępowania.
- (4) Dnia 21 grudnia 2017 r. Komisja wszczęła dochodzenie antysubsydyjne w odniesieniu do przywozu do Unii rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL i rozpoczęła odrębne postępowanie. Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽³⁾.

1.2. Rejestracja przywozu

- (5) Dnia 31 stycznia 2018 r. skarżący złożył wniosek o rejestrację przywozu rowerów elektrycznych z ChRL na podstawie art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego. Dnia 3 maja 2018 r. Komisja opublikowała rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/671 („rozporządzenie w sprawie rejestracji”) ⁽⁴⁾ poddające rejestracji przywóz rowerów elektrycznych z ChRL od dnia 4 maja 2018 r.

1.3. Środki tymczasowe

- (6) Dnia 18 lipca 2018 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1012 ⁽⁵⁾ („rozporządzenie w sprawie ceł tymczasowych”) Komisja nałożyła tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz do Unii rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Zawiadomienie o wszczęciu postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C 353 z 20.10.2017, s. 19).

⁽³⁾ Zawiadomienie o wszczęciu postępowania antysubsydyjnego dotyczącego przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C 440 z 21.12.2017, s. 22).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/671 z dnia 2 maja 2018 r. poddające rejestracji przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 113 z 3.5.2018, s. 4).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1012 z dnia 17 lipca 2018 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/671 (Dz.U. L 181 z 18.7.2018, s. 7).

- (7) Jak stwierdzono w motywie 7 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dochodzenie w sprawie dumpingu i powstałej szkody obejmowało okres od dnia 1 października 2016 r. do dnia 30 września 2017 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”), natomiast analiza tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowała okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

1.4. Dalsze postępowanie

- (8) Po ujawnieniu istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których nałożono tymczasowe cło antydumpingowe („ujawnienie tymczasowych ustaleń”), skarżący, Chińska Izba Gospodarcza ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych („CCCME”), Kolektyw europejskich importerów rowerów elektrycznych („CEIEB”), indywidualni importerzy niepowiązani i indywidualni chińscy producenci eksportujący przedłożyli oświadczenia pisemne przedstawiające ich opinie w sprawie tymczasowych ustaleń.
- (9) Stronom, które wystąpiły z odpowiednim wnioskiem, umożliwiono wypowiedzenie się w formie ustnej. W posiedzeniach wyjaśniających uczestniczyli skarżący, CEIEB, importerzy niepowiązani oraz jeden indywidualny chiński producent eksportujący. Wspomniany chiński producent eksportujący uczestniczył w jednym posiedzeniu wyjaśniającym w obecności rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu.
- (10) Komisja rozpatrzyła uwagi przedstawione przez zainteresowane strony i odniosła się do nich, jak przedstawiono w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) Komisja kontynuowała poszukiwanie i weryfikowanie wszelkich informacji, które uznała za konieczne do sformułowania ostatecznych ustaleń. W celu weryfikacji odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu otrzymanych od niepowiązanych importerów przeprowadzono wizyty weryfikacyjne na terenie następujących przedsiębiorstw:
- BH BIKES EUROPE S.L. (Vitoria, Hiszpania);
 - BIZBIKE BVBA (Wielsbeke, Belgia);
 - NEOMOUV SAS (La Flèche, Francja).
- (12) Komisja poinformowała wszystkie zainteresowane strony o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierza nałożyć ostateczne cło antydumpingowe na przywóz do Unii rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL („ostateczne ujawnienie”).
- (13) Uwagi przedstawione przez zainteresowane strony zostały rozpatrzone i w stosownych przypadkach uwzględnione.

1.5. Kontrola wyrywkowa

- (14) Wykaz chińskich producentów eksportujących zamieszczony w załączniku 1 do niniejszego rozporządzenia zmodyfikowano w celu uwzględnienia zmiany nazwy jednego chińskiego producenta eksportującego na Easy Electricity Technology Co., Ltd. oraz dodania do załącznika 1 innego producenta eksportującego – Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd.

1.6. Indywidualne badanie

- (15) Sześciu nieobjętych próbą producentów eksportujących wystąpiło z oficjalnym wnioskiem o indywidualne badanie na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia podstawowego. Trzy z tych przedsiębiorstw stanowiły grupy przedsiębiorstw, w skład których wchodziło łącznie sześć powiązanych przedsiębiorstw handlowych. Ponadto dwa przedsiębiorstwa, które złożyły formalny wniosek o badanie indywidualne, złożyły również wniosek o traktowanie na zasadach rynkowych. W następstwie ujawnienia tymczasowych ustaleń cztery z tych przedsiębiorstw ponownie złożyły wnioski o indywidualne badanie.
- (16) Jak wyjaśniono w motywie 47 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zbadanie tak znacznej liczby wniosków byłoby nadmiernie uciążliwe i nie pozwoliłoby na zakończenie postępowania w terminie ustanowionym w rozporządzeniu podstawowym. Ponadto dodatkowy okres między etapem tymczasowym a ostatecznym nie był wystarczający, aby Komisja była w stanie rozpatrzyć tak dużą liczbę wniosków. W związku z tym Komisja potwierdziła swoją decyzję o niezatwierdzeniu żadnych wniosków o indywidualne badanie.

1.7. Traktowanie na zasadach rynkowych („MET”)

- (17) CCCME, Bodo Vehicle, Suzhou Rununion oraz Jinhua Vision podtrzymały swoje stanowisko, że ponieważ lit. a) pkt (ii) sekcja 15 protokołu przystąpienia ChRL do Światowej Organizacji Handlu („WTO”) wygasł z dniem 11 grudnia 2016 r., Komisja powinna była uwzględnić krajowe ceny i koszty chińskich producentów eksportujących, aby ustalić, czy ma miejsce dumping. Komisja ustosunkowała się do tego argumentu w sposób objaśniony w sekcji 3.1.1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (18) Komisja zastosowała obowiązujące przepisy mające zastosowanie do przedmiotowego dochodzenia, tzn. art. 2 ust. 7 lit. a) i b) rozporządzenia podstawowego.
- (19) Przedsiębiorstwo Giant Electric Vehicle „Giant” ustosunkowało się do ujawnienia tymczasowych ustaleń, ponownie stwierdzając, że Komisja powinna była przyznać przedsiębiorstwu Giant traktowanie na zasadach rynkowych, ponieważ zdaniem przedsiębiorstwa Giant przedsiębiorstwo to spełniło kryteria dotyczące MET określone w art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego, w szczególności kryteria 1 i 3. Przedsiębiorstwo Giant zakwestionowało w szczególności interpretację Komisji dotyczącą ingerencji państwa, twierdząc, że możliwość ingerencji państwa nie była wystarczająca do odrzucenia wniosku o MET. Ponadto przedsiębiorstwo ponownie przedstawiło swoje argumenty, twierdząc, że wpływ zakłóceń na cenę aluminium był znikomy.
- (20) W odniesieniu do kryterium 1 Komisja stwierdziła znaczną ingerencję państwa na rynku aluminium, szczegółowo opisaną w dokumencie zawierającym ustalenia MET z dnia 3 maja 2018 r., w piśmie z dnia 29 maja odpowiadającym na uwagi przedsiębiorstwa Giant dotyczące ujawnienia ustaleń w sprawie MET oraz w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, w szczególności w jego motywach 88 i 89. Komisja ustaliła, że rząd chiński ma pełną kontrolę nad rynkiem aluminium i reguluje rynek aluminium w celu zapobiegania arbitrażowi w kontekście gospodarczym. Komisja uznała, że sytuacja ta powoduje zakłócenia na rynku aluminium w ChRL i stanowi znaczącą ingerencję państwa ze strony rządu chińskiego. Zakłócenia na rynku aluminium są tak poważne, że nie ma arbitrażu, którego brak sam w sobie stanowi znaczące zakłócenie.
- (21) Przedsiębiorstwo Giant nigdy nie zakwestionowało ustaleń Komisji dotyczących znacznej ingerencji państwa w rynek aluminium w ChRL oraz całkowitej kontroli rządu chińskiego nad tym rynkiem. Utrzymywało ono jedynie, że wpływ tej ingerencji państwa nie był istotny pod względem wartości w okresie objętym dochodzeniem. Komisja nie może przyjąć proponowanej wykładni, ponieważ nie znajduje ona potwierdzenia w orzecznictwie przytoczonym przez przedsiębiorstwo Giant⁽⁶⁾. Z orzecznictwa wynika, że kryterium 1 wyklucza przyznanie statusu MET w przypadku, gdy państwo w znaczący sposób ingerowało w funkcjonowanie mechanizmów rynkowych. Znacząca ingerencja państwa w tym zakresie nie potwierdza wniosku, że warunki gospodarki rynkowej przeważają w stosunku do producenta działającego na takim rynku⁽⁷⁾.
- (22) Tym samym potwierdzono ustalenie Komisji dotyczące kryterium 1 określonego w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.
- (23) W odniesieniu do kryterium 3 przedsiębiorstwo Giant utrzymywało, że Komisja nie ustosunkowała się do jego argumentów, zgodnie z którymi zachęty finansowe były nieznaczne i nie zostały przeniesione z poprzedniego systemu gospodarki nierynkowej, lecz były przejawem zasadnej polityki przemysłowej. Ponadto przedsiębiorstwo Giant ponownie oświadczyło, że Komisja powinna była uwzględnić znaczenie przyznawania praktycznie nieodpłatnych praw do użytkowania gruntów przez okres 50 lat istnienia przedsiębiorstwa.
- (24) Komisja zaznacza, że argument dotyczący zachęt finansowych, jak również metodyka zastosowana w odniesieniu do praw do użytkowania gruntów zostały już nie tylko wyczerpująco omówione w dokumencie zawierającym ustalenia MET, ale odniesiono się do nich również w piśmie z dnia 29 maja 2018 r. zawierającym odpowiedź na uwagi przedsiębiorstwa Giant. Ponadto uzasadnienie Komisji opisano również w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, w szczególności w motywach 91 i 92.
- (25) W oparciu o uzasadnienie przedstawione w wymienionych dokumentach Komisja doszła do wniosku, że preferencyjna stopa podatkowa była zachętą finansową o charakterze quasi-trwałym i otwartym, która mogłaby również służyć pozyskaniu kapitału po dyskontowanych stawkach, a tym samym w znacznym stopniu zakłócać konkurencję w perspektywie długookresowej. Komisja uznała również, że ulga podatkowa z tytułu nakładów na prace badawczo-rozwojowe miała charakter powtarzalny i nie była ograniczona w czasie, a przez to miałyby podobny skutek. Na koniec Komisja przypomina, że przedsiębiorstwo Giant faktycznie nie zapłaciło za swoje prawa do użytkowania gruntów (zob. motyw 21). Przedsiębiorstwo Giant nie przedstawiło żadnych nowych argumentów.

⁽⁶⁾ Sprawa C-337/09 P, Rada przeciwko Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group, ECLI:EU:C:2012:471, pkt 66 i 73. Zob. również sprawa C-26/96, Rotexchemie przeciwko Hauptzollamt Hamburg-Waltershof, ECLI:EU:C:1997:261, pkt 9 oraz sprawa C-338/10, GLS przeciwko Hauptzollamt Hamburg-Stadt, ECLI:EU:C:2012:158, pkt 20.

⁽⁷⁾ Sprawa C-337/09 P, Rada przeciwko Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd., ECLI:EU:C:2012:471, pkt 90: „W tym względzie należy przypomnieć, że SPR może być przyznany podmiotowi gospodarczemu wyłącznie wtedy, gdy ponoszone przez niego koszty i stosowane przez niego ceny są wynikiem swobodnej gry podaży i popytu. Nie jest tak, jeśli na przykład państwo ingeruje bezpośrednio w ceny niektórych surowców lub koszty pracy”.

- (26) Kryterium 3 – wymóg braku znaczących zakłóceń przeniesionych z poprzedniego systemu gospodarki nierynkowej – nie zostało zatem spełnione.
- (27) CEIEB utrzymywał, że odmowa przyznania statusu MET chińskiemu producentowi eksportującemu była dyskryminująca, ponieważ przemysł Unii nabywa aluminiowe ramy z ChRL, a zatem również czerpie korzyści z zakłóceń na rynku aluminium w ChRL. CEIEB poruszył również kwestię przywozu ram aluminiowych z ChRL przez przemysł Unii w ramach programu zawieszenia należności przywozowych. Argumenty te odrzucono. Dokonywane przez przemysł Unii zakupy nie mają znaczenia dla analizy na podstawie art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego, której celem jest zbadanie, czy producent eksportujący kwalifikuje się do traktowania na zasadach rynkowych w celu określenia wartości normalnej. W związku z tym Komisja uznała, że nie ma to znaczenia dla decyzji o przyznaniu statusu MET.

1.8. Okres objęty dochodzeniem i okres badany

- (28) Wobec braku uwag dotyczących okresu objętego dochodzeniem i okresu badanego potwierdzono informacje przedstawione w motywie 7 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Uwagi dotyczące zakresu definicji produktu

- (29) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych trzech chińskich producentów eksportujących, jeden importer oraz CCCME ponowili swoje postulaty przedstawione w motywach 57–63 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych dotyczące wykluczenia rowerów elektrycznych wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów osiągających prędkość do 45 km/h („szybkie rowery elektryczne”) z zakresu definicji produktu.
- (30) Strony te argumentowały, że szybkie rowery elektryczne mają znacząco odmienne właściwości i docelowe zastosowanie oraz znacząco różne ceny i koszty, nie podlegają tym samym wymogom regulacyjnym oraz że z perspektywy konsumentów szybkie rowery elektryczne nie są towarem zamiennym w stosunku do wszystkich innych rowerów elektrycznych wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów osiągających prędkość do 25 km/h objętych niniejszym dochodzeniem.
- (31) CCCME stwierdziła, że Komisja nie uwzględniła faktu, iż wspomniana przez skarżącego modyfikacja oprogramowania odpowiedzialnego za maksymalną prędkość przez konsumentów była niezgodna z prawem, i dodała, że tej perspektywy nie można traktować jako prawdopodobnej możliwości.
- (32) Skarżący potwierdził, że zwiększanie maksymalnej prędkości osiągananej przez pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów poprzez wprowadzanie przez konsumentów modyfikacji w oprogramowaniu jest niezgodne z prawem. Skarżący przypomniał jednak, że jego argument nie był związany z taką możliwością, ale z modyfikacjami wprowadzonymi przez podmioty gospodarcze (importerów, handlowców) przed sprzedażą rowerów elektrycznych na rynku Unii. Jeżeli te zmiany w oprogramowaniu pociągają za sobą zmniejszenie maksymalnej prędkości osiągananej przez pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów, to – z punktu widzenia homologacji typu produktu – byłyby one legalne. Skarżący dodał, że takie zmiany w oprogramowaniu stwarzają oczywiste ryzyko obejścia środków antidumpingowych i antysubsydyjnych.
- (33) Komisja wskazuje, że motyw 65 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odnosi się nie tylko do modyfikacji oprogramowania przez konsumentów, ale modyfikacji oprogramowania w ogóle. Ponadto w tym samym motywie jednoznacznie odniesiono się zarówno do możliwości zwiększenia, jak i zmniejszenia maksymalnej prędkości. Chociaż CCCME zauważa, że zwiększenie przez konsumenta maksymalnej prędkości osiągananej przez pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów byłoby niezgodne z prawem, to nie kwestionuje innych zmian w oprogramowaniu, takich jak zmniejszenie maksymalnej prędkości osiągananej przez pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów przez podmioty gospodarcze, o których mowa w motywie 32 tego rozporządzenia. W związku z powyższym argument ten odrzucono.
- (34) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME twierdziła, że Komisja przedstawiła argument dotyczący podmiotów gospodarczych – a nie konsumentów – modyfikujących oprogramowanie w celu zwiększenia lub zmniejszenia prędkości osiągananej przez pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów po raz pierwszy dopiero w ujawnieniu ostatecznych ustaleń. Stwierdzenie to jest błędne. Jak wspomniano w poprzednim motywie, w motywie 65 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych jest mowa o wszystkich rodzajach oprogramowania, niezależnie od tego, kto jest odpowiedzialny za oprogramowanie. Nie ma powodów, aby przypuszczać, że motyw 65 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odnosi się jedynie do zmian oprogramowania wprowadzonych przez konsumentów i nie obejmuje zmian oprogramowania wprowadzanych przez podmioty gospodarcze. W każdym przypadku Komisja zauważa, że uwzględnienie w ostatecznym ujawnieniu jest wystarczające, aby umożliwić zgłoszenie uwag wszystkim zainteresowanym stronom.

