

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**

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⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 7,

po konsultacji z państwami członkowskimi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Wszczęcie postępowania**

- (1) W dniu 20 października 2017 r. na podstawie art. 5 rozporządzenia podstawowego Komisja Europejska („Komisja”) wszczęła dochodzenie antydumpingowe dotyczące przywozu do Unii rowerów pedałowych 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 postępowania”).
- (3) Komisja wszczęła dochodzenie 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 zostały uznane za wystarczające, aby uzasadnić wszczęcie dochodzenia.
- (4) Dnia 21 grudnia 2017 r. Komisja wszczęła dochodzenie antysubsydyjne w odniesieniu do przywozu do Unii pochodzących z ChRL rowerów elektrycznych i rozpoczęła odrębne dochodzenie. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania Komisja opublikowała 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 rowery elektryczne przywożone z ChRL od dnia 4 maja 2018 r.
- (6) W odpowiedzi na wniosek o rejestrację zainteresowane strony przedstawiły uwagi, do których ustosunkowano się w rozporządzeniu w sprawie rejestracji. Komisja potwierdza, że skarżący przedstawili wystarczające dowody uzasadniające potrzebę rejestracji przywozu. Wielkość i udział w rynku przywozu z ChRL gwałtownie wzrosły. Uwagi zostały więc odrzucone.

1.3. Okres objęty dochodzeniem i okres badany

- (7) Dochodzenie w sprawie dumpingu i powstałej szkody obejmowało okres od dnia 1 października 2016 r. do dnia 30 września 2017 r. („okres objęty dochodzeniem”). Analiza tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowała okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.⁽²⁾ Dz.U. C 353 z 20.10.2017, s. 19.⁽³⁾ 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).

1.4. Zainteresowane strony

- (8) W zawiadomieniu o wszczęciu przeglądu Komisja wezwała zainteresowane strony do skontaktowania się z nią w celu wzięcia udziału w dochodzeniu. Ponadto Komisja wyraźnie poinformowała skarżących, innych znanych producentów unijnych, znanych producentów eksportujących, władze ChRL oraz znanych importerów o wszczęciu dochodzenia, a także zaprosiła ich do wzięcia udziału w tym dochodzeniu.
- (9) Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag na temat wszczęcia dochodzenia oraz wystąpienia z wnioskiem o przesłuchanie przez Komisję lub przez rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu.
- (10) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja poinformowała zainteresowane strony, że wstępnie wybrała Szwajcarię jako państwo trzecie o gospodarce rynkowej („państwo analogiczne”) w rozumieniu art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Zainteresowanym stronom miały możliwość przedstawienia uwag oraz wystąpienia z wnioskiem o przesłuchanie przez Komisję lub przez rzecznika praw stron w postępowaniach handlowych.
- (11) Niektóre zainteresowane strony popierające skargę wnioskowały o poufne traktowanie ich tożsamości, obawiając się odwetu, gdyż nabywają w ChRL niektóre części swoich rowerów elektrycznych. Po dokonaniu oceny przedstawionych argumentów Komisja uznała te wnioski.
- (12) Chińska Izba Handlowa ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych (ang. the China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic products; „CCCME”) oraz Kolektywu europejskich importerów rowerów elektrycznych (ang. Collective of European Importers of Electric Bicycles; „CEIEB”), które reprezentują kilka zainteresowanych stron, przedstawiły uwagi po wszczęciu postępowania.
- (13) CCCME twierdziła, że powody, dla których Komisja zagwarantowała poufne traktowanie tożsamości niektórych zainteresowanych stron popierających skargę, były niewystarczające i nieuzasadnione. Według CCCME niektórzy członkowie przemysłu Unii przywożą kompletne rowery elektryczne z ChRL, a zatem w świetle art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego mogą być wyłączeni spośród członków przemysłu Unii. CCCME wskazała, że poufne traktowanie tożsamości niektórych zainteresowanych stron uniemożliwia producentom eksportującym zbadanie we właściwy sposób sytuacji w tej sprawie.
- (14) Z tego samego względu CEIEB twierdził, że skarga nie zawiera ani wykazu wszystkich znanych unijnych producentów produktu podobnego, ani ilości i wartości podanych przez tych producentów. Komisja odrzuciła ten argument. Skarga zawierała wykaz znanych producentów w Unii ⁽¹⁾, a także ich całkowitą wielkość produkcji ⁽²⁾. W związku z powyższym CEIEB mógł dokonać oceny wykazu znanych unijnych producentów produktu podobnego.
- (15) Informacja ta pozwoliła CEIEB zidentyfikować dwa przedsiębiorstwa wymienione w wykazie producentów unijnych, które przywożą również produkty objęte dochodzeniem z państwa, którego dotyczy postępowanie. Jest zatem jasne, że CEIEB mógł w pełni skorzystać z przysługującego mu prawa do obrony w tym zakresie. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (16) CCCME twierdziła ponadto, że w skardze nie przedstawiono wystarczających dowodów na poziomie niezbędnym do wszczęcia dochodzenia. CCCME przedstawiła cztery przyczyny takiego stanu rzeczy.
- (17) Po pierwsze, dane dotyczące przywozu oparte na chińskich danych statystycznych dotyczących wywozu uzyskanych od chińskich organów celnych wraz z wprowadzonymi do nich korektami w celu wychwycenia produktu objętego niniejszym dochodzeniem nie powinny być traktowane jako poufne, a Komisja powinna należycie zbadać ich źródło.
- (18) Po drugie, pewne informacje zawarte w skardze, takie jak np. domniemana nadwyżka mocy produkcyjnych w danym sektorze w ChRL, wprowadzają w błąd, gdyż są związane nie tylko z sektorem rowerów elektrycznych, ale z sektorem rowerów elektrycznych i rowerów łącznie. Podobnie wartość unijnego rynku rowerów elektrycznych jest zawyżona, gdyż obejmuje wszystkie lekkie pojazdy elektryczne, a nie tylko rowery elektryczne.
- (19) Po trzecie, twierdzenia dotyczące subsydiowania przedstawione w skardze są nieuzasadnione i same powinny zostać objęte dochodzeniem antysubsydyjnym.

⁽¹⁾ Skarga, załącznik 10.

⁽²⁾ Skarga, załącznik 9.

- (20) Po czwarte, według CCCME w skardze znajduje się szereg nieuzasadnionych twierdzeń, które są szkodliwe dla przemysłu rowerów elektrycznych w ChRL, gdyż zakłada się w nich, że to producenci unijni stymulują innowacje w tej branży oraz że chińscy producenci tylko powielają status quo opracowanej w Unii technologii rowerów elektrycznych.
- (21) Komisja zbadała skargę zgodnie z art. 5 rozporządzenia podstawowego i uznała, że przesłanki do wszczęcia postępowania zostały spełnione, tj. że adekwatność i dokładność przedstawionego materiału dowodowego są wystarczające. Zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia podstawowego skarga zawiera dostępne skarżącemu informacje dotyczące zawartych w niej twierdzeń. Na podstawie przedstawionych dowodów Komisja uznała ten wymóg za spełniony.
- (22) W odniesieniu do argumentu dotyczącego danych dotyczących chińskiego przywozu Komisja odsyła do sekcji 3.2 rozporządzenia w sprawie rejestracji oraz do sekcji 4.3 niniejszego rozporządzenia, na której argument ten został w dostatecznym stopniu omówiony.
- (23) W odniesieniu do argumentu dotyczącego nadwyżki mocy produkcyjnych, rzeczywiście istotne jest przeanalizowanie nadwyżki mocy produkcyjnych w przypadku rowerów elektrycznych i rowerów łącznie, ponieważ moce produkcyjne w przypadku rowerów tradycyjnych można przestawić na produkcję rowerów elektrycznych małym kosztem i przy niewielkim nakładzie pracy (zob. motyw 172); zebrano dowody, które wskazują, że przedsiębiorstwa produkujące oba produkty rzeczywiście regularnie to robią.
- (24) Jeżeli chodzi o uwagi dotyczące domniemanego subsydiowania na chińskim rynku, dnia 21 grudnia 2017 r. Komisja wszczęła dochodzenie antysubsydjne w odniesieniu do przywozu do Unii pochodzących z ChRL rowerów elektrycznych i rozpoczęła odrębne dochodzenie. Dochodzenie to jest nadal w toku.
- (25) Wreszcie, jeżeli chodzi o argumenty dotyczące innowacyjności i powielania, prawdziwość zarzutów wymienionych w punkcie czwartym nie miała wpływu na ocenę Komisji stanowiącej podstawę wszczęcia dochodzenia, ponieważ nie wchodzi one w zakres uwzględnionych czynników.
- (26) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że w skardze przedstawiono dowody na wystąpienie dumpingu i wynikającej z niego istotnej szkody, które uznano za wystarczające, by uzasadnić wszczęcie dochodzenia.

1.5. Kontrola wyrywkowa

- (27) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego może przeprowadzić kontrolę wyrywkową wśród producentów eksportujących, unijnych producentów i importerów niepowiązanych.

1.5.1. Kontrola wyrywkowa producentów unijnych

- (28) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja ogłosiła, że dokonała tymczasowego doboru próby producentów unijnych. Komisja dokonała doboru próby na podstawie największej reprezentatywnej wielkości sprzedaży produktu podobnego w okresie objętym dochodzeniem, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego zakresu rodzajów produktu i zakresu geograficznego.
- (29) Próba ta składała się z czterech producentów unijnych. Objęci próbą producenci unijni odpowiadali za 60 % całkowitej wielkości produkcji oraz za 58 % całkowitej sprzedaży przemysłu Unii. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag w sprawie tej tymczasowo dobranej próby.
- (30) EBMA twierdziło, że próba jest w zbyt dużym stopniu skoncentrowana na rynku holenderskim i nie uwzględnia w należyłym stopniu francuskich producentów.
- (31) Komisja stwierdziła, że w próbie uwzględniono największe rynki produktu objętego postępowaniem oraz największych producentów pod względem wielkości produkcji i sprzedaży na rynku unijnym, których właściwe zbadanie jest możliwe w dostępnym czasie.
- (32) Komisja stwierdziła również, że produkcja francuskich producentów stanowi jedynie niewielką część produkcji rowerów elektrycznych w Unii. Nie jest zatem konieczne włączanie do próby francuskiego producenta, aby zapewnić reprezentatywność próby.
- (33) Jedna zainteresowana strona zasugerowała objęcie próbą niemieckiego producenta. Wspomniane przedsiębiorstwo jednak nie współpracowało i uwaga musiała zostać pominięta. Nie miało to wpływu na reprezentatywność próby, ponieważ próba objęła 60 % wielkości produkcji i objęła również niemieckiego producenta.
- (34) W świetle powyższego Komisja potwierdziła, że próba jest reprezentatywna dla przemysłu Unii.