- (35) CCCME utrzymywała, że stwierdzenie skarżącego, zgodnie z którym wszystkie rowery elektryczne zostały poddane tym samym testom zgodnie z normą EN 15194, nie było precyzyjne. CCCME stwierdziła, że zgodnie z normą EN 15194 wszystkie rowery elektryczne podlegają tym samym procedurom badania. Norma ta nie dotyczy jednak różnicy prędkości, która narzuca różne wymagania i sprawia, że szybkie rowery elektryczne nie są towarem zamiennym w stosunku do innych rowerów elektrycznych. CCCME twierdziła również, że szybkie rowery elektryczne – w przeciwieństwie do zwykłych rowerów elektrycznych – nie są objęte zakresem stosowania normy EN 15194.
- (36) CCCME stwierdziła, że szybkie rowery elektryczne są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 168/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady jako motorowery przeznaczone do użytku na drogach publicznych⁽⁸⁾. Z zakresu stosowania rozporządzenia wyłączone są rowery elektryczne wyposażone w pomocniczy silnik elektryczny do wspomagania pedałów, które osiągają prędkość do 25 km/h. Dodatkowe przepisy mające zastosowanie do szybkich rowerów elektrycznych dotyczą podatków, wydawania zezwoleń i ubezpieczenia, tablic rejestracyjnych i kasków zgodnych z wymogami dotyczącymi motorowerów oraz sprawdzania zgodności z przepisami bezpieczeństwa.
- (37) CCCME stwierdziła, że uzasadnienie przedstawione w motywie 70 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym wszystkie rowery elektryczne mają te same cechy fizyczne, nie przekreśla argumentu, że istnieją odrębne wymogi w zakresie wyposażenia i oraz wymogi regulacyjne dotyczące szybkich rowerów elektrycznych. CCCME stwierdziła, że ze względu na wspomniane odrębne wymogi szybkie rowery elektryczne nie są towarem zamiennym w stosunku do innych rowerów elektrycznych, co potwierdzają konsumenci. Uzasadniając ten argument, CCCME wspomniała o sprzeciwie Europejskiej Federacji Rowerzystów wobec propozycji Komisji dotyczącej wprowadzenia wymogu posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do wszystkich rowerów elektrycznych, nie tylko szybkich rowerów elektrycznych.
- (38) Skarżący powtórzył swoje stwierdzenie, że wszystkie rowery elektryczne mają te same cechy fizyczne. W szczególności skarżący stwierdził, że wszystkie rowery elektryczne są produkowane z tych samych części i komponentów oraz że nie ma części rowerowych, które przeznaczone są wyłącznie do stosowania w szybkich rowerach elektrycznych. Dotyczy to silników produkowanych przez największych producentów silników, które – przy użyciu odpowiedniego oprogramowania – można wykorzystać do zasilania wszystkich rodzajów rowerów elektrycznych. Nie można zatem wiarygodnie ustalić różnicy między szybkimi rowerami elektrycznymi a innymi rowerami elektrycznymi na podstawie ich wyglądu fizycznego.
- (39) Skarżący stwierdził, że postrzeganie przez konsumentów nie jest czynnikiem decydującym przy określaniu zakresu definicji produktu w postępowaniu w sprawie ochrony handlu, i utrzymywał, że rowery elektryczne wyposażone w pomocnicze silniki elektryczne do wspomagania pedałów o każdej mocy są dostępne w różnych kategoriach zastosowania (np. na potrzeby dojazdów do pracy, wycieczek, wyścigów i jazdy po górach) i wprowadza się je do sprzedaży wśród wszystkich grup klientów, bez względu na ich wiek i płeć. Z tego względu postrzeganie i użytkowanie przez konsumentów nie uzasadnia wyłączenia szybkich rowerów elektrycznych z zakresu definicji produktu.
- (40) Skarżący stwierdził, że kryterium homologacji typu i bardziej ogólna klasyfikacja na podstawie rozporządzenia (UE) nr 168/2013 są nieodpowiednie do określenia zakresu definicji produktu w przedmiotowej sprawie. Skarżący argumentował, że nie wszystkie szybkie rowery elektryczne podlegają homologacji typu – dotyczy ona wyłącznie rowerów przeznaczonych do użytku na drogach publicznych. Wyklucza to np. elektryczny rower górski używany wyłącznie w zawodach sportowych lub w poza drogami w górach, który nie podlegałby również dodatkowym wymogom związanym z homologacją typu (dotyczących np. tablicy rejestracyjnej, kasku i ubezpieczenia).
- (41) Co więcej, skarżący stwierdził, że rowery elektryczne, które nie podlegają homologacji typu na podstawie rozporządzenia (UE) nr 168/2013, podlegają mimo wszystko identycznym wymogom dotyczącym bezpieczeństwa produktów na podstawie unijnej dyrektywy w sprawie maszyn. Skarżący dodał ponadto, że mająca zastosowanie norma określająca szczególne wymogi – tj. zharmonizowana norma EN 15194 – jest taka sama dla wszystkich rowerów elektrycznych, w związku z czym ponowiła zastrzeżenie sformułowane w motywie 64 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (42) Komisja oceniła, że przedstawione powyżej argumenty CCCME dotyczące zamienności, wymogów regulacyjnych i postrzegania przez konsumentów są powtórzeniem argumentów przedstawionych w motywach 67–73 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52.

- (43) Komisja zwróciła uwagę, że jej propozycja rozszerzenia wymogu posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej na wszystkie rowery elektryczne, którą CCCME zastosowała jako uzasadnienie rzekomej różnicy w postrzeganiu przez konsumentów, w takim samym stopniu wykazała, że różnice w wymogach regulacyjnych zmieniały się i nie stanowiły odpowiedniej i ustabilizowanej podstawy do wyłączenia szybkich rowerów elektrycznych z zakresu definicji produktu.
- (44) Komisja stwierdziła, że przedstawione dodatkowe informacje nie miały istotnego znaczenia dla zmiany jej ustaleń dotyczących zakresu definicji produktu, mianowicie, że rowery elektryczne mają te same podstawowe cechy i właściwości fizyczne, a postrzeganie i wykorzystywanie przez konsumentów w znacznym stopniu pokrywają się. Argumenty CCCME zatem odrzucono.
- (45) Jedna z zainteresowanych stron stwierdziła, że zakres definicji produktu objętego dochodzeniem należy ograniczyć do rowerów elektrycznych niskiej klasy. Rowery elektryczne średniej i wysokiej klasy należy usunąć z zakresu definicji produktu, ponieważ w segmencie rowerów elektrycznych średniej i wysokiej klasy rzekomo nie występuje dumping. Zainteresowana strona utrzymywała, że jakość oraz wyniki, cenę, koszt i marżę zysku rowerów elektrycznych można wykorzystać do rozróżnienia tych segmentów rynku.
- (46) Komisja przypomniała, że produkt objęty postępowaniem i produkt podobny zdefiniowano na podstawie ich cech fizycznych. Do zdefiniowania produktu objętego postępowaniem nie można stosować kryteriów takich jak cena, koszt czy marża zysku⁽⁹⁾. W odniesieniu do jakości i wyników, poza faktem, że zainteresowana strona nie przedstawiła sposobu systematycznego pomiaru i oceny ilościowej tych elementów, Komisja przypomina, że jakość i wyniki mogą być uwzględniane poprzez dostosowanie do cech fizycznych. W każdym przypadku, nawet jeżeli byłyby one istotne dla określenia zakresu definicji produktu, *quod non*, Komisja zauważa, że chociaż kilka zainteresowanych stron przedstawiło podobne argumenty podczas dochodzenia, żadna z nich nie dostarczyła żadnych rzeczowych informacji, które uzasadniałyby lub umożliwiałyby ewentualną segmentację rynku. Wobec braku dowodów Komisja w każdym przypadku musiała odrzucić ten argument i potwierdziła ustalenia przedstawione w motywie 122 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (47) Wobec braku innych uwag dotyczących zakresu definicji produktu Komisja potwierdziła wnioski przedstawione w motywach 67–74 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

3. DUMPING

3.1. Państwo analogiczne

- (48) Nie otrzymano żadnych uwag dotyczących wyboru przemysłu Unii jako państwa analogicznego i nie zaproponowano żadnych alternatywnych państw analogicznych. Potwierdza się zatem ustalenia zawarte w motywie 103 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

3.2. Wartość normalna

- (49) Jak określono w motywie 103 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, wartość normalną ustalono na podstawie cen faktycznie płaconych lub należnych w Unii za produkt podobny. Nie otrzymano żadnych uwag dotyczących tej kwestii.
- (50) Dwóch chińskich producentów eksportujących zakwestionowało wartości użyte jako wartość normalną, biorąc za przykład parę typu produktów (PCN), z których – zgodnie ze wspólnym porozumieniem panującym w przemyśle rowerów elektrycznych – jedna powinna być droższa niż druga, a które w rzeczywistości były tańsze. Tych dwóch wspomnianych producentów eksportujących stwierdziło, że Komisja powinna dostosować wartość normalną dla każdego PCN, aby była bardziej „zgodna” z zakładanym kosztem wykorzystanych materiałów i części.
- (51) Argument ten został odrzucony, ponieważ wartość normalna opiera się na rzeczywistych cenach płaconych w Unii za produkt podobny. Każdy rower elektryczny składa się z wielu komponentów, które wraz z innymi czynnikami decydują o cenie sprzedaży. Jak twierdzą obaj producenci eksportujący, łączny wpływ tych komponentów i czynników może przeważać nad wpływem różnic cenowych jednego konkretnego komponentu. Wspomnianych dwóch producentów eksportujących nie wnioskowało o dostosowanie z tytułu fizycznych różnic na podstawie art. 2 ust. 10 lit. a) rozporządzenia.
- (52) Potwierdza się zatem ustalenia zawarte w motywach 104–106 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

⁽⁹⁾ Zob. sprawa T-394/13, Photo USA Electronic Graphic przeciwko Radzie, ECLI:EU:T:2014:964.

- (53) Po ostatecznym ujawnieniu dwóch producentów eksportujących twierdziło, że wyjaśnienie przedstawione w motywie 51 jest niewystarczające. Wspomniani producenci eksportujący podali przykład dwóch PCN różniących się jedynie poziomem mocy układu wspomaganie silnika. W przytoczonym przykładzie PCN z układem wspomaganie silnika o mniejszej mocy należał do droższego zakresu wartości normalnej niż PCN z układem wspomaganie silnika o większej mocy.
- (54) Komisja zauważyła, że taka sytuacja nie jest sytuacją typową dla wartości normalnej zastosowanej w niniejszym dochodzeniu, ponieważ w większości przypadków PCN o droższych cechach mieściły się w droższych przedziałach wartości normalnej. Rzeczywiście, średnia wartość normalna PCN z układem wspomaganie silnika o większej mocy jest o 60,8 % wyższa niż w przypadku PCN z układem wspomaganie silnika o mniejszej mocy. Sytuacja, o której mowa w motywie 53, może wystąpić bez podważania wiarygodności tej wartości normalnej dla celów obiektywnego porównania, ponieważ wartość normalna opiera się na sprzedaży wielu producentów unijnych w obrębie Unii. Sprzedaż ta nieodłącznie uwzględnia różnice cenowe w zależności od konkretnych modeli wpływające na cenę PCN w asortymencie sprzedaży. Przedstawiona w przedziałach wartość normalna produktu objętego dochodzeniem w niektórych przypadkach pozornie potęguje również różnicę w cenie. Wynika to z faktu, że dwa PCN o bardzo małej różnicy w cenie można przedstawić w dwóch różnych przedziałach, jeżeli ich ceny są zbliżone do granic przedziału.
- (55) Wobec braku jakichkolwiek innych argumentów dotyczących wartości normalnej potwierdza się zatem ustalenia przedstawione w motywach 104–106 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

3.3. Cena eksportowa

- (56) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących ceny eksportowej potwierdza się ustalenia przedstawione w motywach 107–109 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

3.4. Porównanie

- (57) Jeden producent eksportujący utrzymywał, że Komisja nie powinna odliczać kosztów kredytu ponoszonych przez producenta i powiązane z nim przedsiębiorstwa handlowe w Europie. Argument ten przyjęto. Doprowadziło to do dokonania dostosowania ceny eksportowej o mniej niż 1 %.
- (58) Ten sam producent eksportujący zapytał, czy wartość normalna obejmuje koszty opakowania, a jeżeli tak, to czy porównanie z ceną eksportową było porównaniem produktów zapakowanych. Argument ten przyjęto w odniesieniu do wszystkich producentów eksportujących, ponieważ wartość normalną określono na podstawie zapakowanych produktów podobnych. Doprowadziło to do dokonania dostosowania ceny eksportowej o mniej niż 1 %.
- (59) W motywie 116 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie wiarygodnych i możliwych do zweryfikowania danych ilościowych dotyczących korekty na podstawie art. 2 ust. 10 lit. k) rozporządzenia podstawowego, aby uwzględnić koszty projektowania, marketingu, badań i rozwoju ponoszone przez importerów marki.
- (60) Dwóch chińskich producentów eksportujących objętych próbą przedstawiło wnioski o dostosowanie na podstawie art. 2 ust. 10 lit. k) rozporządzenia podstawowego i przedłożyło odpowiednie dowody pochodzące od importerów marek własnych w Unii. Na przedstawione dowody składały się dane od zainteresowanych importerów dotyczące kosztów badań i rozwoju oraz kosztów projektowania. Importerów tych poddano kontroli w ramach niniejszego dochodzenia.
- (61) Komisja uznała, że przedstawione dane uzasadniają zgłoszone zastrzeżenia, i przyjęła, że niektóre koszty badań i rozwoju oraz projektowania faktycznie były niezbędne do prowadzenia działalności przez importerów marek własnych. Komisja nie mogła jednak przyjąć danych pochodzących od importerów wybranych przez producentów eksportujących, ponieważ dane te obejmowały kwestie wykraczające poza badania i rozwój oraz koszty projektowania ponoszone przez importerów marek własnych. Znaczące różnice w zgłoszonych kategoriach kosztów wyrażone jako odsetek obrotów dwóch importerów marek własnych nie stanowiły reprezentatywnej podstawy do ustalenia kosztów niezbędnych do dokonania wnioskowanego dostosowania.
- (62) Komisja była jednak w stanie określić te koszty w rejestrach objętych próbą i zweryfikowanych producentów unijnych, którzy dostarczyli źródła danych dotyczących wartości normalnej w niniejszym dochodzeniu. Objętych próbą i zweryfikowanych producentów unijnych uznano zatem za wiarygodne źródło danych na potrzeby dokonania dostosowania wartości normalnej w zakresie badań i rozwoju oraz projektowania zgodnie z art. 2 ust. 10 lit. k).
- (63) Na tej podstawie Komisja dokonała dostosowania wartości normalnej o 2,3 % w przypadku trzech chińskich producentów eksportujących, którzy sprzedawali wyłącznie niemarkowe rowery elektryczne, tj. produkowali rowery elektryczne w ChRL dla posiadaczy marek w Unii.