1.5.2. Kontrola wyrywkowa importerów

- (35) Aby zdecydować, czy kontrola wyrywkowa jest konieczna, a jeżeli tak, aby dokonać kontroli wyrywkowej, Komisja wezwała importerów niepowiązanych do podania informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania.
- (36) 21 niepowiązanych importerów dostarczyło wymagane informacje i wyraziło zgodę na włączenie ich do próby. Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia podstawowego Komisja dobrała próbę złożoną z pięciu niepowiązanych importerów, kierując się największą wielkością przywozu do Unii. Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia podstawowego w kwestii doboru próby zasięgnięto opinii wszystkich znanych importerów, których dotyczy postępowanie.
- (37) Jedna zainteresowana strona zauważyła, że próba importerów nie jest reprezentatywna, gdyż nie obejmuje importerów z Danii, Niemiec, Włoch i Zjednoczonego Królestwa oraz że jest nadmiernie skoncentrowana na importerach kupujących miejskie rowery elektryczne.
- (38) Współpracujący importerzy z Danii, Niemiec i Zjednoczonego Królestwa byli jednak dużo mniejszymi importerami niż ci, których objęto próbą, a ponadto żaden importer z Włoch nie współpracował. Importerzy objęci próbą przywozili szeroki zakres produktów, w tym miejskie rowery elektryczne, wycieczkowe rowery elektryczne, górskie rowery elektryczne i składane rowery elektryczne.
- (39) Komisja zauważa również, że próba obejmowała największą wielkość przywozu, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie.
- (40) W świetle powyższego Komisja potwierdziła, że próba jest reprezentatywna dla współpracujących importerów.

1.5.3. Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących w ChRL

- (41) Aby zdecydować, czy kontrola wyrywkowa jest konieczna, a jeżeli tak, aby dokonać doboru próby, Komisja zwróciła się do wszystkich producentów eksportujących w ChRL o udzielenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania. Ponadto Komisja zwróciła się do Misji Chińskiej Republiki Ludowej w Unii Europejskiej o wskazanie innych producentów eksportujących, którzy mogą być zainteresowani udziałem w dochodzeniu, lub skontaktowanie się z nimi.
- (42) Wymagane informacje i zgodę na włączenie do próby otrzymano od 96 producentów eksportujących z ChRL. Jeden producent zgłosił brak wywozu rowerów elektrycznych do Unii w okresie objętym dochodzeniem, w związku z czym uznano, że nie może on zostać objęty próbą. Komisja dokonała tymczasowego doboru próby złożonej z czterech współpracujących grup producentów, opierając się na największej reprezentatywnej wielkości wywozu do Unii.
- (43) Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia podstawowego dobór próby został skonsultowany ze wszystkimi znanymi producentami eksportującymi rowery elektryczne oraz z władzami ChRL.
- (44) Trzech nieobjętych próbą współpracujących producentów eksportujących twierdziło, że powinni być objęci próbą ze względu na domniemane szczególne właściwości ich produkcji lub sprzedaży, które odróżniają ich od niektórych lub wszystkich producentów eksportujących objętych próbą.
- (45) Cechy te nie są istotne z punktu widzenia art. 17 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, na podstawie którego należy wybrać próbę. Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia podstawowego Komisja dokonała doboru próby na podstawie największej reprezentatywnej wielkości wywozu do Unii, który można w sposób właściwy zbadać w dostępnym czasie. Żaden z trzech nieobjętych próbą producentów eksportujących nie kwestionował tego, że nie zakwalifikował się do próby zgodnie z tym kryterium i żaden z nich nie twierdził, że kryterium doboru próby należy zmienić. Zatem te trzy wnioski zostały oddalone.
- (46) Po upływie terminu odpowiedzi dotyczących doboru próby oraz po doborze próby i wysłaniu kwestionariuszy zgłosił się jeden producent eksportujący, który wystąpił z wnioskiem o uznanie go za współpracującego, gdyż we właściwym terminie udzielił odpowiedzi na kontrolę wyrywkową w równoległym dochodzeniu antysubsydijnym. Wniosek został odrzucony, gdyż przedsiębiorstwo nie przedstawiło go w odpowiednim czasie w niniejszym dochodzeniu.

1.6. Badanie indywidualne

- (47) Sześciu producentów eksportujących nieobjętych próbą wystąpiło z oficjalnym wnioskiem o indywidualne badanie na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia podstawowego. Dwóch z nich zwróciło się z wnioskiem o traktowanie na zasadach rynkowych, co oznacza konieczność przeprowadzenia analizy i weryfikacji dwóch dodatkowych wniosków o traktowanie na zasadach rynkowych. Ponadto trzy przedsiębiorstwa, które formalnie złożyły wniosek o badanie indywidualne, to grupy przedsiębiorstw powiązane z łącznie sześcioma przedsiębiorstwami handlowymi. Ich odpowiedzi na odpowiednią część kwestionariusza antydumpingowego musiałyby być również przeanalizowane i zweryfikowane przez zespoły prowadzące dochodzenie. Badanie tak znacznej liczby wniosków byłoby nadmiernie uciążliwe i nie mogłoby zostać przeprowadzone w czasie dostępnym na potrzeby obecnego dochodzenia. W związku z tym Komisja postanowiła nie zatwierdzać żadnych wniosków o indywidualne badanie.

1.7. Formularze wniosku o traktowanie na zasadach rynkowych („MET”)

- (48) Do celów art. 2 ust. 7 lit. b) rozporządzenia podstawowego Komisja przesłała formularze wniosku o MET do wszystkich współpracujących producentów eksportujących z ChRL objętych próbą oraz do nieobjętych próbą współpracujących producentów eksportujących, którzy mieli zamiar wystąpić o indywidualny margines dumpingu. Tylko jedna objęta próbą grupa producentów eksportujących z ChRL złożyła formularz wniosku o MET, który został rozpatrzony przez Komisję.

1.8. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (49) Komisja przesłała kwestionariusze wszystkim przedsiębiorstwom objętym próbą, wszystkim producentom eksportującym zamierzającym wystąpić o indywidualne badanie, a także 27 potencjalnym producentom z Australii, Japonii, Meksyku, Południowej Korei, Stanów Zjednoczonych, Szwajcarii, Tajlandii, Tajwanu i Turcji.
- (50) Komisja otrzymała odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w kwestionariuszu od wszystkich producentów unijnych objętych próbą, wszystkich objętych próbą niepowiązanych importerów, objętych próbą producentów eksportujących z ChRL, producentów eksportujących z ChRL wnioskujących o indywidualne badanie oraz od jednego producenta z państwa analogicznego ze Szwajcarii.

1.9. Wizyty weryfikacyjne

- (51) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszystkie informacje, które uznała za niezbędne do tymczasowego stwierdzenia dumpingu oraz określenia wynikającej z niego szkody oraz interesu Unii. Wizyty weryfikacyjne przeprowadzane na podstawie art. 16 rozporządzenia podstawowego miały miejsce w następujących przedsiębiorstwach:

Producenci unijni:

- Accell Group (Heerenveen, Niderlandy),
- Eurosport DHS SA (Deva, Rumunia) oraz powiązane przedsiębiorstwo Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Niemcy),
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Niemcy),
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Niderlandy);

Producenci eksportujący z ChRL:

- Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (Tiencin),
- Giant Electric Vehicle Co. (Kunshan), Ltd; Giant (Chiny) Co. (Kunshan), Ltd. oraz Giant (Tiencin) Co., Ltd. (Tiencin),
- Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. (Jinhua),
- Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou);

Producenci w państwie analogicznym:

- Bicycletec AG (Huttwil, Szwajcaria);

Importerzy niepowiązani w Unii:

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

Powiązani importerzy w Unii:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Niderlandy),
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Niderlandy),
- Giant Deutschland GmbH (Düsseldorf, Niemcy).

1.10. Okres objęty dochodzeniem i okres badany

- (52) Dochodzenie dotyczące dumpingu i szkody objęło okres od dnia 1 października 2016 r. do dnia 30 września 2017 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”). Analiza tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowała okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Produkt objęty postępowaniem

- (53) Produkt objęty postępowaniem to rowery pedałowe ze wspomaganymi pedałami, wyposażone w pomocniczy silnik elektryczny, pochodzące z ChRL, objęte obecnie kodami CN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10) („produkt objęty postępowaniem”).
- (54) Definicja ta obejmuje różne rodzaje rowerów elektrycznych.

2.2. Produkt podobny

- (55) W ramach dochodzenia wykazano, że następujące produkty mają te same podstawowe cechy fizyczne, a także te same podstawowe zastosowania:
- a) produkt objęty postępowaniem;
 - b) produkt wytwarzany i sprzedawany na rynku krajowym Szwajcarii – państwa, które tymczasowo posłużyło jako państwo analogiczne;
 - c) produkt wytwarzany i sprzedawany w Unii przez przemysł Unii.
- (56) Komisja uznała na tym etapie postępowania, że są to zatem produkty podobne w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

2.3. Argumenty dotyczące zakresu definicji produktu

- (57) W swoich uwagach po wszczęciu dochodzenia CCCME zakwestionowała zamiar Komisji, by wszystkie rowery elektryczne zostały uznane za jeden produkt. CCCME twierdziła w szczególności, że szybkie rowery elektryczne (rowery elektryczne osiągające prędkość od 25 km/h do 45 km/h) należy wykluczyć z zakresu dochodzenia. Maksymalna moc silnika standardowego roweru elektrycznego ⁽¹⁾ wynosi 250 W, natomiast moc silnika szybkich rowerów elektrycznych jest większa i zazwyczaj wynosi między 350 a 500 W.
- (58) CCCME argumentowała, że rowery te mają znacząco odmiennie właściwości i docelowe zastosowanie oraz znacząco różne ceny. Z perspektywy konsumentów szybkie rowery elektryczne nie są towarem zamiennym w stosunku do wszystkich innych rowerów elektrycznych objętych dochodzeniem.
- (59) Według CCCME istnieje szereg powodów, dla których szybkie rowery elektryczne są inne od pozostałych rowerów elektrycznych. Po pierwsze inne są surowce i komponenty. Na przykład silniki szybkich rowerów elektrycznych mają większą moc znamionową, a materiały, z których są wykonane rowery elektryczne, mają większą wytrzymałość i są lepszej jakości.
- (60) Po drugie znacząco różnią się koszty i ceny. Ponieważ istnieją bardziej surowe wymagania, jeżeli chodzi o jakość i wytrzymałość części używanych do produkcji szybkich rowerów elektrycznych, koszty ich produkcji są wyższe niż koszty produkcji zwykłych rowerów elektrycznych, co z kolei powoduje wyższe ostateczne ceny sprzedaży.
- (61) Po trzecie różne są kody CN. Od dnia 1 stycznia 2017 r. zwykłe rowery elektryczne klasyfikuje się do kodu CN 8711 60 10, natomiast szybkie rowery elektryczne w ramach kodu CN 8711 60 90. Do 2017 r. zwykłe rowery elektryczne klasyfikowano do kodu (ex) CN 8711 90 10, a szybkie rowery elektryczne do kodu (ex) CN 8711 90 90.

⁽¹⁾ Maksymalna ciągła moc znamionowa

- (62) Po czwarte, szybkie rowery elektryczne uznaje się za pojazdy silnikowe (kategoria pojazdu L1e-B), zatem od kierowców wymaga się posiadania prawa jazdy i używania kasku. Takie wymogi nie obowiązują w przypadku zwykłych rowerów elektrycznych. Wymogi te znacząco ograniczą kategorie użytkowników szybkich rowerów elektrycznych.
- (63) Po piąte, w przypadku szybkich rowerów elektrycznych istnieją różne typy konsumentów. Zwykle nabywcy zwykłych rowerów elektrycznych to głównie pracownicy biurowi lub osoby starsze, które doceniają dodatkowe wspomaganie, natomiast nabywcy szybkich rowerów elektrycznych to w większości osoby młode, które używają tych rowerów elektrycznych do aktywności bardziej forsownej lub związanej ze sportem.
- (64) Skarżący stwierdził, że wszystkie rowery elektryczne mają wspólne kluczowe cechy. W szczególności wszystkie rodzaje rowerów elektrycznych są zaprojektowane tak, że możliwe jest pedałowanie i są wyposażone w pomocniczy silnik elektryczny w celu wspomagania pedałów. Ponadto wszystkie rowery elektryczne podlegają tym samym badaniom na podstawie normy europejskiej EN 15194. Na tej podstawie skarżący stwierdził, że do celów niniejszych dochodzeń stanowią one jeden produkt.
- (65) Skarżący wskazał również, że z łatwością można zmienić maksymalną prędkość pomocniczego silnika z 25 km/h na 45 km/h i *vice versa*, ponieważ jest to przede wszystkim kwestia oprogramowania, a nie rzeczywistych różnic fizycznych.
- (66) Podczas dochodzenia importer twierdził, że rowery elektryczne objęte kategorią L1e-A należy wyłączyć z zakresu definicji produktu objętego dochodzeniem. Kategoria L1e-A obejmuje rowery elektryczne ze wspomaganie pomocniczego silnika do 25 km/h, ale o mocy silnika do 1 kW. Rowerów elektrycznych kategorii L1e-A rzekomo nie produkuje się w Unii i nie ma o nich mowy w skardze. Importer twierdzi także, że kategoria rowerów elektrycznych L1e-A nie mogła spowodować szkody dla przemysłu Unii, ponieważ pierwszy rower elektryczny kategorii L1e-A został sprzedany na rynku ponad osiem tygodni po złożeniu skargi przez skarżącego.
- (67) Komisja uwzględniła wszystkie te uwagi. Zauważyła, że zakres definicji produktów objętych skargą rzeczywiście obejmuje wszystkie rowery pedałowe ze wspomaganymi pedałami, wyposażone w pomocniczy silnik elektryczny. Zakres definicji produktów objętych skargą nie zawiera ograniczenia, jeżeli chodzi o klasyfikację pojazdów. Stwierdziła zatem, że rowery elektryczne kategorii L1e-A wchodzi w zakres skargi. Ze strony internetowej importera jasno wynika również, że rowery elektryczne kategorii L1e-A posiadają wszystkie zalety, które mają zwykłe rowery elektryczne, ale mają większą moc. Importer podkreśla on w szczególności, że w większości państw członkowskich w przypadku rowerów elektrycznych kategorii L1e-A nie wymaga się stosowania kasku i można na nich się poruszać po zwykłych pasach dla rowerzystów i ścieżkach rowerowych.
- (68) W przypadku szybkich rowerów elektrycznych uważa się, że koszty produkcji i sprzedaży są znacznie wyższe. Nie jest jednak powód wyłączenia produktu z zakresu produktu, ponieważ zakres produktu zwykle obejmuje towary sprzedawane po różnych cenach. Czynniki te są jednak brany pod uwagę w porównaniach w ramach obliczeń dumpingu i szkody.
- (69) Jeśli chodzi o różne zamierzone zastosowanie i postrzeganie przez konsumentów, uważa się, że zwykłe rowery elektryczne są sprzedawane przede wszystkim osobom starszym, rowerzystom rekreacyjnym, a także pracownikom biurowym, natomiast szybkie rowery elektryczne prędkości są najczęściej wykorzystywane do podejmowania bardziej forsownej aktywności, takiej jak dojazd do pracy. Ponieważ pracownicy biurowi mogą korzystać z normalnego roweru elektrycznego w celu dojazdów do pracy, korzystanie z szybkich rowerów elektrycznych jest bardzo podobne. W związku z tym stwierdza się, że przeznaczenie produktu i jego postrzeganie przez konsumentów pokrywają się w znacznym stopniu i w związku z tym nie dają podstaw do wykluczenia produktu.
- (70) W odniesieniu do obu wniosków o wyłączenie Komisja stwierdza, że szybkie rowery elektryczne oraz rowery kategorii L1e-A mają te same cechy fizyczne, co inne rowery elektryczne, a zatem wchodzi w zakres definicji produktu. Chociaż Komisja przyznaje, że w ogólnej kategorii produktu objętego dochodzeniem istnieją różne rodzaje produktu, fakt ten jako taki nie może prowadzić do wyłączenia z zakresu definicji produktu. Różna klasyfikacja celna produktu objętego dochodzeniem w ramach tej samej ogólnej kategorii nie stanowi kryterium, które jako takie prowadziłoby do wyłączenia. W istocie w dochodzeniach antydumpingowych bardzo często produkt objęty dochodzeniem obejmuje pewien zakres regulacji celnych. Ponadto wymogi związane z użytkowaniem po sprzedaży produktu objętego dochodzeniem lub produktu podobnego nie mają wpływu na podstawowe cechy fizyczne, które definiują ten produkt do celów dochodzeń antydumpingowych. Z tego samego względu zakresu definicji produktu nie określają kategorie konsumentów, którzy zdecydują się na taki czy inny rodzaj produktu. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone.
- (71) Jeden importer twierdził, że trzykołowe rowery elektryczne należy wyłączyć z zakresu definicji produktu objętego dochodzeniem. Twierdził on, że nie jest jasne, czy dochodzenie faktycznie objęło wszystkie rodzaje rowerów (w tym rowery dwukołowe, trójkołowe i czterokołowe) czy tylko rowery dwukołowe, ponieważ tytuł zawiadomienia o wszczęciu informował, że postępowanie antydumpingowe dotyczy przywozu rowerów elektrycznych.

- (72) Komisja zauważyła, że zakresu definicji produktu objętego dochodzeniem nie definiuje jednak tytuł zawiadomienia o wszczęciu postępowania, ale sekcja „2. Produkt objęty dochodzeniem”. W sekcji tej wyraźnie określono, że produkt objęty dochodzeniem obejmuje „rowery”. Termin „rowery” nie ogranicza się do rowerów dwukołowych, ale obejmuje również rowery trzy- i czterośladowe. Ponieważ rowery dwukołowe są zdecydowanie najbardziej powszechnym rodzajem rowerów, tytuł odnosi się do rowerów, nie wykluczając innych rodzajów rowerów z zakresu dochodzenia.
- (73) Importer twierdził ponadto, że dochodzenie koncentruje się szczególnie na rowerach dwukołowych. Komisja nie zgadza się z tym twierdzeniem. Zebrano informacje obejmujące wszystkie rodzaje rowerów elektrycznych. Od producentów i eksporterów unijnych wymagano wskazania liczby kół dla wszystkich produkowanych przez nich i sprzedawanych produktów na rynku Unii. Jasne jest zatem, że rowery trzyśladowe zdefiniowano oddzielnie i przez cały okres dochodzenia oddzielnie je badano. Ponieważ rowery dwukołowe są bezdyskusyjnie najbardziej powszechnym rodzajem rowerów, nie jest zaskakujące, że termin e-rowery/rowery elektryczne jest ogólnie używany w celu odnoszenia się do wszystkich rodzajów rowerów elektrycznych, zarówno w dochodzeniu, jak i na rynku. Nie oznacza to, że w dochodzeniu pominięto inne rodzaje rowerów.
- (74) Stwierdza się zatem, że szybkie rowery elektryczne, rowery elektryczne kategorii L1e-A oraz trzyśladowe rowery elektryczne mają te same podstawowe cechy i właściwości fizyczne, jak również to samo końcowe przeznaczenie, co inne rodzaje rowerów elektrycznych, a zatem nie można ich wyłączyć z zakresu definicji produktu objętego dochodzeniem.