- (64) Przedstawiciele przemysłu Unii odnotowali wstępne twierdzenia dotyczące badań i rozwoju, projektowania i innych dostosowań dokonanych przez wspomnianych dwóch chińskich producentów eksportujących i argumentowali, że nie należy przyjmować tego rodzaju zastrzeżeń. Twierdzili oni również, że dokonane przez Komisję dostosowania w wysokości 2,3 % nie należy stosować w stosunku do innego chińskiego producenta eksportującego, który nie wnioskował o takie dostosowanie.
- (65) W odniesieniu do dostosowania w wysokości 2,3 % Komisja opierała się jednak na danych finansowych przedstawionych przez przedstawicieli przemysłu Unii. Co więcej, w celu zapewnienia obiektywnego i uzasadnionego porównania między ceną eksportową a wartością normalną konieczne było dokonanie dostosowania dla trzech zainteresowanych chińskich producentów eksportujących. Z tego względu skargę przemysłu Unii odrzucono.
- (66) W uwagach zgłoszonych po ostatecznym ujawnieniu trzech chińskich producentów eksportujących twierdziło, że dostosowań w zakresie badań i rozwoju oraz projektowania nie należało opierać na zweryfikowanych danych przemysłu Unii, lecz na danych dwóch importerów niepowiązanych dostarczonych przez producentów eksportujących po ujawnieniu tymczasowych ustaleń. Importerzy ci twierdzili również, że Komisja nie uwzględniła wszystkich istotnych różnic kosztów niezbędnych do porównania cen. Jeden producent eksportujący utrzymywał, że dostosowanie wartości normalnej o 2,3 % jest zbyt niskie w porównaniu z jego kosztami własnymi związanymi z działaniami na rzecz marki.
- (67) Komisja w sposób wystarczający wyjaśniła przyczynę tego dostosowania w motywie 61 i zauważa, że do celów tego dostosowania uwzględnić można jedynie koszty związane z działaniami importera będącego właścicielem marki i stanowiące koszty dodatkowe w stosunku do działań importera standardowego.
- (68) W odniesieniu do twierdzenia, że Komisja powinna była zastosować dane otrzymane od dwóch importerów niepowiązanych, Komisja pragnie zwrócić uwagę na następujące kwestie. Komisja zauważa, że wykorzystanie danych przemysłu Unii jako źródła danych do celu dokonania takiego dostosowania miało już miejsce w przeszłości w postępowaniu dotyczącym niektórych artykułów z żeliwa pochodzących z ChRL⁽¹⁰⁾, ale Komisja korzystała również z danych otrzymanych od importerów niepowiązanych, jak to miało miejsce w postępowaniu dotyczącym niektórych rodzajów obuwia ze skórzanymi cholewkami pochodzących z ChRL i Wietnamu⁽¹¹⁾. W tym przypadku Komisja uznała, że należy wykorzystać dane otrzymane od producentów unijnych, którzy ponieśli koszty związane z marką.
- (69) Po pierwsze, korzystając z danych otrzymanych od producentów unijnych, Komisja była w stanie zebrać pełny zbiór danych od wszystkich producentów. Wykorzystane dane są zatem bardziej reprezentatywne niż dane pochodzące od dwóch importerów niepowiązanych.
- (70) Po drugie, Komisja nie zweryfikowała zbiorów danych dostarczonych przez dwóch importerów niepowiązanych, ponieważ dane zostały dostarczone po przeprowadzeniu wizyt weryfikacyjnych. Dokładnie zweryfikowano natomiast dane otrzymane od producentów unijnych.
- (71) Komisja zauważa ponadto, że ze względu na wykorzystanie danych z przemysłu Unii do obliczenia wartości normalnej, a także do obliczenia niewyrządzającej szkody ceny, wykorzystanie danych otrzymanych od tych samych przedsiębiorstw było bardziej spójne.
- (72) Po ostatecznym ujawnieniu przedsiębiorstwo Giant wystąpiło o dokonanie dostosowania w wysokości 2,3 % w odniesieniu do części sprzedaży tego przedsiębiorstwa w przypadku działań przeprowadzonych przez jego klienta, mianowicie importera będącego właścicielem marki. Dostosowanie to przyznano, co doprowadziło do obniżenia marginesu dumpingu o 1,2 %. Wynik został ujawniony i nie podlegał dalszym uwagom.
- (73) Trzech chińskich producentów eksportujących podtrzymało twierdzenie zgłoszone przed ujawnieniem tymczasowych ustaleń, o którym mowa w motywach 118–122 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że PCN używany przez Komisję w toku dochodzenia należy rozszerzyć, aby obejmował inne elementy.
- (74) Wspomnianych trzech chińskich producentów eksportujących nie przedłożyło żadnych nowych informacji pozwalających na ponowną analizę tego argumentu. Podtrzymano zatem ustalenia określone w motywach 121–122 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/140 z dnia 29 stycznia 2018 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych artykułów z żeliwa pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej oraz kończące dochodzenie dotyczące przywozu niektórych artykułów z żeliwa pochodzących z Indii (Dz.U. L 25 z 30.1.2018, s. 6).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1472/2006 z dnia 5 października 2006 r. nakładające ostateczne cła antydumpingowe oraz stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych rodzajów obuwia ze skórzanymi cholewkami pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i Wietnamu (Dz.U. L 275 z 6.10.2006, s. 1).

- (75) Tych trzech chińskich producentów eksportujących podtrzymało ten sam argument po ostatecznym ujawnieniu, nie dostarczając żadnych nowych informacji. W przeciwieństwie do argumentów przedstawionych w ich ostatnich uwagach Komisja dokładnie przeanalizowała dowody przedstawione przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą oraz wszystkie inne dostępne informacje, a wyjaśnienia swoich wniosków przedstawiła w motywach 118–122 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (76) Jeden chiński producent eksportujący zwrócił się o dowody dotyczące poziomu handlu w odniesieniu do sprzedaży przemysłu Unii na rynku krajowym, które wykorzystano do obliczenia wartości normalnej, aby rozważyć, czy wystąpienie o dostosowanie poziomu handlu na podstawie art. 2 ust. 10 lit. d) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego było uzasadnione. Informacje uznane za poufne przez wszystkie zainteresowane strony, w tym samego chińskiego producenta eksportującego, zainteresowane strony udostępniły w zakresach w dokumentacji udostępnionej do wglądu. Wynikało z nich, że zazwyczaj ponad 85 % sprzedaży objętego próbą producenta unijnego trafiało do sprzedawców detalicznych.
- (77) W następstwie zamieszczenia nowych dowodów w dokumentacji udostępnionej do wglądu chiński producent eksportujący złożył wniosek o dostosowanie z tytułu poziomu handlu. Ze względu na fakt, że wspomniany chiński producent eksportujący posiadał w Unii powiązane przedsiębiorstwa handlowe, uznał on również, że dostosowania jego ceny eksportowej wprowadzone na podstawie art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego spowodowały zmianę poziomu handlu jego sprzedaży ze sprzedawców detalicznych na dystrybutorów. Argument ten przedstawiono po ostatecznym ujawnieniu. Komisja zauważyła, że dostosowania na podstawie art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego mają na celu usunięcie wpływu powiązanych importerów w Unii, a nie zmianę poziomu handlu w zakresie sprzedaży, który co do zasady utrzymał się (zazwyczaj powyżej 85 %) na poziomie sprzedawców detalicznych. Po dokonaniu przeglądu przedstawionych argumentów Komisja odrzuciła ten argument.

3.5. Marginesy dumpingu

- (78) Jak określono w sekcji 3, Komisja wzięła pod uwagę uwagi zainteresowanych stron i ponownie obliczyła margines dumpingu dla wszystkich chińskich producentów eksportujących.
- (79) Ostateczne marginesy dumpingu, wyrażone jako odsetek ceny CIF na granicy Unii przed ocleniem, są następujące:

Tabela 1

Ostateczne marginesy dumpingu

Przedsiębiorstwo	Ostateczny margines dumpingu
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	32,8 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	48,6 %
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	100,3 %

4. SZKODA

4.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (80) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i otrzymanych uwag Komisja dokładniej zbadała sytuację niektórych unijnych producentów produktu podobnego, którzy zgłosili przywóz produktu objętego dochodzeniem, jak określono w motywach 130–132 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (81) Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego Komisja stwierdziła, że sześć przedsiębiorstw, które początkowo uznano za stanowiące część przemysłu Unii, należy wykluczyć z definicji przemysłu Unii. Po otrzymaniu uwag Komisja ponownie oceniła sytuację tych sześciu przedsiębiorstw i uznała, że udział, jaki stanowi ich działalność przywózowa, przewyższa udział, jaki stanowi ich działalność produkcyjna. W związku z tym Komisja wykluczyła tych sześć przedsiębiorstw z definicji przemysłu Unii.

- (82) Ze uwagi na fakt, że sześciu producentów unijnych wyłączono z definicji przemysłu Unii, pozostałych 31 producentów stanowi „przemysł Unii” w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (83) Wskaźniki szkody dotyczące udziału w rynku, produkcji, mocy produkcyjnych, wykorzystania mocy produkcyjnych, wielkości sprzedaży, zatrudnienia i wydajności zostały odpowiednio zmienione, jak opisano w motywach 106, 113 i 121.

4.2. Konsumpcja w Unii

- (84) Wobec braku uwag w odniesieniu do konsumpcji w Unii Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 133–135 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

4.3. Przywóz z ChRL

- (85) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych CCCME ponowiła swój wniosek o ujawnienie źródła i szczegółowych danych statystycznych dotyczących wywozu przedstawionych przez skarżącego i podtrzymała swoje twierdzenie, że opis metodyki zastosowanej przez skarżącego w celu identyfikacji produktu objętego dochodzeniem nie jest wystarczająco szczegółowy. CCCME nie przedstawiła nowych ani dodatkowych argumentów na poparcie swoich twierdzeń, które omówiono już w motywach 143–148 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z powyższymi argumentami te odrzucono.
- (86) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME zwróciła się z pytaniem, dlaczego pomimo usunięcia sześciu producentów z definicji przemysłu Unii, o którym mowa w motywie 82, udział przywozu z Chin i innych państw trzecich w rynku pozostał bez zmian. W tym względzie należy zauważyć, że udział w rynku oblicza się jako odsetek całkowitej konsumpcji w Unii. Jak wspomniano w motywie 84, od czasu opublikowania rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych nie przeprowadzono przeglądu konsumpcji w Unii. Udział przywozu z Chin oraz innych państw trzecich w rynku pozostał zatem bez zmian.
- (87) Jeden importer niepowiązany twierdził, że spadek cen przywozu z ChRL nie był spowodowany nieuczciwymi praktykami handlowymi, ale spadkiem kosztów litu i wzmożoną konkurencją o zdobycie udziału w rynku Unii. Importer ten nie wyjaśnił jednak, w jaki sposób zmiany te miałyby unieważnić ustalenia określone w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, w szczególności ustalenia dotyczące dumpingu. Należy zatem odrzucić ten argument i podtrzymać uzasadnienie zawarte w motywach 151–158 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (88) CCCME i niektórzy producenci eksportujący twierdzili, że Komisja błędnie oceniła zmiany średniej ceny przywozu z Chin, zauważając, że była ona znacznie niższa od średniej ceny producentów unijnych i państw trzecich. Strony te twierdziły, że – wobec braku podobnej analizy, tj. analizy opartej na rodzaju produktu – średnia cena przywozu z Chin nie wykazała niczego na temat potencjalnego podcięcia cenowego. Strony utrzymywały, że Komisja powinna uwzględnić, że spadająca średnia cena przywozu z Chin może odzwierciedlać jedynie zmianę w asortymencie produktów.
- (89) Jak zaznaczono w motywie 154 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja zgadza się, że zmiana asortymentu produktów może wpłynąć na zmianę średniej ceny przywozu z ChRL. Faktem jest jednak, że średnie ceny przywozu z ChRL są niezmiennie i znacząco niższe niż średnie ceny przywozu z jakiegokolwiek innego źródła dostaw, pomimo kontekstu, w którym CCCME twierdzi, że jakość produktu objętego dochodzeniem poprawiła się, a produkt jest sprzedawany w wyższych segmentach cenowych. Ponadto tę tendencję spadkową należy rozpatrywać w powiązaniu z podobnymi analizami, na podstawie których dokonano ustaleń dotyczących znacznego podcięcia cenowego i dumpingu.
- (90) W odniesieniu do obliczeń podcięcia cenowego jeden chiński producent eksportujący wraz z powiązаныmi importerami w Unii stwierdzili, że Komisja powinna wykorzystać zgłoszone wartości CIF przywozu tego producenta zamiast stosować skonstruowaną wartość CIF. Producent ten twierdził, że należy ujawnić metodykę stosowaną do określenia wartości CIF wykorzystywaną do obliczeń podcięcia cenowego. Utrzymywał on również, że stosując taką metodykę, Komisja sztucznie doprowadziła swoje ceny do poziomu cen na granicy Unii, co nie stanowi dla niego warunków do konkurowania z producentami unijnymi. Ponadto twierdził, że taka metodyka wprowadziła różnicę w poziomie handlu, co doprowadziło do niesprawiedliwego porównania cen.
- (91) Po pierwsze, Komisja zauważa, że należycie ujawniła wszystkim zainteresowanym stronom, w tym zainteresowanemu chińskiemu producentowi eksportującemu, metodykę zastosowaną do obliczenia podcięcia cenowego (cenę jednostkową przemysłu Unii porównano z ceną jednostkową każdego producenta eksportującego z podziałem na typ produktu, a różnicę pomnożono przez ilość wywożoną przez producenta eksportującego).

Po drugie, jak określono w motywie 75, ten sam argument dotyczący konstrukcji ceny eksportowej zainteresowanego chińskiego producenta eksportującego do celów obliczenia dumpingu został odrzucony. Z tych samych powodów, tj. z powodu konstrukcji ceny CIF – niezminiającej poziomu handlu w zakresie sprzedaży, który utrzymuje się głównie (zazwyczaj powyżej 85 %) na rzecz sprzedawców detalicznych – Komisja musi również odrzucić wniosek o obliczenie podcięcia cenowego. Ponadto Komisja nie może wykorzystać zgłoszonych cen CIF do obliczenia podcięcia cenowego, ponieważ sprzedaż podstawowa miała miejsce między stronami powiązanymi. Co więcej, chiński producent eksportujący, o którym mowa, nie ustalił, w jaki sposób ceny te mogłyby być wiarygodne pomimo tej relacji.