3. DUMPING

3.1. Wartość normalna

3.1.1. Traktowanie na zasadach rynkowych („MET”)

- (75) Na podstawie art. 2 ust. 7 lit. b) rozporządzenia podstawowego Komisja ustala wartość normalną zgodnie z art. 2 ust. 1–6 tego rozporządzenia w odniesieniu do wszelkich producentów eksportujących z ChRL, którzy spełniają kryteria określone w art. 2 ust. 7 lit. c) tego rozporządzenia i którym w związku z tym można było przyznać status MET.
- (76) CCCME stwierdziła, że po wygaśnięciu pkt 15 lit. a) ppkt (ii) Protokołu w sprawie przystąpienia ChRL do Światowej Organizacji Handlu („WTO”) dnia 11 grudnia 2016 r. do chińskich eksporterów powinny mieć zastosowanie ogólne zasady ustalania wartości normalnej. CCCME stwierdziła, że zastosowanie metodyki gospodarki nierynkowej w celu dokonania ustaleń po dniu 11 grudnia 2016 r. jest sprzeczne ze zobowiązaniami Unii Europejskiej w ramach WTO. Utrzymywała również, że wartość normalna powinna być oparta nie na danych dotyczących kraju analogicznego, lecz na chińskich danych dotyczących sprzedaży i kosztów.
- (77) Zawiadomienie o wszczęciu zostało opublikowane w dniu 20 października 2017 r. W związku z tym właściwym aktem prawnym mającym zastosowanie w niniejszym postępowaniu jest rozporządzenie podstawowe w wersji mającej zastosowanie w dniu wszczęcia postępowania. Wartość normalną należy zatem ustalić na podstawie art. 2 ust. 7 lit. a) i b) rozporządzenia podstawowego mającego zastosowanie w dniu wszczęcia niniejszego dochodzenia w październiku 2017 r. W związku z powyższym twierdzenie CCCME zostaje odrzucone.
- (78) Kryteria dotyczące traktowania na zasadach rynkowych ustanowione art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego w przedstawiono poniżej w skróconej formie i wyłącznie do celów informacyjnych:
- 1) decyzje gospodarcze podejmowane są w odpowiedzi na warunki rynkowe bez znacznej ingerencji ze strony państwa, a koszty odzwierciedlają wartości rynkowe,
 - 2) przedsiębiorstwa posiadają jeden pełny zestaw podstawowej dokumentacji księgowej, która jest niezależnie kontrolowana zgodnie z międzynarodowymi standardami rachunkowości oraz ma zastosowanie do wszystkich celów,
 - 3) nie występują znaczne zakłócenia przeniesione z poprzedniego systemu gospodarki nierynkowej,
 - 4) prawo upadłościowe i prawo rzeczowe gwarantują pewność i stabilność prawa, oraz
 - 5) wymiana walut odbywa się po kursie rynkowym.
- (79) W celu określenia, czy kryteria art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego zostały spełnione, Komisja poprosiła producentów eksportujących o wypełnienie formularza wniosku o status MET, aby uzyskać potrzebne informacje. Tylko jeden producent eksportujący objęty próbą, grupa Giant, wystąpił o status MET i odpowiedział w terminie.
- (80) Ponieważ sprawa obejmowała podmioty powiązane Komisja zbadała, czy grupa powiązanych przedsiębiorstw jako całość spełniła warunki MET. Jeżeli więc przedsiębiorstwo zależne lub inne przedsiębiorstwo powiązane z producentem eksportującym w ChRL było zaangażowane bezpośrednio lub pośrednio w produkcję lub sprzedaż produktu objętego postępowaniem, analiza pod kątem MET była przeprowadzana w odniesieniu do każdego powiązanego przedsiębiorstwa indywidualnie oraz w odniesieniu do grupy przedsiębiorstw jako całości.

- (81) Komisja zebrała wszelkie informacje, które uznała za niezbędne, i sprawdziła wszystkie informacje przedstawione we wnioskach o status MET w siedzibach największych podmiotów prawnych grupy.
- (82) Na tej podstawie Komisja ustaliła, że grupa Giant nie wykazała, że spełniła kryteria dotyczące MET – zwłaszcza kryteria 1 i 3 – z art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego. Komisja odrzuciła zatem jej wniosek o status MET.
- (83) Grupa Giant nie wykazała, że nie występuje znacząca ingerencja państwa i że koszty głównych nakładów w znacznym stopniu odzwierciedlają wartości rynkowe jej produkcji produktu objętego postępowaniem. Jak wyjaśniono w dokumencie ujawniającym ustalenia MET, grupa Giant nabywa chińskie rury i ramy z aluminium, których ceny są dotknięte znacznymi zakłóceniami na rynku aluminium pierwotnego ze względu na znaczącą ingerencję państwa. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że grupa Giant nie wykazała, że spełniła kryterium MET nr 1.
- (84) Ponadto grupa Giant nie wykazała również, że nie podlega znacznym zakłóceniom przeniesionym z poprzedniego systemu gospodarki nierynkowej. Zgodnie z ujawnieniem ustaleń dotyczących MET, grupa Giant skorzystała z kilku preferencyjnych programów zwolnień podatkowych, refundacji, zachęt finansowych oraz specjalnych potrąceń z tytułu poniesionych wydatków. Korzyści te, w szczególności w połączeniu z innymi, uznaje się za znaczące zniekształcenia przeniesione z systemu gospodarki nierynkowej. Tym samym nie spełniła kryterium MET nr 3.
- (85) Komisja ujawniła ustalenia w tej sprawie zainteresowanemu producentowi eksportującemu, władzom państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz przemysłowi Unii. Zainteresowane strony miały możliwość skomentowania ustaleń oraz złożenia wniosku o przesłuchanie przez Komisję lub przez rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu. Komisja uwzględniła przedstawione opinie.
- (86) Po ujawnieniu ustaleń MET grupa Giant przedstawiła szereg uwag.
- (87) W odniesieniu do kryterium nr 1 grupa Giant twierdziła, że cena aluminium używanego do produkcji rowerów elektrycznych była zgodna z cenami międzynarodowymi, co znajdowało odzwierciedlenie na londyńskiej giełdzie metali („LME”). Utrzymywała natomiast, że wynikającego zakłócenia nie można uznać za znaczące, ponieważ w ujęciu wartościowym wpływ domniemanego zakłócenia był *de minimis*.
- (88) Jak obszernie wyjaśniła Komisja w dokumencie zawierającym ustalenia, giełda Shanghai Futures Exchange („SHFE”) jest zaprogramowana w taki sposób, by rząd chiński mógł sprawować pełną kontrolę nad rynkiem aluminium. Niezależnie od tego, czy wpływ ten jest wykorzystywany do ustalania cen na poziomie rynku, czy nie, czy też w oparciu o inne względy i w związku z tym na poziomie zmiennych odchyłeń rynkowych, nie jest to istotne dla stwierdzenia znacznej ingerencji państwa. Kryterium znacznej ingerencji państwa jest spełnione, jeśli państwo może wpływać na ceny nie tylko marginalnie, ale może sprawować znaczącą kontrolę, niezależnie od tego, w jaki sposób ją sprawuje.
- (89) Fakt, że ilość aluminium używanego do produkcji rowerów elektrycznych jest mniejsza niż w innych produktach, nie zmienia faktu, że producenci rowerów elektrycznych działają na rynku, na którym występują znaczące zakłócenia. W tym konkretnym przypadku i niezależnie od jego wartości Komisja ustaliła na podstawie informacji zebranych w trakcie dochodzenia, że aluminiowa rama (produkowana z aluminiowych rur) jest jednym z najbardziej istotnych elementów produkcji rowerów elektrycznych, co daje efekt domina w odniesieniu do wszystkich innych części i komponentów.
- (90) Jeżeli chodzi o kryterium nr 3, grupa Giant twierdzi, że korzyść wynikająca ze zróżnicowanych stawek opodatkowania wyraża cele legalnej polityki przemysłowej ChRL i nie może być uważana za zakłócenie przenoszone z poprzedniej gospodarki nierynkowej. Ponadto grupa Giant twierdzi, że zakłócenia, jeżeli w ogóle występują, nie są znaczące. Grupa twierdzi także, że zastosowano nieprawidłową metodę w celu określenia, czy preferencyjne przyznanie prawa do użytkowania gruntów stanowiło znaczące zakłócenie, gdyż nie amortyzowało korzyści otrzymanych ze składnika aktywów przez okres jego życia.
- (91) Komisja nie zgadza się z tym, że zakwalifikowanie jako znaczącego zakłócenia w rozumieniu art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego wykazuje jakikolwiek związek prawny lub faktyczny z pojęciem „korzyści” w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037⁽¹⁾ („podstawowego rozporządzenia antysubsydyjnego”). Jest to raczej pojęcie nierozdzielnie związane z niniejszą oceną na podstawie art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej (Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 55).

- (92) Komisja stwierdziła, że dwa przedsiębiorstwa z grupy otrzymały niemal całkowity zwrot opłat za prawo do użytkowania gruntów, natomiast trzecie, po zwrocie opłat, zapłaciło jedynie niewielki odsetek opłaty za prawo do użytkowania gruntów. Uwzględniając charakter przemysłu, w którym grunty są najważniejszym i najbardziej znaczącym składnikiem aktywów, Komisja nie może nie stwierdzić, że koszty produkcji i sytuacja finansowa przedsiębiorstwa podlegają znaczącym zakłóceniom, które zostały przeniesione z systemu gospodarki nierynkowej.
- (93) W związku z tym decyzja odmowna w sprawie wniosku grupy Giant o MET zostaje utrzymana.
- (94) Komisja poinformowała zainteresowane strony o ostatecznych ustaleniach w sprawie MET.

3.1.2. Państwo analogiczne

- (95) Zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego wartość normalną ustalono na podstawie ceny lub wartości skonstruowanej w warunkach gospodarki rynkowej państwa trzeciego („państwo analogiczne”) dla producentów eksportujących, którym nie przyznano MET. W tym celu należało wybrać państwo trzecie o gospodarce rynkowej.
- (96) Oprócz Japonii, Szwajcarii i Tajwanu, o których mowa w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania, Komisja podjęła również próbę zidentyfikowania producentów produktu objętego dochodzeniem w Australii, Meksyku, Południowej Korei, Stanach Zjednoczonych, Tajlandii i Turcji. Na podstawie otrzymanych informacji Komisja poprosiła dwudziestu siedmiu znanych producentów produktów podobnych o przekazanie informacji. Na pytania zawarte w kwestionariuszu przeznaczonym dla producentów z państwa analogicznego odpowiedział jeden producent ze Szwajcarii i jeden producent z Tajwanu. Odpowiedź producenta z Tajwanu nie zawierała istotnych informacji, w tym kosztu produkcji w podziale na rodzaj produktu i wykazu sprzedaży krajowej. Pomimo próśb Komisji producent nie uzupełnił odpowiedzi, z wyniku czego Szwajcaria jest jedynym potencjalnym państwem analogicznym.
- (97) CCCME twierdziła, że Szwajcaria z kilku powodów nie jest odpowiednim państwem analogicznym. Po pierwsze, szwajcarskie rowery elektryczne różnią się od chińskich: mają silnik osadzony centralnie, natomiast chińskie rowery elektryczne mają głównie silniki osadzone na piastach (montowane w kołach), więc są to różne technologie. W Szwajcarii używa się również części, które są znacząco różne (mocniejsze silniki osadzone centralnie, sterowniki z aktywną funkcją GPS, dotykowe wyświetlacze itd.). Po drugie, producenci szwajcarscy produkują swoje własne marki, natomiast producenci chińscy to głównie producenci oryginalnego sprzętu („OEM”) dla importerów unijnych. Po trzecie, całkowita skala produkcji w Szwajcarii jest dużo mniejsza niż w ChRL. Po czwarte, szwajcarscy producenci sprowadzają części z Unii i z Japonii, natomiast chińscy producenci zaopatrują się w części krajowe. Ponadto z ośmiu szwajcarskich producentów jedynie trzech importuje rowery elektryczne z Tajwanu i odsprzedaje je, a największy producent przywozi wszystkie części z zagranicy i tylko montuje je w Szwajcarii.
- (98) Również CEIEB twierdził, że Szwajcaria nie jest odpowiednim państwem analogicznym. CEIEB zwrócił uwagę, że poziom rozwoju w Szwajcarii jest zupełnie inny niż w ChRL, a zatem inne są koszty produkcji (w szczególności koszty pracy). Ponadto na żadnym innym rynku na świecie nie ma tak wysokiego udziału szybkich rowerów elektrycznych, które są na ogół droższe ze względu na wymaganą przez prawo homologację typu.
- (99) W wyniku dochodzenia potwierdzono, że o ile zdecydowana większość rowerów elektrycznych wywożonych z ChRL do Unii przez objętych próbą producentów eksportujących ma silniki osadzone na piastach, wszystkie rowery elektryczne sprzedawane na szwajcarskim rynku przez współpracujących producentów z państwa analogicznego podczas okresu objętego dochodzeniem mają silnik osadzony centralnie. Obok akumulatora silnik jest zazwyczaj najdroższą częścią roweru elektrycznego. Silniki osadzone centralnie i silniki osadzone na piastach reprezentują dwie odrębne technologie o różnych specyfikacjach technicznych i stopniu złożoności. Nie tylko cena silnika osadzonego centralnie jest inna niż cena silnika osadzonego na piaście, ale także użycie jednego zamiast drugiego wywołuje efekt domina w odniesieniu do innych części. Na przykład elektryczny rower wyposażony w silnik osadzony centralnie miał inna, często droższą ramę zaprojektowaną w taki sposób, by pasowała do silnika. To samo dotyczy kół w przypadku rowerów o napędzie elektrycznym z silnikami osadzonymi na piaście. Niektóre dodatkowe części, takie jak specjalne uchwyty dla silników elektrycznych, są niezbędne w przypadku rowerów elektrycznych wyposażonych w silniki osadzone centralnie, ale nie są niezbędne w przypadku rowerów z silnikami osadzonymi na piaście. Inne części, takie jak czujniki momentu obrotowego, różnią się w zależności od typu silnika.
- (100) Biorąc pod uwagę, że są to dwie różne technologie z różną strukturą kosztów oraz cen, wykorzystanie Szwajcarii jako państwa analogicznego nie zapewni Komisji wartości normalnej dla zdecydowanej większości przywozu ze względu na efekt domina, o którym mowa powyżej, oraz ze względu na trudność określenia liczby korekt, które będą potrzebne, aby dostosować wartość normalną skonstruowaną na podstawie cen szwajcarskich, aby odpowiadała rodzajom produktu wywożonego z Chin do Unii.
- (101) Komisja przyjrzała się także wywozowi prowadzonemu przez producenta z państwa analogicznego do innych państw, jednak również dotyczył on wyłącznie rowerów elektrycznych z silnikami osadzonymi centralnie.
- (102) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że Szwajcaria nie jest odpowiednim państwem analogicznym zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

- (103) W rezultacie, wobec braku odpowiedniego państwa trzeciego o gospodarce rynkowej, uznano wstępnie, zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego, że nie jest możliwe określenie wartości normalnej dla producentów objętych próbą na podstawie cen krajowych lub skonstruowanej wartości normalnej w warunkach gospodarki rynkowej państwa trzeciego, w tym Unii, lub cen oferowanych innym państwom przez takie państwo trzecie i że w związku z tym niezbędne jest określenie normalnej wartości na jakiegokolwiek innej uzasadnionej podstawie, w tym przypadku na podstawie cen faktycznie płaconych lub należnych w Unii za produkt podobny. Zostało to uznane za właściwe ze względu na nieodpowiedniość Szwajcarii i brak innej współpracy, o czym mowa w motywach 96 oraz 99–102. Ponadto Komisja uznała to za uzasadnione ze względu na wielkość rynku unijnego, istnienie przywozu oraz silną konkurencję wewnętrzną na rynku unijnym w odniesieniu do tego produktu.

3.1.3. Wartość normalna

- (104) Ponieważ w tym przypadku nie przyznano statusu MET, jak wyjaśniono w motywie 103 powyżej, wartość normalna dla wszystkich chińskich producentów eksportujących została ustalona na podstawie cen faktycznie płaconych lub należnych w Unii z produkt podobny w oparciu o dane zweryfikowane w zakładach objętych próbą producentów unijnych wymienionych w motywie 51.
- (105) Wartość normalna każdego rodzaju produktu opierała się na faktycznej cenie sprzedaży (cena ex-works), dostosowanej w taki sposób, aby obejmowała zysk docelowy przemysłu Unii.
- (106) Zdecydowana większość rodzajów produktów wywożonych z ChRL do Unii mogła zostać dopasowana do rodzajów produktu wytwarzanych i sprzedawanych w Unii. W rzadkich przypadkach, w których dokładne dopasowanie na poziomie numeru kontrolnego produktu („PCN”) nie było możliwe, Komisja iteracyjnie usuwała właściwości numeru kontrolnego produktu, dopóki nie znalazła dobrego dopasowania. W niektórych szczególnych przypadkach, jeżeli konkretne rodzaje rowerów nie były produkowane w Unii, stosowano najbardziej zbliżone możliwe dopasowanie w oparciu o inne cechy. Szczegóły tej procedury ujawniono producentom eksportującym.

3.2. Cena eksportowa

- (107) Producenci eksportujący objęci próbą prowadzili wywóz do Unii bezpośrednio do niezależnych klientów lub za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych lub niepowiązanych działających w charakterze importerów.
- (108) Jeżeli producenci eksportujący wywozili produkt objęty postępowaniem bezpośrednio do niezależnych klientów w Unii, ceną eksportową była cena faktycznie płacona lub należna za produkt objęty postępowaniem sprzedany na wywóz do Unii zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzenia podstawowego.
- (109) Jeżeli producenci eksportujący wywozili produkt objęty postępowaniem do Unii za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych działających jako importer, za cenę eksportową uznano cenę ustaloną na podstawie ceny, po której produkt przywieziony został po raz pierwszy odsprzedany niezależnym klientom w Unii, zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego. W takich przypadkach dokonano dostosowań ceny w odniesieniu do wszystkich kosztów poniesionych między przywozem a odsprzedają, w tym kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych, oraz w odniesieniu do osiągniętych zysków (9 %).

3.3. Porównanie

- (110) Komisja porównała wartość normalną i cenę eksportową objętych próbą producentów eksportujących na podstawie ceny ex-works.
- (111) Do celów zapewnienia rzetelnego porównania wartości normalnej i ceny eksportowej uwzględniono należycie w formie dostosowania różnice wpływające na ceny i porównywalność cen zgodnie z art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego. Komisja dokonała następujących dostosowań ceny eksportowej, wykorzystując dane dostarczone przez objętych próbą producentów eksportujących w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu oraz podczas wizyt weryfikacyjnych: opłaty bankowe, opłaty związane z przeładunkiem i załadunkiem w państwie wywozu, koszty kredytu i zyski niepowiązanych przedsiębiorstw handlowych w przypadku powiązanych przedsiębiorstw handlowych w Unii.
- (112) CCCME oraz jeden objęty próbą producent eksportujący twierdzili, że w celu zabezpieczenia obiektywnego porównania między wartością normalną a ceną eksportową, cenę eksportową należy korygować w górę, ponieważ producenci eksportujący są OEM.
- (113) CCCME utrzymywała, że większość chińskich producentów rowerów elektrycznych to OEM i że rowery elektryczne przez nich produkowane są sprzedawane konsumentom końcowym za pośrednictwem importerów i dystrybutorów marki. Cena dla konsumentów końcowych obejmuje zarówno marżę importera marki, jak i marżę dystrybutora. CCCME zwróciła uwagę, że importerzy marki w branży rowerów elektrycznych różnią się od zwykłych importerów w innych branżach przemysłu.