- (92) Po ostatecznym ujawnieniu ta sama zainteresowana strona ponowiła argument opisany w motywie 90.
- (93) Komisja przypomina, że w rozporządzeniu podstawowym nie przewidziano konkretnej metody w odniesieniu do określenia marginesu podcięcia cenowego. Przy ocenie tego czynnika Komisja posiada zatem szeroki margines swobody. Ramy tej swobody ograniczone są potrzebą oparcia wniosków na zebranych dowodach i dokonania obiektywnej oceny zgodnie z wymogami art. 3 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Należy również przypomnieć, że art. 3 ust. 3 rozporządzenia podstawowego wyraźnie stanowi, że istnienie znacznego podcięcia cenowego należy badać na poziomie przywozu towarów po cenach dumpingowych, a nie na poziomie wszelkich późniejszych cen odsprzedaży na rynku Unii.
- (94) Na tej podstawie w odniesieniu do elementów uwzględnionych przy obliczaniu podcięcia cenowego (w szczególności ceny eksportowej) Komisja musi wskazać pierwszy punkt, w którym ma (lub może mieć) miejsce konkurencja z producentami unijnymi na rynku Unii. Punktem tym jest cena zakupu dla pierwszego importera niepowiązanego, ponieważ – co do zasady – przedsiębiorstwo to ma wybór, czy źródłem jego zakupu będzie przemysł Unii, czy dostawcy zagraniczni. Ocena ta powinna opierać się na poziomie ceny eksportowej na granicy Unii, który uznaje się za poziom porównywalny z ceną *ex-works* przemysłu Unii. W przypadku sprzedaży eksportowej za pośrednictwem powiązanych importerów punktem odniesienia powinien być moment po przekroczeniu przez towar granicy Unii, a nie późniejszy etap w sieci dystrybucji, np. moment sprzedaży towaru użytkownikowi ostatecznemu. Tym samym, analogicznie do podejścia przyjętego przy obliczaniu marginesu dumpingu, cenę eksportową konstruuje się na podstawie ceny odsprzedaży pierwszemu niezależnemu klientowi, należycie dostosowanej zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego. Ponieważ wspomniany artykuł jest jedynym artykułem rozporządzenia podstawowego, który zawiera wskazówki dotyczące konstruowania ceny eksportowej, stosowanie tego artykułu w drodze analogii jest uzasadnione.
- (95) Podejście to zapewnia również spójność w przypadkach, gdy producent eksportujący sprzedaje towary bezpośrednio niepowiązanemu klientowi (niezależnie, czy jest on importerskim, czy użytkownikiem ostatecznym), ponieważ w ramach tego scenariusza ceny odsprzedaży z definicji nie będą stosowane. Inne podejście prowadziłoby do dyskryminacji producentów eksportujących wyłącznie na podstawie wykorzystywanego przez nich kanału sprzedaży. Komisja uważa, że na ustanowienie odpowiednich cen przywozu dla obliczania podcięcia cenowego nie powinien mieć wpływu fakt, czy wywóz przeznaczony jest dla powiązanych czy niepowiązanych przedsiębiorstw w Unii. Metoda stosowana przez Komisję zapewnia równe traktowanie w obu sytuacjach.
- (96) W związku z tym, aby możliwe było obiektywne porównanie, zasadne jest, aby w celu uzyskania wiarygodnej ceny CIF powiązany importer odliczył koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz zysk od ceny odsprzedaży niepowiązanym klientom. W związku z tym Komisja odrzuciła ten argument.
- (97) CCCME i czterech chińskich producentów eksportujących stwierdziło, że odrzucenie ich wniosku o dostosowanie poziomu handlu zgodnie z motywem 157 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych nie jest odpowiedzią na różnicę w cenach pojawiającą się na poziomie klientów OEM. Przedmiotowe zainteresowane strony oświadczyły, że obiektywne porównanie cen wymaga dostosowania w górę w celu odzwierciedlenia marży klientów OEM i właścicieli marek po przywozie. Argument ten przytoczono również ponownie po ujawnieniu informacji.
- (98) Jak już wyjaśniono w motywie 157 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja rozpatrzyła wniosek o dostosowanie poziomu handlu i doszła do wniosku, że w Unii nie ma spójnej i wyraźnej różnicy cen w odniesieniu do OEM i sprzedaży właścicieli marek. Dostosowanie chińskiej ceny importowej w górę przez marżę importerów marek, która rzekomo odzwierciedla różnicę w poziomie handlu, podważyłoby ustalenia dochodzenia, zgodnie z którymi w Unii nie ma spójnej i wyraźnej różnicy cen w odniesieniu do OEM i sprzedaży właścicieli marek. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (99) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo Giant złożyło wniosek dotyczący obliczenia konwencjonalnego cła w przypadku przywozu realizowanego przez przedsiębiorstwa powiązane występujące w charakterze importera. Przedsiębiorstwo argumentowało, że kwota konwencjonalnego cła powinna opierać się na rzeczywistej wartości CIF, a nie na skonstruowanej wartości CIF. Argument ten przyjęto. Zmienione marginesy podcięcia cenowego wahały się od 16,2 % do 43,2 %, jak przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Marginesy podcięcia cenowego

Przedsiębiorstwo	Margines podcięcia cenowego
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	41,4 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	19,4 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	16,2 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	43,2 %

- (100) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag dotyczących przywozu z ChRL oraz zmian obliczeń dotyczących podcięcia cenowego przedstawionych w motywie 99 Komisja potwierdziła wszystkie pozostałe wnioski zawarte w motywach 136–157 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

4.4. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii*4.4.1. Uwagi ogólne*

- (101) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych jeden z importerów stwierdził, że Komisja powinna wyjaśnić, w jaki sposób uzyskała i oszacowała wskaźniki wydajności, ponieważ wskaźniki przedstawione w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych nie zgadzają się z danymi liczbowymi podanymi przez objętych próbą producentów unijnych. W szczególności zwrócił on uwagę, że żaden z objętych próbą producentów unijnych nie zgłosił spadku produkcji i sprzedaży.
- (102) Komisja odwołuje się do motywu 162 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w którym wyjaśniła, że wskaźniki makroekonomiczne nie opierały się jedynie na informacjach zebranych od producentów unijnych objętych próbą, ale również na informacjach rynkowych przedłożonych przez Konfederację Europejskiego Przemysłu Rowerowego („CONEBI”) oraz na statystykach dotyczących przywozu.
- (103) Jak wyjaśniono w motywie 163 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, jako wartość konsumpcji Komisja wykorzystwała wartość przedstawioną przez CONEBI i zweryfikowaną przez Komisję. Wielkość sprzedaży przemysłu Unii uzyskano poprzez odliczenie przywozu od wartości całkowitej konsumpcji. Produkcję oszacowano na podstawie odpowiednich wskaźników sprzedaży i produkcji zweryfikowanych u objętych próbą producentów unijnych.
- (104) Jak wskazano w motywie 164 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja zastosowała metodykę zgodną z metodyką opisaną w skardze, do której nie odniesiono się w trakcie niniejszego dochodzenia.
- (105) Wobec braku innych uwag Komisja potwierdziła ustalenia zawarte w motywach 159–166 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

*4.4.2. Wskaźniki makroekonomiczne**4.4.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych*

- (106) Po wykluczeniu niektórych przedsiębiorstw z definicji przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywach 80–83, wartości liczbowe dotyczące produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych w Unii zaktualizowano w sposób przedstawiony w tabeli 3.

Tabela 3

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2014	2015	2016	OD
Wielkość produkcji (w sztukach)	831 142	976 859	1 095 632	1 066 470
<i>Indeks</i>	100	118	132	128
Moce produkcyjne (w sztukach)	1 110 641	1 366 618	1 661 587	1 490 395
<i>Indeks</i>	100	123	150	134
Wykorzystanie mocy produkcyjnych	75 %	71 %	66 %	72 %
<i>Indeks</i>	100	95	88	96

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą, oświadczenia zainteresowanych stron.

- (107) Wielkość produkcji przemysłu Unii w okresie badanym wzrosła zatem o 28 % pomimo spadku o 3 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem. Między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem moce produkcyjne wzrosły o 34 %. Moce produkcyjne wzrosły o 50 % w latach 2014–2016, a następnie spadły o 9 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem. Wykorzystanie mocy produkcyjnych spadło z 75 % w 2014 r. do 72 % w okresie objętym dochodzeniem, przy spadku z 75 % do 66 % w latach 2014–2016 oraz wzroście z 66 % do 72 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem. Tendencje opisane w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych pozostały zatem takie same w odniesieniu do produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych po dokonaniu przeglądu przedsiębiorstw, które tworzyły przemysł Unii.
- (108) CCCME i czterech producentów eksportujących twierdziło, że wzrost produkcji nie oznacza wystąpienia szkody. Stwierdzili również, że producenci unijni zwiększyli swoje moce produkcyjne w latach 2014–2016. Wspomniane zainteresowane strony twierdziły, że było to możliwe wyłącznie dlatego, że przemysł Unii nie mierzył się z konkurencją przed 2016 r., co uwzględniono w ich skardze. Twierdzą oni, że w latach 2014–2016 przemysł Unii wytworzył znaczną nadwyżkę mocy produkcyjnych do momentu, gdy przedsiębiorstwa zdały sobie sprawę z tego, że nadwyżka wpływa na ich wydajność, ograniczając moce produkcyjne z zamiarem poprawienia wydajności, gdy sprzedaż pozostawała na wysokim poziomie. Zauważyli oni jednak, że wykorzystanie mocy produkcyjnych pozostało na wysokim poziomie i że odnotowany w latach 2015–2016 spadek odpowiadał znacznemu wzrostowi mocy produkcyjnych.
- (109) Komisja zauważyła, że w skardze nie stwierdzono, że przemysł Unii nie mierzył się z konkurencją w latach 2014–2016. Jak zaznaczono w motywie 169 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, wzrost produkcji był spowodowany wzrostem konsumpcji. Po 2015 r. produkcja i konsumpcja jednak znacznie się różniły, przy czym różnice te stopniowo narastały, co przełożyło się na presję na sprzedaż i dalszy spadek udziału w rynku. Podobnie do 2016 r. moce produkcyjne powiększały się w tym samym tempie co konsumpcja, w związku z czym spadek wykorzystania mocy produkcyjnych wynikał z tego samego schematu. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 172 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, wskaźniki dotyczące mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych mają ograniczone znaczenie w odniesieniu do wydajności.
- (110) Po ujawnieniu ustaleń CEIEB stwierdził brak związku między pogorszeniem mocy produkcyjnych i wykorzystaniem mocy produkcyjnych a przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL, ponieważ trudno było określić, którą część mocy produkcyjnych wykorzystano w przypadku tradycyjnych rowerów, którą część w przypadku rowerów elektrycznych, a także ze względu na to, że zgodnie z danymi liczbowymi opublikowanymi przez CONEBI w 2016 r. produkcja rowerów tradycyjnych zmniejszyła się o 3,7 %.
- (111) Komisja przypomniała, że moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych zweryfikowano w odniesieniu do produktu objętego dochodzeniem, nie uwzględniając tradycyjnych rowerów. W związku z powyższym argument ten odrzucono.
- (112) Wobec braku innych uwag w odniesieniu do produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych oraz uwzględniając zmianę wprowadzoną w motywie 106, Komisja potwierdza wnioski przedstawione w motywach 167–172 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

4.4.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (113) Po wykluczeniu niektórych przedsiębiorstw z definicji przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywach 80–83, dokonano aktualizacji wartości liczbowych dotyczących wielkości sprzedaży i udziału w rynku.

Tabela 4

Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	2014	2015	2016	OD
Całkowita wielkość sprzedaży na rynku Unii (w sztukach)	850 971	932 846	1 061 975	1 019 001
<i>Indeks</i>	100	110	125	120
Udział w rynku	75 %	68 %	64 %	51 %
<i>Indeks</i>	100	92	85	69

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą, oświadczenia zainteresowanych stron.

- (114) Wielkość sprzedaży przemysłu Unii wzrosła zatem w okresie badanym o 20 %. Wielkość sprzedaży przemysłu Unii wzrosła o 25 % w latach 2014–2016, a następnie spadła o 4 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem. Udział przemysłu Unii w rynku znacząco spadł, zmniejszając się z 75 % w 2014 r. do 51 % w okresie objętym dochodzeniem. Tendencje opisane w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych pozostały takie same w odniesieniu do wielkości sprzedaży i udziału w rynku po dokonaniu przeglądu przedsiębiorstw, które tworzyły przemysł Unii.
- (115) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME stwierdziła, że ogólny wzrost sprzedaży o 20 % w okresie badanym należy uznać za znakomite wyniki i nie może on być wskaźnikiem wystąpienia istotnej szkody.
- (116) Wzrost sprzedaży przemysłu Unii o 20 % należy jednak rozpatrywać w świetle 74-procentowego wzrostu konsumpcji w Unii w tym samym okresie, jak przedstawiono w tabeli 2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Komisja nie znalazła żadnych przesłanek świadczących o tym, że wzrost sprzedaży – który był o tyle niższy niż wzrost konsumpcji – można uznać za znakomite wyniki i że w rzeczywistości nie wskazuje on na istotną szkodę.
- (117) CCCME twierdziła również, że zgodnie z informacjami przedstawionymi w skardze producenci unijni popierający skargę odnotowali w okresie badanym jedynie niewielki spadek udziału w rynku rzędu 2 punktów procentowych. Ten niewielki spadek rzekomo potwierdza, że skarżący nie ponieśli istotnej szkody w wyniku przywozu produktu objętego dochodzeniem.
- (118) Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia podstawowego termin „szkoda” oznacza „istotną szkodę dla przemysłu Unii”. Komisja jest zatem zobowiązana do dokonania oceny szkody poniesionej przez przemysł Unii jako całość, nie tylko przez skarżących. Komisja ustaliła, że przemysł Unii poniósł znaczną stratę udziału w rynku rzędu 24 punktów procentowych. Fakt, że niektórzy producenci unijni ponieśli mniejszą (lub większą) stratę udziałów w rynku niż inni, nie podważa tego ustalenia.
- (119) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag w odniesieniu do wielkości sprzedaży i udziału w rynku oraz w następstwie zmiany dokonanej w motywie 113 Komisja potwierdziła wszystkie pozostałe wnioski przedstawione w motywach 173–176 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

4.4.2.3. Wzrost

- (120) Wobec braku uwag Komisja potwierdza swoje wnioski przedstawione w motywie 177 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

4.4.2.4. Zatrudnienie i wydajność

- (121) Po wykluczeniu niektórych przedsiębiorstw z definicji przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywach 80–83, dokonano aktualizacji wartości liczbowych dotyczących zatrudnienia i wydajności.

Tabela 5

Zatrudnienie i wydajność

	2014	2015	2016	OD
Liczba pracowników	2 488	2 958	3 458	3 493
<i>Indeks</i>	100	119	139	140
Produktywność (szt./pracownika)	334	330	317	305
<i>Indeks</i>	100	99	95	91

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą, oświadczenia zainteresowanych stron.