- (114) CCCME zauważyła, że wynika to z faktu, iż w przypadku większości rowerów elektrycznych wywożonych z ChRL do Unii działania związane z projektowaniem, badaniami i rozwojem prowadzą importerzy marki lub importerzy marki we współpracy z eksporterem. W każdym z tych przypadków importerzy marki dokonali znaczących inwestycji w te prace, podobnie jak sami producenci unijni. Poza ceną przywozu importerzy marki dodają do swojej ceny odsprzedaży swoją własną wartość marki. Tym samym cena eksportowa chińskich rowerów elektrycznych, zanim zostanie porównana z wartością normalną, powinna być skorygowana w górę przez dodanie marży importera marki.
- (115) Komisja rozważyła dokonanie odpowiedniego dostosowania zgodnie z art. 2 ust. 10 lit. d) („poziom handlu”) rozporządzenia podstawowego. Odpowiednie warunki nie zostały jednak spełnione, ponieważ Komisja nie znalazła żadnej stałej i wyraźnej różnicy pod względem funkcji i cen przemysłu Unii między sprzedażą prowadzoną przez producentów oryginalnego sprzętu i przez producentów niebędących OEM na rynku unijnym na poziomie rodzajów produktu w rozumieniu art. 2 ust. 10 lit. d) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego. Art. 2 ust. 10 lit. d) ppkt (ii) rozporządzenia podstawowego jednakowo nie ma zastosowania, gdyż na rynku krajowym producentów unijnych nie istnieje odpowiedni poziom handlu – OEM.
- (116) Komisja rozważyła również dostosowanie na podstawie art. 2 ust. 10 lit. k) („inne czynniki”), aby uwzględnić koszty projektowania, badań i rozwoju ponoszone przez importerów marki. Na tym poziomie dochodzenia producenci eksportujący nie przedstawili jednak Komisji wiarygodnego wyszczególnienia tych kosztów. W związku z tym Komisja zwraca 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.
- (117) Dlatego argument CCCME został odrzucony.
- (118) Według trzech objętych próbą producentów eksportujących klasyfikacja rodzajów produktu zaproponowana przez Komisję była niewystarczająca, aby rozróżnić rowery elektryczne o różnych poziomach cen. Zwrócili się oni do Komisji o dodanie do klasyfikacji rodzajów produktu kilku cech, mianowicie:
- przerzutek – aby odzwierciedlić różnicę między przerzutkami zewnętrznymi i wewnętrznymi,
 - hamulców – aby odzwierciedlić różnicę między hamulcami mechanicznymi i hydraulicznymi,
 - zawieszania – aby odzwierciedlić różnicę między zawieszeniem sprężynowym, hydraulicznym i pneumatycznym, oraz
 - cech akumulatora – dodać dwa zakresy pojemności: poniżej 250 Wh oraz 250–350 Wh.
- (119) Z drugiej strony skarżący twierdził, że różne części w obrębie każdej proponowanej cechy nie mają jako takie różnych cen. Co więcej, rowery elektryczne, których części są rzekomo droższe w obrębie każdej proponowanej cechy, nie muszą być droższe niż te zawierające rzekomo tańsze części. Skarżący przedstawił w tej kwestii kilka przykładów.
- (120) Z kolei producenci eksportujący nie zgodzili się z tym, wskazując na przykład, że w podanych przykładach skarżący porównuje wysokiej klasy zewnętrzną przerzutkę (z dziesięcioma biegami) z niskiej klasy przerzutką wewnętrzną (z trzema biegami). Dlatego cena jest podobna. Podobnie wysokiej klasy hamulce mechaniczne porównywane są z niskiej klasy hamulcami hydraulicznymi. Producent eksportujący zwrócił również uwagę, że porównanie rowerów, w skład których wchodzi różne części, aby udowodnić, że części te nie mają wpływu na cenę całego roweru, jest bezprzedmiotowe, ponieważ w każdym przykładzie istnieją inne czynniki różnicujące niż wspomniane części.
- (121) Komisja przyjęła do wiadomości oba zbiory uwag. Jeżeli chodzi o dodatkowe cechy, Komisja zauważa, że nie była w stanie ustalić, czy wewnętrzne przerzutki będą zawsze znacząco droższe niż zewnętrzne lub że hamulec hydrauliczny zawsze będzie znacząco droższy niż mechaniczny. W tych podkategoriach istnieją części, które znajdują się w górnym przedziale cenowym, i takie, które znajdują się w dolnym przedziale. Komisja stwierdziła zatem, że wydaje się, iż nie ma stałej, znaczącej różnicy między ceną części w obrębie proponowanych dodatkowych cech, która uzasadniałaby konieczność zmiany rodzajów produktu ustalonych w niniejszym dochodzeniu.
- (122) Na tym etapie dochodzenia nie istnieją dowody uzasadniające dostosowania w oparciu o różnice cen części w obrębie cech, o których mowa powyżej, jak również dodatkowych cech zgłoszonych przez producentów eksportujących (mianowicie liczba biegów w przerzutkach i marka silnika osadzonego centralnie). W chińskich rowerach elektrycznych eksportowanych do Unii wykorzystuje się kombinację tych cech, co, zgodnie z informacjami, które posiada Komisja, nie wyróżnia żadnego konkretnego rodzaju. To samo można powiedzieć o rowerach elektrycznych produkowanych w Unii. Komisja wezwała ponownie zainteresowane strony do przedstawienia wszelkich możliwych do zweryfikowania dowodów i informacji w celu uzupełnienia oceny powyższych argumentów.

3.4. Marginesy dumpingu

- (123) W odniesieniu do objętych próbą producentów eksportujących Komisja porównała średnią ważoną wartość normalną każdego rodzaju produktu podobnego ze średnią ważoną ceną eksportową odpowiedniego rodzaju produktu objętego postępowaniem zgodnie z art. 2 ust. 11 i 12 rozporządzenia podstawowego.
- (124) Margines dumpingu dla nieobjętych próbą współpracujących producentów eksportujących ustalono zgodnie z przepisami art. 9 ust. 6 rozporządzenia podstawowego. Margines ten został obliczony jako średnia ważona na podstawie marginesów ustalonych dla objętych próbą producentów eksportujących.
- (125) W odniesieniu do wszystkich pozostałych producentów eksportujących w ChRL Komisja określiła poziom współpracy w ChRL. Określono go, oceniając udział wielkości wywozu współpracujących producentów eksportujących do Unii w całkowitej wielkości wywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, do Unii.
- (126) Poziom współpracy był wysoki. Rezydualny margines dumpingu mający zastosowanie do wszystkich pozostałych producentów eksportujących w ChRL ustalono zatem tymczasowo na poziomie odpowiadającym najwyższemu marginesowi dumpingu stwierdzonemu dla współpracujących producentów eksportujących objętych próbą.
- (127) Tymczasowe marginesy dumpingu wyrażone jako wartość procentowa ceny CIF na granicy Unii przed ocleniem są następujące:

Tabela 1

Przedsiębiorstwo	Tymczasowy margines dumpingu
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	34,6 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %
Współpracujący producenci eksportujący nieobjęci próbą (zob. załącznik)	51,0 %
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	106,4 %

4. SZKODA

4.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (128) Na początku okresu badanego produkt podobny wytwarzany był w Unii przez 41 producentów. Producenci ci stanowią „przemysł Unii” w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Czterech spośród nich wstrzymało produkcję w okresie objętym dochodzeniem.
- (129) Zgodnie z ustaleniami całkowita produkcja unijna w okresie objętym dochodzeniem wyniosła około 1,1 mln sztuk. Komisja ustaliła tę wartość na podstawie wielkości konsumpcji przedłożonej przez Konfederację Europejskiego Przemysłu Rowerowego („CONEBI”), statystyk dotyczących przywozu i stosunku sprzedaży do produkcji producentów unijnych objętych próbą.
- (130) Jedna zainteresowana strona utrzymywała, że dwóch producentów unijnych jest również importerami rowerów elektrycznych. Strona ta nie twierdziła jednak, że producentów tych należy wykluczyć z definicji przemysłu Unii, ani nie przedstawiła argumentów, dlaczego należałoby ich wykluczyć. Przywóz jako taki nie stanowi powodu wykluczenia z definicji przemysłu Unii.
- (131) Inna strona twierdziła, że przedsiębiorstwo ATALA i jego przedsiębiorstwo powiązane Accell Nederland nie powinny stanowić części przemysłu Unii, ponieważ ATALA przywozi rowery elektryczne z ChRL. Zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 2 rozporządzenia podstawowego przedsiębiorstwa ATALA i Accel nie są powiązane. W każdym razie przywóz jako taki nie stanowi powodu wykluczenia z definicji przemysłu Unii.

- (132) Pozostali producenci unijni proszący o zachowanie poufności zgłosili przywóz z ChRL. Udział tych przedsiębiorstw oraz przedsiębiorstw wymienionych w motywach 130 i 131 w produkcji i sprzedaży przemysłu Unii stanowi mniej niż 5 %. W związku z tym nie mają one istotnego wpływu na wskaźniki szkody dotyczące całego przemysłu Unii. To, czy przedsiębiorstwa te uznaje się za stanowiące część przemysłu Unii, czy też nie, nie ma istotnego wpływu na analizę szkody. Kwestia ta będzie przedmiotem dalszego badania pozwalającego dokonać ustaleń końcowych.

4.2. Konsumpcja w Unii

- (133) Komisja ustaliła wielkość konsumpcji w Unii na podstawie informacji przedstawionych przez CONEBI.
- (134) Konsumpcja w Unii kształtowała się następująco:

Tabela 2

Konsumpcja w Unii (sztuki)

	2014	2015	2016	OD
Unia ogółem konsumpcja (w sztukach)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Indeks	100	120	146	174

Źródło: CONEBI.

- (135) Konsumpcja w Unii wzrastała równomiernie z 1,1 mln sztuk w 2014 r. do niemal 2 mln sztuk w okresie objętym dochodzeniem, co odzwierciedla wzrost o 74 % w okresie badanym. Zmiana ta był spowodowana większą świadomością środowiskową i stałymi inwestycjami w marketing i promocję oraz w rozwój technologiczny rowerów elektrycznych.