- (122) W okresie badanym poziom zatrudnienia w przemyśle Unii wzrósł zatem o 40 %. Największy wzrost miał miejsce w latach 2014–2016. Między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem zatrudnienie wzrosło o 1 punkt procentowy. Produktywność spadła o 9 %, ponieważ zatrudnienie wzrastało w tempie szybszym niż produkcja. Po aktualizacji opisane w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych tendencje w zakresie zatrudnienia i produktywności pozostają takie same.
- (123) Wobec braku innych uwag w odniesieniu do zatrudnienia i produktywności oraz w następstwie zmiany dokonanej w motywie 121 Komisja potwierdziła wszystkie pozostałe wnioski przedstawione w motywach 178–180 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.2.5. Wielkość marginesu dumpingu i poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu

- (124) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag w odniesieniu do wielkości dumpingu i poprawy sytuacji po wcześniejszym dumpingu Komisja potwierdza swoje wnioski zawarte w motywach 181 i 182 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

4.4.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

- (125) Po wprowadzeniu środków tymczasowych CEIEB, CCCME i czterech inni producenci eksportujący stwierdzili, że wzrost średnich cen przemysłu Unii o 15 % stoi w sprzeczności z ustaleniami Komisji, że przywóz z Chin spowodował tłumienie cen lub zaniżanie cen w odniesieniu do zdolności przemysłu Unii do zwiększania swoich cen.
- (126) Po pierwsze, Komisja zauważa, że rokiem odniesienia wykorzystanym do zmierzenia tego wzrostu był 2014 r., w którym przemysł Unii odnotował bardzo niski poziom rentowności i najniższą marżę zysku w okresie badanym. Po drugie, wzrost średnich cen odzwierciedlał w tym kontekście zmiany średnich kosztów produkcji i nie wybiegał poza ich zakres. Po trzecie, jak stwierdzono w motywie 185 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zmiany takie niekoniecznie muszą oznaczać, że koszty i cena porównywalnego produktu wzrosły w taki sam sposób jak średnie koszty i cena, ponieważ zakres produktów zmienia się w kolejnych sezonach. Mając na uwadze wspomniane elementy oraz ustalenia w sprawie podjęcia cenowego, Komisja nie zgadza się zatem z twierdzeniem, że wzrost średniej ceny produktów sprzedawanych przez przemysł Unii świadczy o tym, że nie zachodzi tłumienie lub zaniżanie cen.

4.4.3.2. Koszty pracy

- (127) Po wprowadzeniu środków tymczasowych nie otrzymano żadnych uwag w odniesieniu do kosztów pracy producentów unijnych objętych próbą. W związku z tym Komisja potwierdza swoje wnioski przedstawione w motywach 186 i 187 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.3.3. Zapasy

- (128) Po wprowadzeniu środków tymczasowych CEIEB twierdził, że Komisja nie może jednocześnie uznawać za koniec sezonu sprzedaży połowy lipca, gdy ocenia warunki rejestracji, oraz końca września, gdy ocenia znaczenie zapasów, w swojej analizie szkody. Stwierdził również, że wzrost zapasów między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem był nieznaczny.
- (129) Komisja uznała, że sezon sprzedaży trwał od marca do września. W rozporządzeniu w sprawie rejestracji Komisja uznała, że można racjonalnie przyjąć, iż dalszy znaczny wzrost przywozu wiąże się z prawdopodobieństwem osłabienia skutków naprawczych cła, ponieważ termin nałożenia środków tymczasowych upływał dnia 20 lipca. W tym kontekście rzeczywiście oznaczało to, że wzrost poziomu zapasów pozwoliłby importerom na dostarczanie produktu objętego postępowaniem do końca sezonu sprzedaży. Opierając się na tych samych prawidłowościach sezonowych, w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja zauważyła, że fakt, iż we wrześniu w okresie objętym dochodzeniem poziom zapasów był wyższy niż w grudniu roku poprzedniego, odzwierciedlał trwający i znaczny wzrost zapasów, ponieważ pod koniec sezonu sprzedaży poziom zapasów zwykle powinien być niski. Komisja stwierdziła brak sprzeczności między tymi dwiema analizami i potwierdziła ustalenia przedstawione w motywach 188–191 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

4.4.3.4. Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

- (130) Po wprowadzeniu środków tymczasowych CEIEB stwierdził, że między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem marża zysku przemysłu Unii spadła jedynie o 0,4 %; w tym samym czasie tempo wzrostu przywozu z Chin rosło, co wskazywałoby, że nie wystąpiła żadna szkoda. Podobnie CCCME i czterech producentów eksportujących twierdziło, że poziom marży zysku przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem oraz zmiany tego poziomu w okresie badanym nie wskazują na wystąpienie istotnej szkody.
- (131) Mimo że w dochodzeniu stwierdzono istnienie znacznej wielkości przywozu po cenach dumpingowych i podcinających, stwierdzono również znaczny popyt na rynku rowerów elektrycznych, który w pewnym stopniu ograniczył negatywne skutki dla marży zysku przemysłu Unii. Spostrzeżenie to obejmuje okres między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem – jak zauważył CEIEB – kiedy gwałtowny wzrost przywozu z ChRL zbiegł się z względnie niewielkim spadkiem sprzedaży przemysłu Unii wynikającym z utrzymującego się znacznego poziomu konsumpcji. Mimo to Komisja zauważyła, że marża zysku przemysłu Unii spadła we wszystkich latach z wyjątkiem jednego roku i ogólnie utrzymywała się na niskich poziomach. Co więcej, wniosku dotyczącego powstania istotnej szkody nie wysnuto na podstawie jednego wskaźnika. Powstanie istotnej szkody stwierdzono w wyniku zbadania innych wskaźników (w tym wskaźników o charakterze finansowym, np. przepływu środków pieniężnych) wraz ze zmianami marży zysku. W związku z tym argument ten należało odrzucić.
- (132) CCCME twierdziła również, że spadek marży zysku między 2015 r. a okresem objętym dochodzeniem najprawdopodobniej nie wynikał z presji ze strony przywozu z Chin, ale z prowadzenia przez przemysł Unii inwestycji w celu zwiększenia mocy produkcyjnych. CCCME twierdziła, że Komisja nie uwzględniła tego argumentu.
- (133) Do uwagi tej odniesiono się w sekcji 5.2.3 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, mianowicie w motywie 221, w którym Komisja wyjaśniła, że wydatki kapitałowe nie mają istotnego wpływu na rentowność przemysłu Unii. Wobec braku dodatkowych informacji argument ten został zatem odrzucony.
- (134) Po ostatecznym ujawnieniu CEIEB uznał, że docelowa marża zysku na poziomie 4,3 % nie jest dużo wyższa niż marża zysku na poziomie 3,4 % w okresie objętym dochodzeniem, i stwierdził, że poziom rentowności przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem nie stanowi dowodu na wystąpienie szkody.
- (135) Jak stwierdzono w motywie 198 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przemysł rowerów elektrycznych jest pod względem strukturalnym działalnością gospodarczą o znacznym udziale gotówki w obrocie. W związku z tym ważne jest, aby sprawdzić, czy osiągnięta rentowność może wygenerować przepływ środków pieniężnych wystarczający do utrzymania działalności przemysłu Unii. Jak przedstawiono w tabeli 11 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przepływ środków pieniężnych przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem był niski i stanowił zaledwie 0,6 % obrotu ze sprzedaży. W związku z tym, oceniając wyniki finansowe przemysłu Unii w ujęciu całościowym i nie analizując rentowności w odosobnieniu, ustalenie dotyczące słabych wyników finansowych przemysłu Unii zostaje podtrzymane.

- (136) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME zauważyła, że duże inwestycje i zatrudnienie mogą się wiązać ze znacznym wzrostem kosztów stałych producentów unijnych i mają znaczny wpływ na rentowność, szczególnie jeżeli wykorzystanie mocy produkcyjnych było niskie.
- (137) Jeżeli chodzi o inwestycje – jak przedstawiono w motywie 197 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych – w okresie badanym inwestycje stanowiły nie więcej niż 2 % sprzedaży. Komisja uznała zatem, że przemysł Unii nie dokonał żadnych „dużych inwestycji”, które miałyby istotny wpływ na rentowność w okresie badanym.
- (138) Jeżeli chodzi o zatrudnienie, CCCME twierdziła, że znaczne zwiększenie mocy produkcyjnych znalazło wyraźne odzwierciedlenie w znacznym wzroście liczby pracowników. Jest jednak również jasne, że wzrost zatrudnienia wynikał także ze znacznego wzrostu produkcji.
- (139) Komisja stwierdziła, że w szczególności w latach 2014–2016 zatrudnienie odzwierciedlało produkcję w dużo większym stopniu niż moce produkcyjne. W okresie objętym dochodzeniem, kiedy sprzedaż i produkcja w Unii wykazywały tendencję ujemną pomimo wzrostu konsumpcji w Unii, przemysł Unii nie był w stanie zmniejszyć zatrudnienia, co spowodowało spadek produktywności w przeliczeniu na pracownika. Taki spadek produktywności i wynikający z niego niekorzystny wpływ na rentowność przemysłu Unii jest jednak bezpośrednio powiązany z rosnącą liczbą chińskich rowerów elektrycznych przywożonych po cenach dumpingowych w okresie badanym.
- (140) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag dotyczących rentowności, przepływu środków pieniężnych, inwestycji, zwrotu z inwestycji i zdolności do pozyskania kapitału potwierdzono wnioski zawarte w motywach 192–199 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

4.4.4. Wnioski dotyczące szkody

- (141) Po wprowadzeniu środków tymczasowych CCCME i czterech chińscy producenci eksportujący stwierdzili, że w analizie szkody nie uwzględniono czynników dotyczących konkurencji. Ich zdaniem w skardze przyznano, że dopóki podmioty te koncentrowały się na segmentach niskiego i średniego szczebla rynku Unii, przywóz z ChRL do 2016 r. nie stanowił problemu rynkowego; twierdzili oni również, że w analizie szkody należało skoncentrować się na tych konkretnych segmentach. Jeden importer twierdził również, że szkoda – jeżeli zostałaby udowodniona – zasadniczo wpływałaby na segment niskiej klasy rowerów elektrycznych lub na nim by się koncentrowała, a na podstawie własnego doświadczenia uznał, że szkoda nie istnieje w rynkowych segmentach rowerów wysokiej klasy.
- (142) Pomijając fakt, że argumenty CCCME sformułowano na podstawie niewłaściwej interpretacji skargi, Komisja przypomina, że nie wysnuła swoich wniosków na podstawie skargi, lecz na podstawie własnego dochodzenia i ustaleń dotyczących dumpingu, szkody i związków przyczynowych. Jak ustalono w motywie 249 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w toku dochodzenia wykazano, że przemysł Unii jest aktywny we wszystkich segmentach rynku. Takie rozróżnienie produktu objętego postępowaniem nie miało zatem uzasadnienia i argument ten należało odrzucić.
- (143) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME twierdziła, że Komisja nie wyjaśniła w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, jak określa „produkty najniższego szczebla”, o których mowa w motywie 249 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Twierdziła również, że skutki jakiegokolwiek wzrostu przywozu z ChRL (oraz z państw trzecich) w ostatnich latach należy oceniać, uwzględniając konkretnie te segmenty rynku, w których sprzedawano wspomniane przywiezione rowery elektryczne.
- (144) W tym względzie „produktami najniższego szczebla” są rowery elektryczne, które posiadają podstawowe właściwości w strukturze PCN. Definicja „produktów najniższego szczebla” różni się od domniemanego rozróżnienia rynku pod względem segmentów. Jak stwierdzono w motywie 42, chociaż szereg zainteresowanych stron przedstawił podobne argumenty na temat segmentacji, nikt nie przedstawił dowodów, które stanowiłyby uzasadnienie ewentualnej segmentacji rynku lub by ją umożliwiły. W szczególności żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła żadnych fizycznych lub innych obiektywnych kryteriów, które uzasadniałyby wykorzystanie analizy opartej na segmentacji rynku, jak opisano w motywach 45 i 46.
- (145) CCCME twierdziła również, że ponieważ utratę udziału w rynku przez przemysł Unii odczuli przede wszystkim producenci unijni inni niż skarżący – jak wyjaśniono w motywie 117 – przywóz z ChRL i produkcja prowadzona przez skarżących miały odbywać się w zasadniczo odmiennych segmentach rynku. Jak już jednak wspomniano w motywie 118, w analizie szkody uwzględnia się przemysł Unii jako całość, a nie tylko skarżących. Nie ulega wątpliwości, że przemysł Unii odnotował znaczną utratę udziału w rynku na poziomie 24 punktów procentowych – głównie na rzecz przywozu z Chin, którego udział w rynku wzrósł w okresie badanym o 17 punktów procentowych.