4.3. Przywóz z ChRL

4.3.1. Wielkość i udział w rynku przywozu z ChRL

- (136) Od 2017 r. rowery elektryczne klasyfikuje się do kodu CN 8711 60 10. Do 2017 r. rowery elektryczne klasyfikowano do kodu (ex) CN 8711 90 10, do którego zaliczano inne produkty. Aby rozwiązać ten problem, skarżący przedstawił szczegółowe chińskie statystyki celne, dzięki którym możliwe było określenie chińskiego wywozu rowerów elektrycznych.
- (137) Komisja określiła wielkość przywozu na podstawie danych Eurostatu dzięki ekstrapolacji stosunku chińskiego wywozu rowerów elektrycznych w ramach odpowiedniego kodu HS (jak ustalono powyżej) do całkowitego wywozu z ChRL w ramach tego samego kodu HS. W odniesieniu do dziewięciu miesięcy 2017 r. chińskie statystyki dotyczące przywozu oparte są bezpośrednio na danych Eurostatu.
- (138) Udział przywozu w rynku został następnie określony przez porównanie wielkości przywozu z konsumpcją w Unii, jak przedstawiono w tabeli 2 znajdującej się w motywie 134.
- (139) Przywóz do Unii z ChRL kształtował się następująco:

Tabela 3

Wielkość przywozu (sztuki) i udział w rynku

	2014	2015	2016	OD
Wielkość przywozu z ChRL (w sztukach)	199 728	286 024	389 046	699 658
Indeks	100	143	195	350
Udział w rynku (%)	18	21	23	35
Indeks	100	120	133	201

Źródło: Eurostat, chińskie statystyki dotyczące wywozu.

- (140) Wielkość przywozu z ChRL wzrosła ponad trzykrotnie z niemal 200 000 sztuk w 2014 r. do niemal 700 000 sztuk w okresie objętym dochodzeniem. Tempo wzrostu przyspieszyło między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (141) Równocześnie udział w rynku unijnym przywozu z ChRL wzrósł z 17 % w 2014 r. do 35 % w okresie objętym dochodzeniem.
- (142) CCCME wyraziła obawy dotyczące wiarygodności chińskich statystyk celnych przedstawionych przez skarżącego i zażądała ujawnienia szczegółowych statystyk i źródła tych danych.
- (143) Skarżący udostępnił Komisji szczegółowe statystyki, które przytoczył na poparcie swojej skargi. Skarżący udostępnił również zagregowane liczby dotyczące rocznego wywozu w wersji skargi nieopatrzonej klauzulą poufności. Wskazał również, że źródłem danych są chińskie służby celne, podał zastosowane kody i wyjaśnił metodykę wykluczania produktów innych niż produkt objęty postępowaniem.
- (144) Dzięki weryfikacji tych danych Komisja ustaliła, że skarżący nabył te statystyki celne dostarczone przez istniejące od dawna chińskie przedsiębiorstwo specjalizujące się w tej dziedzinie w dobrej wierze oraz że te same informacje udostępniali inni chińscy usługodawcy.
- (145) Z drugiej strony weryfikacja wykazała również, że skarżący dokładnie opisał w dokumentacji udostępnionej do wglądu metodykę zastosowaną przy określaniu wywozu rowerów elektrycznych z ChRL.
- (146) Ponadto szczegółowe dane przedstawione przez skarżącego sprawdzono przez porównanie z innymi źródłami informacji i wykazano, że są one wiarygodne. Żadna inna strona nie przedstawiła alternatywnych źródeł danych ani metodyki.
- (147) Komisja ustaliła również, że dane szczegółowe i tożsamość przedsiębiorstwa dostarczającego te informacje miały z natury charakter poufny w rozumieniu art. 19 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Ujawnienie tożsamości dostawcy informacji miałyby istotne negatywne skutki dla osoby przekazującej informacje lub osoby, od której informacje te zostały uzyskane.
- (148) W tych okolicznościach, biorąc pod uwagę poziom ujawnienia zagregowanych danych i metodykę przyjętą w dokumentacji nieopatrzonej klauzulą poufności, Komisja uznała, że dane wejściowe i tożsamość przedsiębiorstwa odsprzedającego te dane nie są niezbędne zainteresowanej stronie do skorzystania z prawa do obrony.
- (149) W związku z tym argument CCCME należało odrzucić.
- (150) Zainteresowane strony twierdziły, że przywóz z ChRL podążał za trendami rynkowymi, ponieważ zarówno konsumpcja w Unii, jak i chiński wywóz rosły. Należy jednak zauważyć, że wielkość wzrostu dotycząca wywozu z Chin i konsumpcji w Unii jest bardzo zróżnicowana. Między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem chiński przywóz wzrósł o 250 %, podczas gdy konsumpcja w Unii zwiększyła się znacznie wolniej, o 74 %. Zatem mimo iż tendencja była na pewno taka sama, skala wzrostu była bardzo odmienna.

4.3.2. Ceny produktów przywożonych z ChRL oraz podcięcie cenowe

- (151) Komisja określiła ceny przywozu towarów na podstawie danych Eurostatu zgodnie z metodą opisaną w motywie 137.
- (152) Średnia cena towarów przywożonych do Unii z ChRL kształtowała się następująco:

Tabela 4

Ceny importowe (w EUR/szt.)

	2014	2015	2016	OD
ChRL	472	451	477	422
Indeks	100	96	101	89

Źródło: Eurostat, chińskie statystyki dotyczące wywozu.

- (153) Średnia cena przywozu z ChRL zmalała o 11 % między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem, przy czym pierwszy 4-procentowy spadek miał miejsce w latach 2014–2015, a drugi 12-procentowy spadek wystąpił między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (154) Ze względu na fakt, że szczegółowy asortyment rodzajów produktów nie jest znany ze względu na ogólną naturę statystyk Eurostatu, zmiany cen nie są w pełni wiarygodne. Komisja zauważyła jednak, że średnie ceny przywozu z ChRL były znacznie niższe niż ceny zarówno producentów unijnych, jak i ceny przywozu z państw trzecich innych niż ChRL. Ponadto średnia cena przywozu z Chin zmalała, chociaż chińscy eksporterzy poszerzyli asortyment produktów sprzedawanych na rynku Unii i włączyli do niego droższe rowery elektryczne.
- (155) Komisja określiła podcięcie cenowe w okresie objętym dochodzeniem przez porównanie:
- 1) średnich ważonych cen sprzedaży poszczególnych rodzajów produktu naliczanych przez czterech producentów unijnych objętych próbą niepowiązanych klientom na rynku unijnym, dostosowanych do poziomu cen ex-works; oraz
 - 2) odpowiednich średnich cen ważonych przywozu poszczególnych rodzajów produktu prowadzonego przez producentów eksportujących objętych próbą w ChRL na rzecz pierwszego niezależnego klienta na unijnym rynku, ustalonych na podstawie CIF z odpowiednimi dostosowaniami uwzględniającymi cła wynoszące 6 % i koszty przywozu.
- (156) MOFCOM stwierdził, że analiza podjęcia cenowego powinna uwzględniać różne elementy, takie jak rodzaj roweru elektrycznego (np. miejski rower elektryczny i górski rower elektryczny), położenie silnika (silnik osadzony na piaście lub silnik osadzony centralnie), moc akumulatora oraz materiał, z którego wykonany jest rower elektryczny (np. stal, aluminium, węgiel). Potwierdza się, że wszystkie te czynniki zostały uwzględnione podczas analizy podjęcia cenowego.
- (157) Komisja dokonała porównania cen z rozróżnieniem na rodzaje produktu w odniesieniu do transakcji, w razie konieczności należycie dostosowanych, po odliczeniu rabatów i bonifikat. Jeżeli chodzi o poziom handlu, którego dotyczyły te transakcje, ustalono, że zarówno producenci unijni objęci próbą, jak i objęci próbą chińscy eksporterzy sprzedają produkty klientom na rynku OEM, a także pod własną marką. W związku z tym zbadano, czy dostosowanie poziomu handlu było uzasadnione. W tym kontekście zbadano, czy istnieje stała i wyraźna różnica cen między sprzedażą klientom na rynku OEM a sprzedażą pod własną marką. Ustalono, że w przypadku sprzedaży producentów unijnych objętych próbą nie istnieje taka stała i wyraźna różnica cen.
- (158) Wynik porównania wyrażono jako odsetek obrotów czterech producentów unijnych objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem. Porównanie wykazało, że marginesy podjęcia wynosiły 16,2–41 %.

4.4. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii

4.4.1. Uwagi ogólne

- (159) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego ocena wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych na przemysł Unii obejmuje ocenę wszystkich wskaźników ekonomicznych oddziałujących na stan przemysłu Unii w okresie objętym postępowaniem.
- (160) Jak wspomniano w motywie 28, w celu określenia potencjalnej szkody poniesionej przez przemysł Unii zastosowano kontrolę wyrывkową.
- (161) W celu określenia szkody Komisja rozróżniła makroekonomiczne i mikroekonomiczne wskaźniki szkody.
- (162) Komisja dokonała oceny wskaźników makroekonomicznych (produkcja, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wielkość sprzedaży, udział w rynku, zatrudnienie, wzrost, wydajność, wielkość marginesu dumpingu oraz poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu) na podstawie informacji dostarczonych przez CONEBI, statystyk dotyczących przywozu i producentów unijnych objętych próbą.
- (163) Komisja zweryfikowała wartość konsumpcji przedstawioną przez CONEBI. Komisja ustaliła, że informacje te były rzeczywiście oparte na informacjach zebranych od krajowych zrzeszeń producentów europejskich, uzyskanych w oparciu o oświadczenia przedsiębiorstw lub rozsądne szacunki, oraz że informacje te zostały poparte odpowiednimi dokumentami i procedurami badawczymi.

- (164) Wskaźniki dotyczące sprzedaży, produkcji, mocy produkcyjnych i zatrudnienia w przemyśle Unii są pochodnymi tej informacji. Oszacowano je na podstawie właściwych wskaźników unijnych producentów objętych próbą. Podejście to jest zgodne z metodyką opisaną przez skarżącego w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności skargi. Żadna zainteresowana strona nie przedstawiła uwag dotyczących tej metodyki.
- (165) Na tej podstawie Komisja uznała, że zbiór danych makroekonomicznych jest reprezentatywny dla sytuacji gospodarczej przemysłu Unii.
- (166) Komisja oceniła wskaźniki mikroekonomiczne (średnie ceny jednostkowe sprzedaży, koszty pracy, koszt jednostkowy, zapasy, rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje i zwrot z inwestycji) na podstawie odpowiednio zweryfikowanych danych przedstawionych w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu, udzielonych przez producentów unijnych objętych próbą. Dane dotyczyły producentów unijnych objętych próbą.