- (146) CEIEB nie zgodził się z wnioskiem Komisji dotyczącym szkody. Twierdził, że poza utrzymaniem udziału w rynku przemysł Unii osiągnął rewelacyjne wyniki. CEIEB twierdził również, że wskaźniki dotyczące wykorzystania mocy produkcyjnych, wielkości sprzedaży i zatrudnienia kształtowały się korzystnie przez cały okres badany oraz że Komisja oparła swoje niekorzystne ustalenia na badaniu okresów, które były niespójne i krótsze. CEIEB twierdził w szczególności, że w przypadku sprzedaży zbadano okres od 2016 r. do OD, a w przypadku wykorzystania mocy produkcyjnych okres obejmował lata 2014–2016.
- (147) CCCME i czterej producenci eksportujący stwierdzili, że zawarte w motywie 205 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych stwierdzenie, iż wszystkie wymienione wskaźniki „wykazały tendencję ujemną”, jest nieprawdziwe i wprowadza w błąd. Wspomniane zainteresowane strony twierdziły, że wskaźnik dotyczący „wzrostu” – zarówno pod względem produkcji, jak i sprzedaży oraz sprzedaży zarówno pod względem wartości, jak i wielkości – wykazywał w okresie badanym tendencje wyraźnie dodatnie. Stwierdziły ponadto, że „moce produkcyjne” przemysłu Unii znacznie wzrosły oraz że w okresie badanym wzrosła zarówno rentowność, jak i ceny. CCCME dodała, że wbrew stwierdzeniom zawartym w motywach 204 i 205 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wskaźniki wyników, a w szczególności wskaźnik dotyczący rentowności, nie utrzymywały się w okresie badanym na niskich poziomach. CCCME twierdziła również, że skoro sam skarżący przyznał, iż przywóz z ChRL nie rósł i nie stanowił konkurencji do 2016 r., niska marża zysku w 2014 r. mogła wynikać jedynie z błędów popełnionych przez samych producentów unijnych w ramach działalności gospodarczej.
- (148) Komisja przypomina, że analiza szkody ma za zadanie ocenić poziom szkody poniesionej przez przemysł Unii. Obejmuje ona ocenę istotności poszczególnych wskaźników wyników, powiązań między nimi oraz zmian w trakcie i na przestrzeni okresu badanego. Samo porównanie ujętych osobno punktów końcowych poszczególnych wskaźników nie może stanowić odzwierciedlenia tendencji gospodarczych oddziałujących w przemyśle Unii. W tym kontekście ustalenie dotyczące wskaźnika wzrostu objaśniono w motywach 177 i 200 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a jego podstawę stanowi znacząca i rosnąca rozbieżność między zmianami konsumpcji i zmianami sprzedaży przemysłu Unii, która przełożyła się na bardzo duży spadek udziału w rynku. Jak wyjaśniono w motywach 201–203, wpływ tej rozbieżności rozłożył się w czasie na produkcję, zapasy, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych i poziom zatrudnienia. Jak wyjaśniono w motywie 204, marża zysku pozostawała ponadto na wyraźnie niskim poziomie i wykazywała tendencję spadkową we wszystkich latach z wyjątkiem jednego roku. Co więcej, biorąc pod uwagę, że działalność gospodarcza związana z rowerami elektrycznymi charakteryzuje się znacznym udziałem gotówki w obrocie i jest zależna od kredytów bankowych, w analizie sytuacji finansowej należy uwzględnić przekształcanie zysku w operacyjne przepływy pieniężne – było ono niewystarczające i znajdowało się na poziomie dużo niższym niż marża zysku. Ogólnie rzecz biorąc, Komisja potwierdziła zatem, że tendencje, do których odniesiono się we wcześniejszej części niniejszego motywu, stanowiły oznakę pogorszonej i niekorzystnej sytuacji i potwierdziły wniosek Komisji, że przemysł Unii poniósł istotną szkodę.
- (149) Komisja nie zgodziła się ponadto z argumentem CCCME, że niska marża zysku przemysłu Unii w 2014 r. mogła wynikać jedynie z własnych błędów popełnionych w ramach działalności gospodarczej, ponieważ skarżący przyznał, że przywóz z ChRL nie rósł i nie stanowił konkurencji do 2016 r. Komisja uznała, że argument ten sformułowano na podstawie niewłaściwej interpretacji skargi, a w każdym razie jest on sprzeczny z ustaleniami z dochodzenia, w których wykazano, że w 2014 r. przywóz z ChRL miał znaczny udział w rynku na poziomie 18 %, a w 2016 r. jego wielkość już się podwoiła. Argumenty CCCME należało zatem odrzucić.
- (150) CEIEB i dwóch importerów stwierdziło, że ustalenia dotyczące istotnej szkody opierają się głównie na ocenie Komisji, zgodnie z którą przemysł Unii stracił udział w rynku na rzecz przywozu i w której nie wzięto pod uwagę, że tę stratę można przypisać wadom strukturalnym, takim jak: niedostrzeżenie potencjalnych możliwości w odpowiednim momencie i niedokonywanie zawczasu inwestycji w rozwój mocy produkcyjnych; produkty, które nie podobają się klientom, oraz nieodpowiednie kanały sprzedaży.
- (151) Po pierwsze, Komisja zauważyła, że stwierdzenia te zdają się sprzeczne z argumentami CCCME i chińskich producentów eksportujących, którzy twierdzili, że unijny rynek rowerów elektrycznych jest zdominowany przez przemysł Unii, że przywóz chińskich rowerów elektrycznych dopiero niedawno stopniowo nadrobił zaległości w zakresie jakości i konkurencyjności oraz że najbardziej prawdopodobną przyczyną powstania szkody są nadmierne inwestycje w moce produkcyjne przemysłu Unii.
- (152) Komisja zwróciła następnie uwagę, że CEIEB jednocześnie twierdził, że przemysł Unii osiągnął w okresie badanym rewelacyjne wyniki (jak zaznaczono w motywie 146) i że model biznesowy przemysłu Unii i sposób zarządzania nim ucierpiały w wyniku wad strukturalnych i innych problemów, które przedstawiono w motywie 151, o skali wystarczającej do wyjaśnienia, dlaczego sprzedaż przemysłu Unii wzrosła w okresie badanym tylko o 20 %, podczas gdy przywóz z ChRL wzrósł o 250 %.

- (153) W tym kontekście Komisja uznała, że jeżeli taki argument miałby zostać uwzględniony, musiałby wcześniej zostać precyzyjnie określony i wyrażony liczbowo. Niezależnie od tego Komisja przypomniała, że chociaż utrata udziału w rynku stanowi ważny element analizy szkody, zakres analizy nie ogranicza się do tego elementu. W tym względzie Komisja odsyła do analizy innych wskaźników szkody i do swojego ustalenia w sprawie podcięcia cenowego, które wpływają na ocenę analizy całkowitej szkody przez Komisję. W związku z tym Komisja odrzuciła ten argument.
- (154) Po ostatecznym ujawnieniu CEIEB stwierdził, że w motywie 115 ogólnego dokumentu dotyczącego ostatecznego ujawnienia ustaleń Komisja oznajmiła, iż samo istnienie podcięcia cenowego jest wystarczające do spełnienia warunku istotności, i wyraził swój sprzeciw. Komisja nie dostrzega jednak takiego stwierdzenia w motywie 115, który odnosi się do „analizy innych wskaźników szkody i ustalenia Komisji w sprawie podcięcia cenowego, które wpływają na ocenę Komisji w ramach analizy całkowitej szkody”. Argument ten został zatem odrzucony.
- (155) W następstwie wprowadzenia środków tymczasowych CCCME i czterech producentów eksportujących stwierdzili, że zmiany jawnych zindeksowanych wskaźników dotyczących producentów unijnych objętych próbą w znacznym stopniu podważają wniosek Komisji, że przemysł Unii poniósł istotną szkodę w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.
- (156) Zgodnie ze standardową praktyką Komisji i z motywem 166 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja zbadała mikroekonomiczne wskaźniki szkody, wykorzystując zweryfikowane dane otrzymane od producentów unijnych objętych próbą. Wskaźniki te przyczyniły się do ustalenia istotnej szkody, ale nie stanowią same w sobie pełnego ustalenia istotnej szkody (ani nie mogą również zastąpić oceny całkowitej szkody, którą przeprowadza Komisja). Jeżeli chodzi o makroekonomiczne wskaźniki szkody, ustalono je dla całego przemysłu Unii. W związku z powyższym argument ten odrzucono.
- (157) Wobec braku innych uwag Komisja potwierdziła swoje wnioski dotyczące szkody zawarte w motywach 200–206 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

5. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

5.1. Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych

- (158) Wobec braku uwag oraz uwzględniając zmianę udziału przemysłu Unii w rynku zgodnie z motywami 113–114 i marginesy podcięcia cenowego zgodnie z motywem 99, Komisja potwierdza swoje wnioski zawarte w motywie 209 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

5.2. Wpływ innych czynników

5.2.1. Przywóz z państw trzecich

- (159) Jeden importer niepowiązany twierdził, że chociaż bezwzględny poziom przywozu z ChRL był w okresie badanym znacznie wyższy od wielkości przywozu z innych państw, należy również wziąć pod uwagę względny wzrost przywozu z poszczególnych państw. Wspomniana zainteresowana strona wskazała w szczególności, że przywóz ze Szwajcarii wzrósł o 3 000 % w okresie badanym. Importer twierdził, że przywóz z państw innych niż ChRL miał wpływ na rynek i nie można uznać, że jest tylko marginalny, jak stwierdzono w motywie 215 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.
- (160) Komisja zwróciła uwagę, że przywóz ze Szwajcarii odpowiadał za 1 % udziału w rynku w okresie objętym dochodzeniem. Importer nie wyjaśnił też, w jaki sposób jego spostrzeżenia miałyby unieważnić ustalenie Komisji, że przywóz ze wszystkich państw innych niż ChRL nie naruszył związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL a szkodą poniesioną przez przemysł Unii, jak wytłumaczono w motywach 210–214 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych. W związku z powyższym argument ten odrzucono.

5.2.2. Wyniki przemysłu Unii

- (161) Po wprowadzeniu środków tymczasowych CCCME i czterech producentów eksportujących stwierdzili, że wielu producentów unijnych z Europy Środkowej przywoziło części z ChRL, po czym montowało i sprzedawało rowery elektryczne w Unii. Dodali też, że cena rowerów elektrycznych wyprodukowanych przez te przedsiębiorstwa wydaje się stosunkowo niska, co może stanowić inną przyczynę poniesienia szkody przez producentów unijnych, którzy wytwarzają rowery elektryczne wysokiej klasy.

- (162) Komisja przypomina, że zakresem geograficznym dochodzenia jest rynek Unii, a nie jego części. W ramach dochodzenia wykazano, że unijni producenci rowerów elektrycznych prowadzili działalność we wszystkich segmentach i że niektórzy producenci objęci próbą posiadali jednostki produkcyjne znajdujące się w państwach członkowskich Europy Środkowej. W każdym razie argument ten nie został jednak poparty dowodami i został odrzucony.
- (163) CCCME i czterej producenci eksportujący zasugerowali ponadto, że przyczyną słabych wyników przemysłu Unii mogły być popełnione przez producentów unijnych pomyłki w obszarze zarządzania.
- (164) Komisja odsyła do swojej odpowiedzi w motywie 151. Argument ten nie zawierał żadnych nowych elementów ani nie został poparty dalszymi dowodami, więc został odrzucony.

5.2.3. Zachęty do sprzedaży rowerów elektrycznych na rynku Unii.

- (165) CCCME i czterech producentów eksportujących twierdzili, że stosowane na rynku Unii subsydia mogły sprzyjać sprzedaży tańszych chińskich rowerów elektrycznych, i wezwali Komisję do dalszego zbadania wpływu subsydiów na strukturę zakupów rowerów elektrycznych na rynku Unii.
- (166) Wpływ subsydiów przeznaczonych na propagowanie korzystania z rowerów elektrycznych stanowi kwestię odrębną względem ustalenia podcięcia cenowego i szkody wynikającej z przywozu z Chin. Także w tej kwestii w ramach dochodzenia wykazano, że przemysł Unii jest aktywny we wszystkich segmentach rynku. W związku z tym nawet jeżeli domniemane subsydia miałyby znaczenie dla przedmiotowej oceny, nie uzasadniałyby wzrostu liczby chińskich rowerów działającego na niekorzyść tańszych rowerów produkowanych w Unii, gdyby nie fakt, że chińskie rowery są sprzedawane po cenach dumpingowych. W związku z powyższym argument ten odrzucono.
- (167) Wobec braku innych uwag Komisja potwierdza swoje wnioski zawarte w motywach 210–222 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

5.3. Wnioski w sprawie związku przyczynowego

- (168) Komisja potwierdziła swoje wnioski w sprawie związku przyczynowego zawarte w motywach 223–226 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

6. INTERES UNII

6.1. Interes dostawców

- (169) W motywie 228 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja błędnie poinformowała, że otrzymała list poparcia od CONEBI, w którym opowiedziano się za środkami, ale w rzeczywistości wysłano go w imieniu Stowarzyszenia Europejskiego Przemysłu Części i Akcesoriów do Pojazdów Dwukołowych („COLIPED”), które zrzesza krajowe stowarzyszenia dostawców części.
- (170) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag Komisja potwierdza swoje wnioski zawarte w motywach 228–230 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

6.2. Interes przemysłu Unii

- (171) Wobec braku uwag Komisja potwierdza swoje wnioski przedstawione w motywach 231–234 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

6.3. Interes importerów niepowiązanych

- (172) W trakcie całego dochodzenia 31 importerów – z których 19 należało do CEIEB – wyraziło sprzeciw wobec wprowadzenia środków. 13 z tych przedsiębiorstw (których wielkość przywozu była znana) reprezentowało w sumie 10 % łącznego przywozu z ChRL w okresie objętym dochodzeniem.
- (173) Jak wyjaśniono w motywie 81, sześć przedsiębiorstw wytwarzających produkt podobny wykluczono z definicji przemysłu Unii i zaklasyfikowano jako importerów niepowiązanych. Przedsiębiorstwa te wyraziły poparcie dla środków. Ich przywóz stanowił blisko 12 % łącznego przywozu z ChRL w okresie objętym dochodzeniem.

- (174) Po wprowadzeniu środków tymczasowych CEIEB oznajmił, że rozpoczęcie dochodzenia spowodowało szeroko zakrojoną i różnorodną szkodę dla znacznej liczby importerów.
- (175) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie rejestracji CEIEB przeprowadził badanie oparte na deklaracjach z udziałem sześćdziesięciu pięciu importerów. W ramach badania ustalono, że 21 % nie kontynuowałoby działalności w przypadku nałożenia ostatecznych ceł antydumpingowych; 33 % zaprzestało już przywozu rowerów elektrycznych z ChRL, ale jeszcze nie znalazło innego rozwiązania; 39 % musiało w wyniku dochodzenia zwiększyć cenę swoich produktów, a 37,5 % odczuło skutki finansowe z powodu rozpoczęcia dochodzenia antydumpingowego.
- (176) Komisja zwróciła uwagę, że badanie to przeprowadzono w maju 2018 r. Z informacji zawartych w skardze i rozporządzeniu w sprawie rejestracji wynikało wtedy, że może zostać nałożone cło na poziomie 189 %.
- (177) Komisja zauważyła, że mimo to większość objętych badaniem importerów zgłosiło, iż w przypadku nałożenia ostatecznego cła antydumpingowego będą nadal prowadzić swoją działalność. Większość znalazła również alternatywne źródło dostaw lub kontynuowała przywóz z ChRL.
- (178) W motywie 238 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja zauważyła, że najwięksi importerzy byli w stanie pozyskiwać odpowiednie rowery elektryczne spoza ChRL lub posiadali alternatywne źródła dostaw poza ChRL, w tym w przemyśle Unii. Ustalenie to znalazło poparcie w badaniu przeprowadzonym przez CEIEB i zostało dodatkowo potwierdzone w ramach późniejszych posiedzeń wyjaśniających z udziałem CEIEB i innych importerów.
- (179) Komisja zauważyła ponadto, że sześciu importerów reprezentujących znaczną wielkość przywozu poparło wprowadzenie środków, co potwierdziło zdolność importerów do dostosowania swojej działalności do wprowadzenia środków.
- (180) Podsumowując, Komisja doszła zatem do wniosku, że wprowadzenie środków mogłoby mieć niekorzystne skutki dla małych importerów, ale negatywny wpływ wprowadzenia środków zostanie złagodzony dzięki możliwości pozyskiwania odpowiednich rowerów w ramach przemysłu Unii, w innych państwach trzecich i w ChRL po uczciwych cenach.
- (181) Po ostatecznym ujawnieniu CEIEB wprowadził korektę w swoim wcześniejszym wniosku i zwrócił uwagę, że przedmiotowego badania nie przeprowadzono wraz z opublikowaniem rozporządzenia w sprawie rejestracji, ale udostępniono je na stronie internetowej w dniu 22 czerwca 2018 r. i w takiej formie pozostało od tego czasu dostępne.
- (182) CEIEB twierdził również, że z jego badania nie wynika, iż większość importerów pomimo nałożenia ceł w dalszym ciągu będzie prowadzić swoją działalność gospodarczą, i odesłał do informacji przedłożonych podczas posiedzenia wyjaśniającego, które odbyło się w dniu 5 października 2018 r. CEIEB stwierdził również, że nigdy nie przedstawił żadnych dowodów na to, iż większości importerów udało się znaleźć alternatywne łańcuchy dostaw bez szkody dla swojej działalności.
- (183) Opierając się na badaniu przedstawionym przez CEIEB, Komisja zauważyła, że 21 % respondentów oznajmiło, iż zakończą swoją działalność w przypadku nałożenia ceł. Oznacza to, że większość respondentów nie uważała wtedy takiego wyniku za prawdopodobny. Podczas posiedzenia wyjaśniającego w dniu 5 października 2018 r. CEIEB przedstawił ponadto informacje w imieniu 15 importerów, spośród których czterech zadeklarowało, że po wprowadzeniu ostatecznych środków antydumpingowych nie będą kontynuować swojej działalności. Tych czterech importerów reprezentowało 8 % całkowitego obrotu 15 wymienionych importerów. Komisja przypomina, że dobrała próbę złożoną z pięciu niepowiązanych importerów, kierując się największą wielkością przywozu do Unii. Na podstawie tej reprezentatywnej próby Komisja wyciągnęła wnioski na temat wpływu środków na importerów. W tym szczególnym względzie żaden z importerów objętych próbą nie wskazał, że w przypadku wprowadzenia ostatecznych środków antydumpingowych zostanie zmuszony do zaprzestania działalności.
- (184) Idąc tym samym tokiem rozumowania, Komisja stwierdziła, że jeżeli 33 % respondentów zadeklarowało w badaniu CEIEB, że zakończyli przywóz rowerów elektrycznych z ChRL, ale wciąż nie znaleźli rozwiązania alternatywnego, to większość kontynuowała przywóz z ChRL lub znalazła alternatywne źródło dostaw. Ponadto, podczas posiedzenia wyjaśniającego z udziałem CEIEB, które odbyło się w dniu 5 października 2018 r., 12 importerów (odpowiadających za 96 % obrotu 15 przedmiotowych importerów) dostosowało już swój łańcuch dostaw lub było w trakcie jego dostosowywania. Taka sama sytuacja ma miejsce w przypadku importerów objętych próbą, których zweryfikowała Komisja, i prawdopodobnie w przypadku importerów, którzy zgłosili swoje poparcie na rzecz wprowadzenia środków.
- (185) Komisja potwierdziła zatem swoje ustalenia przedstawione w motywach 177–179.
- (186) CEIEB stwierdził również, że Komisja nie uwzględniła odpowiednio trudności i kosztów związanych z dostosowaniem łańcucha dostaw importerów w wyniku wprowadzenia środków i zignorowała sytuację małych importerów.

- (187) Komisja nie zgadza się z tym argumentem i odsyła do motywu 180 niniejszego rozporządzenia oraz do motywu 242 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których wyraźnie zwrócono uwagę na niekorzystne skutki dla małych importerów wynikające z wprowadzenia środków. W motywie 243 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła ponadto, że wprowadzenie środków było sprzeczne z interesem importerów. Komisja podtrzymuje jednak ustalenie, że ten negatywny wpływ jest złagodzony dzięki możliwości pozyskiwania odpowiednich rowerów elektrycznych w ramach przemysłu Unii, w innych państwach trzecich i w ChRL po uczciwych, niewyrządzających szkody cenach, i że wpływ ten nie przeważa nad pozytywnym wpływem środków na przemysł Unii.
- (188) Wobec braku jakichkolwiek dalszych uwag Komisja potwierdza swoje wnioski przedstawione w motywie 243 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

6.4. Interes użytkowników

- (189) CCCME, czterej chińscy producenci eksportujący i dwaj importerzy twierdzili, że wprowadzenie środków spowoduje ograniczenie wyboru dla konsumentów i wzrost cen oraz będzie sprzeczne z polityką ochrony środowiska polegającą na zachęcaniu do korzystania z rowerów elektrycznych.
- (190) CCCME zakwestionowała wstępny argument Komisji, że przemysł Unii jest aktywny we wszystkich segmentach rynku, i stwierdziła, że żadne dowody przedstawione przez Komisję tego nie potwierdzają.
- (191) Dwaj importerzy stwierdzili, że przemysł Unii nie posiada mocy produkcyjnych wystarczających do zaspokojenia popytu oraz nie ma pewności co do tego, że alternatywne źródła dostaw będą w stanie wypełnić tę lukę.
- (192) Komisja przypomniała, że dzięki weryfikacji producentów objętych próbą potwierdzono, że przemysł Unii jest aktywny we wszystkich segmentach rynku, w tym w segmencie produktów najniższego szczebla.
- (193) Jak stwierdzono w motywie 249 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, oczekuje się również, że środki pozwolą zwiększyć i zróżnicować podaż rowerów elektrycznych ze strony przemysłu Unii i alternatywnych źródeł dostaw dzięki przywróceniu konkurencji na zasadzie równych szans, jednocześnie zachowując źródło dostaw w postaci przywozu z ChRL po uczciwych cenach.
- (194) Ponadto poziom wykorzystania mocy produkcyjnych w przemyśle Unii, możliwość łatwego przekształcenia istniejących linii produkcyjnych służących do produkcji rowerów tradycyjnych na produkcję rowerów elektrycznych oraz tempo, w jakim przemysł Unii był w stanie zwiększyć swoje moce produkcyjne w niekorzystnych warunkach w latach 2014–2016 – wskazują, że przemysł Unii posiada potencjał, zasoby i umiejętności wystarczające do dostosowania się do możliwych braków dostaw.
- (195) Komisja przypomina, że wprowadzenie środków dotyczących tradycyjnych rowerów nie spowodowało ograniczenia wyboru dla konsumentów, lecz zwiększyło różnorodność dostawców i ich krajów pochodzenia. W przypadku rowerów elektrycznych oczekuje się takiego samego rozwoju wydarzeń na rynku.
- (196) Jeżeli chodzi o wpływ środków na ceny, Komisja odsyła do motywów 250 i 251 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a w szczególności do stwierdzenia, że interesu konsumenta nie można sprowadzać do wpływu sprowadzenia przywozu z ChRL do poziomu niepowodującego szkody na ceny.
- (197) Argumenty te należało zatem odrzucić.
- (198) Wobec braku innych uwag Komisja potwierdza swoje wnioski zawarte w motywach 244–252 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

6.5. Pozostałe grupy interesu

- (199) Wobec braku jakichkolwiek dalszych uwag Komisja potwierdza swoje wnioski przedstawione w motywie 253 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

6.6. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (200) Podsumowując, żaden z argumentów przedstawionych przez zainteresowane strony nie dowodzi istnienia istotnych powodów, dla których środki nie mogłyby zostać wprowadzone na przywóz produktu objętego postępowaniem.

- (201) Negatywnego wpływu na importerów niepowiązanych nie można uznać za nieproporcjonalny; jest on ograniczony ze względu na dostępność alternatywnych źródeł dostaw, zarówno z państw trzecich, jak i ze strony przemysłu Unii. Pozytywny wpływ środków antidumpingowych na rynek Unii, w szczególności na przemysł Unii, przewyższa potencjalne negatywne skutki dla pozostałych grup interesu.
- (202) Wobec braku innych uwag Komisja potwierdza swoje wnioski przedstawione w motywach 254–255 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

7. OSTATECZNE ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (203) Biorąc pod uwagę wnioski dotyczące dumpingu, szkody, związku przyczynowego i interesu Unii, należy wprowadzić ostateczne środki antidumpingowe, aby zapobiec dalszemu wyrządzaniu szkody przemysłowi Unii przez przywóz produktu objętego postępowaniem po cenach dumpingowych.

7.1. Poziom usuwający szkodę

- (204) Do celów określenia poziomu wspomnianych środków pod uwagę wzięto ustalone marginesy dumpingu oraz kwotę należności celnych niezbędną do usunięcia szkody poniesionej przez producentów unijnych, jednak nie przekraczając ustalonych marginesów dumpingu.
- (205) Po wprowadzeniu środków tymczasowych jeden producent eksportujący stwierdził, że metoda, za pomocą której Komisja oblicza niewyrządzającą szkody cenę producentów unijnych, jest błędna. Producent twierdził, że odejmując średni zysk w okresie objętym dochodzeniem i dodając zysk docelowy, Komisja pominęła kwestię osiągania przez producentów unijnych różnych poziomów zysku w odniesieniu do różnych modeli. Wspomniana zainteresowana strona twierdziła, że niewyrządzającą szkody cenę należy obliczać, odejmując średni zysk przypadający na PCN od rzeczywistych cen przed dodaniem zysku docelowego.
- (206) Komisja przypomina, że w rozporządzeniu podstawowym nie przewidziano żadnej konkretnej metody obliczania poziomu usuwającego szkodę. Co więcej, ustalenie Komisji dotyczy sprzedawanego przez przemysł Unii produktu podobnego. W tym kontekście całkowicie dopuszczalne jest odjęcie średniego zysku przemysłu Unii od jego średnich cen sprzedaży w celu ustalenia średniego kosztu produkcji produktu podobnego, a następnie dodanie zysku docelowego w celu obliczenia poziomu usuwającego szkodę. Komisja konsekwentnie wykorzystywała tę metodę w przeszłości i posiada znaczną swobodę w przeprowadzaniu tej oceny.
- (207) W ramach niniejszego dochodzenia szkodę ocenia się w odniesieniu do wszystkich rodzajów produktów w ujęciu całościowym. Wszystkie wskaźniki szkody, w tym rentowność i zysk docelowy, wyraża się jako średnią dla wszystkich rodzajów produktu objętego postępowaniem. Przy ustalaniu ceny niewyrządzającej szkody działanie to ma na celu usunięcie z przemysłu Unii szkody wywołanej przywozem towarów po cenach dumpingowych w ujęciu całościowym. Aby usunąć tę szkodę, wystarczy ustalić cenę niewyrządzającą szkody, zwiększając cenę sprzedaży wszystkich rodzajów produktu o różnicę między faktycznym zyskiem w okresie objętym dochodzeniem a zyskiem docelowym, tym samym pozwalając przemysłowi Unii osiągnąć zysk docelowy. Nie ma konieczności przeprowadzania indywidualnej oceny sytuacji pod względem rentowności w odniesieniu do każdego indywidualnego rodzaju produktu.
- (208) W związku z powyższym argument ten odrzucono.
- (209) Skarżący nie zgodził się z poziomem zysku docelowego wykorzystywanym przez Komisję do obliczania ceny niewyrządzającej szkody. Stwierdził, że zysk docelowy nie powinien być równy średniemu zyskowi przemysłu Unii, ale średniemu zyskowi przedsiębiorstw, które w 2015 r. nie poniosły szkody z powodu przywozu z Chin. Skarżący twierdził, że ponieważ zysk docelowy to rozsądny zysk, który producenci unijni mogliby osiągnąć w warunkach braku szkody wywołanej przez przywóz towarów po cenach dumpingowych/subsydiowanych, Komisja z definicji nie mogłaby przyjąć za punkt odniesienia rentowności producentów unijnych, którzy już ponieśli istotną szkodę w wyniku przywozu towarów po cenach dumpingowych/subsydiowanych. Skarżący zasugerował rozwiązanie alternatywne polegające na ustaleniu zysku docelowego za pomocą odniesienia do zysku docelowego w przypadku rowerów tradycyjnych (8 %) skorygowanego w górę o 1,5 % w celu odzwierciedlenia dodatkowych technologii, większej wartości dodanej i dodatkowych wymogów inwestycyjnych.
- (210) Komisja przypomina, że zysk docelowy jest równy zyskowi, jaki przemysł Unii jako całość może osiągnąć w sytuacji braku dumpingu wyrządzającego szkodę. W związku z tym nie można go ustalić na podstawie zysku osiągniętego przez wybraną liczbę producentów unijnych. Argument ten należało zatem odrzucić. Jeżeli chodzi

o alternatywny argument (zysk docelowy wykorzystany w dochodzeniu dotyczącym tradycyjnych rowerów skorygowany w górę), Komisja przypomina, że każde dochodzenie prowadzone jest na podstawie szczególnych okoliczności faktycznych sprawy dotyczącej produktu objętego postępowaniem, a nie na podstawie okoliczności faktycznych ustalonych w dochodzeniach dotyczących innych produktów. W tej konkretnej sprawie Komisja potwierdziła, że wykorzystany zysk docelowy jest odpowiedni i że nie ma powodu, aby odwoływać się do zysku docelowego innego produktu. W związku z tym argument ten należało odrzucić.

- (211) Po ostatecznym ujawnieniu skarżący podtrzymał swoje argumenty i stwierdził, że w innych sprawach Komisja odstąpiła od swojej standardowej metodyki ustalania zysku docelowego poprzez odniesienie do istotnych okoliczności. Jak już podkreślono w motywie 210, Komisja przypomina, że każda sprawa jest oceniana w oparciu o jej szczególne okoliczności faktyczne. W tym konkretnym przypadku Komisja stwierdziła, że żadna szczególna okoliczność nie uzasadnia wykorzystania zysku osiągniętego wyłącznie przez niektórych producentów, o co wnioskował skarżący. W związku z powyższym argument ten odrzucono.
- (212) Ponadto Komisja zauważa, jak podkreślono w motywach 59–63, że uwzględniła określone koszty poniesione przez producentów unijnych objętych próbą, aby dostosować niewyrządzającą szkody cenę przemysłu Unii. Poziom usuwający szkodę został odpowiednio dostosowany, co doprowadziło do obniżenia marginesu szkody o 3–5 %. Jak opisano w motywie 72, po ostatecznym ujawnieniu odnośne dostosowanie było przedmiotem wniosku przedsiębiorstwa Giant. Wniosek ten został uwzględniony i związane z nim obniżenie marginesu zaniżania cen zostało ujawnione bez żadnych dalszych uwag.
- (213) Uwzględniając dostosowanie dokonane zgodnie z motywem 212 oraz wobec braku innych uwag dotyczących poziomu usuwającego szkodę potwierdzono metodykę opisaną w motywach 257–262 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

7.2. Oferta dotycząca zobowiązania cenowego

- (214) Po ujawnieniu jeden z chińskich producentów eksportujących, Wettsen Corporation, złożył ofertę dotyczącą zobowiązania cenowego.
- (215) Przedsiębiorstwo Wettsen Corporation nie zostało objęte próbą i chociaż zwróciło się o indywidualne badanie, wniosek ten – wraz ze wszystkimi pozostałymi wnioskami o indywidualne badanie – został odrzucony.
- (216) Oferta dotycząca zobowiązania cenowego została odrzucona z szeregu powodów, o czym poinformowano przedsiębiorstwo Wettsen Corporation w osobnym piśmie. Powody były następujące:
- po pierwsze, przedsiębiorstwo Wettsen Corporation posiada stronę powiązaną poza ChRL, która również produkuje rowery elektryczne;
 - po drugie, w ofercie dotyczącej zobowiązania cenowego ustalono minimalną cenę importową („MCI”) wyłącznie w odniesieniu do trzech głównych rodzajów rowerów elektrycznych, które nie obejmowały wszystkich rodzajów wywożonych do Unii w okresie objętym dochodzeniem; oraz
 - po trzecie, ponieważ proponowana MCI dla danego rodzaju była średnią cen sprzedaży w ramach tego rodzaju, umożliwiłaby sprzedaż droższych rowerów elektrycznych po wyrządzających szkodę cenach przez przedsiębiorstwo Wettsen Corporation przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z MCI.

7.3. Ostateczne środki antidumpingowe w odniesieniu do ChRL

- (217) W świetle wniosków dotyczących dumpingu, szkody, związku przyczynowego i interesu Unii oraz zgodnie z art. 9 ust. 4 rozporządzenia podstawowego należy wprowadzić ostateczne środki antidumpingowe w odniesieniu do przywozu produktu objętego postępowaniem na poziomie niższego ze stwierdzonych marginesów dumpingu i szkody, zgodnie z zasadą niższego cła. W związku z tym w niniejszym przypadku stawkę ostatecznego cła antidumpingowego należy wyznaczyć na poziomie stwierdzonego marginesu szkody, z wyjątkiem jednego chińskiego producenta eksportującego.
- (218) Należy zauważyć, że dochodzenie antysubsydyjne przeprowadzono równolegle z postępowaniem antidumpingowym. Zgodnie z art. 24 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej⁽¹²⁾ w związku ze stosowaniem zasady niższego cła i faktem, że ostateczne stopy subsydiowania są niższe od poziomu usuwającego szkodę, uznaje się za stosowne nałożyć ostateczne cło wyrównawcze na poziomie ustalonych ostatecznych stóp subsydiowania, a następnie nałożyć ostateczne cło antidumpingowe w wysokości do odpowiedniego poziomu usuwającego szkodę.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 55.

- (219) W przypadku przedsiębiorstwa Yadea Technology Group Co., Ltd („Yadea”) w toku równoległego dochodzenia antysubsydyjnego ustalono indywidualny margines szkody dla tego przedsiębiorstwa ⁽¹³⁾ na podstawie informacji przez nie przedstawionych. W związku z tym Komisja uznała, że należy wykorzystać margines szkody ustalony indywidualnie dla przedsiębiorstwa Yadea – w odróżnieniu od marginesu szkody dla przedsiębiorstw współpracujących w toku postępowania antydumpingowego – przy rozważaniu łącznych skutków ceł antydumpingowych i wyrównawczych.
- (220) Ponadto w przypadku przedsiębiorstwa Yadea, producenta eksportującego, którego margines dumpingu jest niższy niż poziom usuwający szkodę, ostateczne cło wyrównawcze nałożono na poziomie ustalonej ostatecznej stopy subsydiowania, zaś ostateczne cło antydumpingowe nałożono na poziomie odpowiedniego marginesu dumpingu zmniejszonego o kwotę cła wyrównawczego. Zmniejszenie to było konieczne, ponieważ w sytuacji, w której wartość normalna zostaje ustalona w oparciu o art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego, nałożenie skumulowanego cła odzwierciedlającego poziom subsydiowania i pełen poziom dumpingu może prowadzić do dwukrotnego zrównoważenia skutków subsydiowania („podwójne liczenie”). Zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego przedsiębiorstwa niewspółpracujące w toku postępowania antydumpingowego (choć współpracujące w toku równoległego dochodzenia antysubsydyjnego) podlegają rezydualnemu marginesowi dumpingu i marginesowi szkody.
- (221) Po ostatecznym ujawnieniu uwzględnienie wniosku przedsiębiorstwa Giant, o którym mowa w motywach 72 i 212, a także zmiana ceł wyrównawczych w toku równoległego dochodzenia antysubsydyjnego doprowadziły do zmiany ceł antydumpingowych. Zmianę tę ujawniono zainteresowanym stronom, a w toku postępowania antydumpingowego nie przedstawiono w jej sprawie żadnych dalszych uwag.
- (222) W związku z powyższym stawki nakładanego ostatecznego cła antydumpingowego podano w tabeli 6 poniżej:

Tabela 6

Ostateczne środki antydumpingowe

Przedsiębiorstwo	Margines dumpingu	Stopa subsydiowania	Poziom usuwający szkodę	Cło wyrównawcze	Cło antydumpingowe
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %	15,1 %	73,4 %	15,1 %	58,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	32,8 %	3,9 %	24,6 %	3,9 %	20,7 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %	8,5 %	18,8 %	8,5 %	10,3 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %
Yadea Technology Group Co., Ltd.	48,1 %	10,7 %	62,9 %	10,7 %	37,4 %
Inne przedsiębiorstwa współpracujące w postępowaniu antydumpingowym (z wyjątkiem przedsiębiorstw objętych stawką cła wyrównawczego dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw w równoległym rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/72 ⁽¹⁾) (załącznik I)	48,1 %	9,2 %	33,4 %	9,2 %	24,2 %
Inne przedsiębiorstwa współpracujące w postępowaniu antydumpingowym objęte cłem wyrównawczym dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw w równoległym rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/72 (załącznik II)	48,1 %	17,2 %	33,4 %	17,2 %	16,2 %
Przedsiębiorstwa niewspółpracujące w postępowaniu antydumpingowym, lecz współpracujące w równoległym dochodzeniu antysubsydyjnym, wymienione w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/72 (załącznik III)	100,3 %	9,2 %	79,3 %	9,2 %	70,1 %
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %

⁽¹⁾ Dz.U. L 16 z 18.1.2019, s. 98.

⁽¹³⁾ Przedsiębiorstwo nie przedstawiło szczegółowych informacji dotyczących przedsiębiorstwa w celu obliczenia indywidualnego marginesu dumpingu.

- (223) Indywidualne stawki cła antydumpingowego dla poszczególnych przedsiębiorstw określone w niniejszym rozporządzeniu ustanowiono na podstawie ustaleń niniejszego dochodzenia. Odzwierciedlają one zatem sytuację ustaloną w toku dochodzenia w odniesieniu do tych przedsiębiorstw. Wspomniane stawki celne (w odróżnieniu od ogólnokrajowego cła stosowanego do „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”) mają wyłączone zastosowanie do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL i wyprodukowanego przez te przedsiębiorstwa, tj. przez konkretne wymienione podmioty prawne. Przywożony produkt objęty postępowaniem wytworzony przez inne przedsiębiorstwa, których nazwa i adres nie zostały wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, łącznie z podmiotami powiązanymi z przedsiębiorstwami konkretnie wymienionymi, nie mogą korzystać z tych stawek i podlegają stawce celnej stosowanej względem „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (224) Wszelkie wnioski o zastosowanie wspomnianych indywidualnych stawek cła antydumpingowego dla przedsiębiorstw (np. po zmianie nazwy podmiotu lub po utworzeniu nowych podmiotów zajmujących się produkcją lub sprzedażą) należy kierować do Komisji ⁽¹⁴⁾ wraz z wszystkimi odpowiednimi informacjami, w szczególności dotyczącymi wszelkich zmian w zakresie działalności przedsiębiorstwa związanej z produkcją, sprzedażą krajową i eksportową, wynikających np. z wyżej wspomnianej zmiany nazwy lub zmiany podmiotu zajmującego się produkcją lub sprzedażą. W stosownych przypadkach niniejsze rozporządzenie zostanie odpowiednio zmienione poprzez uaktualnienie wykazu przedsiębiorstw korzystających z indywidualnych stawek cła antydumpingowego.
- (225) W przypadkach, w których cło wyrównawcze zostało odjęte od cła antydumpingowego, aby uniknąć podwójnego liczenia, pobranie cła wyrównawczego ma na celu zrównoważenie zarówno skutków subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych, jak i marginesu dumpingu (do poziomu stopy subsydiowania). W związku z tym zapłacone cło można zwrócić wyłącznie wówczas, gdy wykazane zostanie, że takie cło przekracza faktyczną stopę subsydiowania i odpowiadający margines dumpingu. W związku z tym w toku dochodzeń dotyczących refundacji zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) 2016/1037 należy również uwzględniać szczególną sytuację producenta eksportującego w odniesieniu do faktycznego marginesu dumpingu obowiązującego w okresie objętym dochodzeniem dotyczącym refundacji.
- (226) Jeżeli wywóz dokonywany przez jedno z przedsiębiorstw korzystających z niższej indywidualnej stawki cła antydumpingowego wzrośnie w znacznym stopniu po wprowadzeniu przedmiotowych środków, tego rodzaju wzrost wielkości wywozu może zostać uznany za stanowiący sam w sobie zmianę struktury handlu ze względu na wprowadzenie środków w rozumieniu art. 13 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W takich okolicznościach oraz pod warunkiem spełnienia określonych wymagań może zostać wszczęte dochodzenie w sprawie obejścia środków. W toku tego dochodzenia można między innymi zbadać potrzebę zniesienia indywidualnych stawek celnych, a następnie nałożyć cło ogólnokrajowe.
- (227) Aby zminimalizować ryzyka obchodzenia cła w związku z dużą różnicą w stawkach celnych, potrzebne są szczególne środki gwarantujące stosowanie indywidualnych ceł antydumpingowych. Przedsiębiorstwa, na które nałożono indywidualne cła antydumpingowe, muszą przedstawić ważną fakturę handlową organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi przedstawione w poniższym art. 1 ust. 3. Przywóz, któremu nie towarzyszy taka faktura, powinien zostać objęty cłem antydumpingowym obowiązującym wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (228) Aby zapewnić należyte egzekwowanie cła antydumpingowego, stawka celna dla „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw” powinna mieć zastosowanie nie tylko do niewspółpracujących producentów eksportujących, lecz również do tych producentów, którzy nie dokonywali żadnego wywozu do Unii w okresie objętym dochodzeniem, chyba że spełnili oni warunki określone w art. 3.
- (229) W celu zapewnienia równego traktowania wszystkich nowych eksporterów i współpracujących przedsiębiorstw niewłączonych do próby, wymienionych w załącznikach I i II do niniejszego rozporządzenia, należy wprowadzić przepis przewidujący, iż średnie ważone cło nałożone na tę drugą kategorię przedsiębiorstw będzie miało zastosowanie do wszystkich nowych eksporterów, którzy w przeciwnym razie byłiby uprawnieni do przeglądu zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.
- (230) W świetle niedawnego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości ⁽¹⁵⁾ należy ustalić wysokość odsetek za zwłokę należnych w przypadku zwrotu ostatecznych ceł antydumpingowych, ponieważ odpowiednie obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych nie przewidują takich odsetek, a stosowanie przepisów krajowych prowadziłoby do nieuzasadnionych zakłóceń między podmiotami gospodarczymi w zależności od państwa członkowskiego, w którym dokonywana byłaby odprawa celna.

7.4. Moc wsteczna

- (231) Jak wskazano w motywie 5, w dniu 3 maja 2018 r. Komisja poddała rejestracji przywóz produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL na podstawie wniosku przemysłu Unii. Wniosek został następnie wycofany i w związku z powyższym kwestia ta nie była dalej badana.

⁽¹⁴⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, 1049 Brussels, Belgium.

⁽¹⁵⁾ Wyrok w sprawie Wortmann, C-365/15, EU:C:2017:19, pkt 35–39.

7.5. Ostateczne pobranie cła tymczasowego

- (232) Ze względu na ustaloną wysokość marginesów dumpingu oraz zważywszy na poziom szkody, jaką poniósł przemysł Unii, należy dokonać ostatecznego poboru kwot zabezpieczonych w formie tymczasowego cła antydumpingowego nałożonego rozporządzeniem w sprawie cel tymczasowych.
- (233) Stawki cel ostatecznych są niższe od stawek cel tymczasowych. Zabezpieczone kwoty przekraczające ostateczną stawkę cel antydumpingowych powinny zatem zostać zwolnione.
- (234) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Nakłada się ostateczne cło antydumpingowe na przywóz rowerów pedałowycy ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej. Produkt objęty postępowaniem jest obecnie objęty kodami CN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10).

2. Stawka ostatecznego cła antydumpingowego mająca zastosowanie do ceny netto na granicy Unii, przed ocleniem, jest następująca dla produktów opisanych w ust. 1 i wytwarzanych przez poniższe przedsiębiorstwa:

Państwo	Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło antydumpingowe	Dodatkowy kod TARIC
Chińska Republika Ludowa	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	20,7 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd i Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	37,4 %	C463
	Inne przedsiębiorstwa współpracujące w postępowaniu antydumpingowym (z wyjątkiem przedsiębiorstw objętych stawką cła wyrównawczego dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw w równoległym rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/72) (załącznik I)	24,2 %	
	Inne przedsiębiorstwa współpracujące w postępowaniu antydumpingowym objęte stawką cła wyrównawczego dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw w równoległym rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/72 (załącznik II)	16,2 %	
	Przedsiębiorstwa niewspółpracujące w postępowaniu antydumpingowym, lecz współpracujące w równoległym dochodzeniu antysubsydyjnym, wymienione w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/72 (załącznik III)	70,1 %	
	Wszystkie inne przedsiębiorstwa	62,1 %	C999

3. Stosowanie indywidualnych stawek cła antydumpingowego ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która zawiera oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: „Ja, niżej podpisany, poświadczam, że [liczba] rowerów elektrycznych sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez [nazwa i adres przedsiębiorstwa] [dodatkowy kod TARIC] w Chińskiej Republice Ludowej. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą”. W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązuje stawka celna mająca zastosowanie do „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.

4. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych. W przypadku zwrotu, który daje prawo do wypłaty należnych odsetek, stosuje się stopę procentową, którą stosuje Europejski Bank Centralny do swoich głównych operacji refinansujących, publikowaną w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, obowiązującą pierwszego dnia kalendarzowego miesiąca, w którym przypada termin płatności, powiększoną o jeden punkt procentowy.

5. W przypadkach, w których cło wyrównawcze zostało odjęte od cła antydumpingowego w odniesieniu do niektórych producentów eksportujących, złożenie wniosku o refundację zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) 2016/1037 pociąga również za sobą konieczność oceny marginesu dumpingu w przypadku tego producenta eksportującego, który obowiązywał w okresie objętym dochodzeniem dotyczącym refundacji.

6. Jeżeli dowolny nowy producent eksportujący w Chińskiej Republice Ludowej przedstawi Komisji wystarczające dowody, ust. 2 może zostać zmieniony poprzez dodanie nowego producenta eksportującego do odpowiedniego załącznika zawierającego wykaz współpracujących przedsiębiorstw nieobjętych próbą, w stosunku do których zastosowanie ma odpowiednia średnia ważona stawka cła antydumpingowego. Nowy producent eksportujący przedstawia dowody potwierdzające, że:

- nie prowadził wywozu do Unii produktu, o którym mowa w ust. 1, w okresie objętym dochodzeniem – od dnia 1 października 2016 r. do dnia 30 września 2017 r.;
- nie jest powiązany z żadnym eksporterem lub producentem w Chińskiej Republice Ludowej, który podlega środkom wprowadzonym na mocy niniejszego rozporządzenia; oraz
- rzeczywiście dokonywał wywozu produktu objętego postępowaniem do Unii po upływie okresu objętego dochodzeniem, na podstawie którego wprowadzono środki, lub zaciągnął nieodwołalne zobowiązanie umowne na wywóz znacznych ilości do Unii.

Artykuł 2

Kwoty zabezpieczone w postaci tymczasowego cła antydumpingowego na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1012 zostają ostatecznie pobrane. Zabezpieczone kwoty przekraczające ostateczne stawki cła antydumpingowego zostają zwolnione.

Artykuł 3

Zaprzestaje się rejestracji przywozu wynikającej z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/671 poddającego rejestracji przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej. Żadne ostateczne cło antydumpingowe nie zostanie nałożone z mocą wsteczną na zarejestrowany przywóz.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 stycznia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Nazwa przedsiębiorstwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd oraz Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430

Nazwa przedsiębiorstwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tiencin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tiencin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tiencin	C450
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tiencin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Szantung	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. oraz Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tiencin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
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 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 Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. oraz Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tiencin	C480

ZAŁĄCZNIK II

Nazwa przedsiębiorstwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tiencin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Pekin	C391
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Jiangsu	C394
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tiencin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everest International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
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
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Jiangsu	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Szantung	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Szanghaj	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Guangdong	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd.	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Jiangsu	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu	C456
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Zhejiang	C461

Nazwa przedsiębiorstwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479

ZAŁĄCZNIK III

Nazwa przedsiębiorstwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488