4.4.2. Wskaźniki makroekonomiczne

4.4.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (167) Całkowita produkcja unijna, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 5

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2014	2015	2016	OD
Wielkość produkcji (w sztukach)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
<i>Indeks</i>	100	117	132	129
Moce produkcyjne (sztuki)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
<i>Indeks</i>	100	122	149	135
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (%)	74	71	65	71
<i>Indeks</i>	100	96	89	96

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

- (168) Wielkość produkcji przemysłu Unii w okresie badanym wzrosła o 29 % pomimo spadku o 2 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (169) Wzrost produkcji był spowodowany wzrostem konsumpcji. Produkcję należy planować z wyprzedzeniem przed bardzo krótkimi sezonami sprzedaży i w związku z tym zależy ona w pewnym stopniu od prognoz sprzedaży. Spadek produkcji między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem był zatem związany głównie ze stałą utratą udziału w rynku na rzecz przywozu z ChRL, co zmusiło przemysł Unii do ponownej oceny prognoz.
- (170) Między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem moce produkcyjne wzrosły o 35 %. Moce produkcyjne wzrosły o 49 % w latach 2014–2016, a następnie spadły o 9 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (171) Wykorzystanie mocy produkcyjnych spadło z 74 % w 2014 r. do 71 % w okresie objętym dochodzeniem. Wykorzystanie mocy produkcyjnych zmniejszyło się z 74 % do 65 % w latach 2014–2016 z uwagi na fakt, że moce produkcyjne rosły szybciej niż produkcja. Tendencja odwróciła się między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem, gdy moce produkcyjne ograniczono w stopniu większym niż spadek produkcji, co spowodowało wzrost wykorzystania mocy produkcyjnych z 65 % do 71 %.
- (172) Moce produkcyjne odnoszą się do liczby rowerów elektrycznych, które teoretycznie można wytworzyć na dostępnych liniach produkcyjnych. Linie produkcyjne wykorzystywane obecnie do wytwarzania rowerów elektrycznych są w dużej mierze przekształconymi liniami produkcyjnymi wykorzystywanymi wcześniej do produkcji tradycyjnych rowerów. Takie przekształcenie można przeprowadzić szybko i przy niewielkich kosztach. Moce produkcyjne wykorzystywane do wytwarzania rowerów elektrycznych stanowią niewielką część istniejących mocy produkcyjnych wykorzystywanych do wytwarzania tradycyjnych rowerów. W związku z tym wskaźniki zdolności produkcyjnej i wykorzystania mocy produkcyjnych mają ograniczone znaczenie, ponieważ mogą one zostać dostosowane z uwzględnieniem zmian zachodzących na rynku. W tym konkretnym przypadku Komisja ustaliła również, że przejście z produkcji rowerów konwencjonalnych na produkcję rowerów elektrycznych nie wymaga znacznych inwestycji (mających wpływ na przepływy pieniężne, zdolność do pozyskania kapitału, lub kontynuację działalności), znacznych stałych kosztów (o dużym wpływie na rentowność związaną z ich wykorzystaniem) lub ograniczenie wzrostu produkcji.

4.4.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

(173) Wielkość sprzedaży i udział w rynku przemysłu Unii kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 6

Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	2014	2015	2016	OD
Łączna wielkość sprzedaży na rynku unijnym (w sztukach)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
<i>Indeks</i>	100	109	125	121
Udział w rynku (%)	76	69	64	53
<i>Indeks</i>	100	91	85	69

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

- (174) Wielkość sprzedaży przemysłu Unii wzrosła w okresie badanym o 21 %. Wielkość sprzedaży przemysłu Unii wzrosła o 25 % w latach 2014–2016, a następnie spadła o 3 % między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (175) Podobnie jak w przypadku wielkości produkcji wzrost wielkości sprzedaży w latach 2014–2016 był spowodowany wzrostem konsumpcji. Spadek wielkości sprzedaży między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem był bezpośrednio związany ze stałą utratą udziału w rynku na rzecz przywozu z ChRL.
- (176) Sprzedaż przemysłu Unii rosła w tempie o wiele wolniejszym niż zmiany w konsumpcji. W związku z tym udział przemysłu Unii w rynku znacznie się obniżył, zmniejszając się z 76 % w 2014 r. do 53 % w okresie objętym dochodzeniem.

4.4.2.3. Wzrost

- (177) Przemysł Unii nie był w stanie w pełni wykorzystać wzrostu konsumpcji między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem. Konsumpcja wzrosła o 74 %, a przemysł Unii zdołał zwiększyć sprzedaż jedynie o 21 %. W rezultacie w tym okresie przemysł Unii stracił znaczną część udziału w rynku (23 punkty procentowe). Między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem przemysł Unii musiał ograniczyć produkcję, sprzedaż, zatrudnienie i moce produkcyjne z uwagi na przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL.

4.4.2.4. Zatrudnienie i produktywność

(178) Zatrudnienie i produktywność kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 7

Zatrudnienie i wydajność

	2014	2015	2016	OD
Liczba pracowników	2 577	3 030	3 546	3 610
<i>Indeks</i>	100	118	138	140
Produktywność (szt./pracownika)	327	326	312	302
<i>Indeks</i>	100	100	96	92

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

- (179) W okresie badanym poziom zatrudnienia w przemyśle Unii wzrósł o 40 %. Największy wzrost miał miejsce w latach 2014–2016. Między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem zatrudnienie wzrosło o 2 %.
- (180) Produktywność spadła o 8 %, ponieważ zatrudnienie wzrastało w tempie szybszym niż produkcja.

4.4.2.5. Wielkość marginesu dumpingu i poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu

- (181) Wpływ wielkości rzeczywistych marginesów dumpingu na przemysł Unii był znaczny, jeśli weźmie się pod uwagę wielkość i ceny przywozu z ChRL.
- (182) Nie ma dowodów na istnienie wcześniejszego dumpingu.

4.4.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

4.4.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

- (183) Średnie ważone jednostkowe ceny sprzedaży stosowane przez czterech producentów unijnych objętych próbą wobec niepowiązanych klientów w Unii kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 8

Ceny sprzedaży w Unii

	2014	2015	2016	OD
Średnia jednostkowa cena sprzedaży w Unii na rynku całkowitym (w EUR/szt.)	1 112	1 156	1 237	1 276
<i>Indeks</i>	100	104	111	115
Koszt jednostkowy produkcji (w EUR/szt.)	1 068	1 134	1 173	1 234
<i>Indeks</i>	100	106	110	116

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (184) W okresie badanym średnie ceny sprzedaży stosowane przez producentów unijnych objętych próbą wzrosły o 15 %, zgodnie ze wzrostem średnich kosztów produkcji, które wzrosły o 16 %.
- (185) Z uwagi na fakt, że na średnie koszty i ceny ma wpływ asortyment wyrobów sprzedawanych przez tych producentów, nie oznacza to, że koszty i cena porównywalnego produktu wzrosły w okresie badanym o 16 %.

4.4.3.2. Koszty pracy

- (186) Średnie koszty pracy czterech producentów unijnych objętych próbą kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 9

Średnie koszty pracy na pracownika

	2014	2015	2016	OD
Średnie koszty pracy na pracownika (EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
<i>Indeks</i>	100	97	91	90

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (187) Średnie koszty pracy na pracownika zmalały o 10 % w okresie badanym ze względu na zwiększenie się liczby pracowników fabryk w stosunku do wzrostu liczby personelu zatrudnianego do pełnienia obowiązków w zakresie sprzedaży i zarządzania.

4.4.3.3. Zapasy

(188) Stan zapasów czterech producentów unijnych objętych próbą kształtował się w okresie badanym następująco:

Tabela 10

Zapasy

	2014	2015	2016	OD
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego (sztuki)	59 375	73 521	90 573	98 412
<i>Indeks</i>	100	124	153	166

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (189) Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego czterech producentów unijnych objętych próbą wzrósł w okresie badanym o 66 %.
- (190) Należy zauważyć, że poziom zapasów w okresie objętym dochodzeniem zbadano na koniec września, kiedy zapasy są zwykle niskie, ponieważ data ta pokrywa się z zakończeniem sezonu sprzedaży. Poziom zapasów w innych okresach zbadano natomiast na koniec grudnia, kiedy producenci posiadają na ogół duże zapasy w oczekiwaniu na następny sezon sprzedaży.
- (191) Wzrost zapasów był zatem znaczny. Ustalono, iż wynikał on z ogólnego rozwoju rynku oraz faktu, że o ile wielkość produkcji utrzymywano znacznie poniżej wzrostu konsumpcji, wielkość sprzedaży rozwijała się wolniej niż produkcja, powodując nagromadzenie zapasów, co jest szczególnie widoczne pod koniec okresu objętego dochodzeniem.

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

(192) Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje oraz zwrot z inwestycji czterech producentów unijnych objętych próbą kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 11

Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2014	2015	2016	OD
Rentowność sprzedaży klientom niepowiązanym w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	2,7	4,3	3,8	3,4
<i>Indeks</i>	100	160	142	125
Przepływy pieniężne (w EUR)	5 178 860	- 5 433 666	17 079 409	4 955 399
<i>Indeks</i>	100	- 105	330	96
Przepływy pieniężne (% obrotu ze sprzedaży)	1,1	- 1,0	2,5	0,6
<i>Indeks</i>	100	- 89	218	55
Inwestycje (w EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
<i>Indeks</i>	100	262	116	177
Zwrot z inwestycji (%)	18	30	38	37
<i>Indeks</i>	100	164	213	203

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

(193) Komisja określiła rentowność czterech producentów unijnych objętych próbą, wyrażając zysk netto przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego klientom niepowiązanym w Unii jako odsetek obrotów od tej sprzedaży.

- (194) Poczynając od niskiej podstawy wynoszącej 2,7 % w 2014 r. marże zysku zmalały z 4,3 % w 2015 r. do 3,4 % w okresie objętym dochodzeniem.
- (195) Przepływy pieniężne netto to zdolność producentów unijnych do samofinansowania swojej działalności. W okresie badanym przepływy pieniężne spadły o 4 % i przyjęły wartości ujemne w 2015 r. Nie obejmowało to inwestycji poniesionych w okresie badanym.
- (196) Porównanie marży zysku wyrażonej jako odsetek obrotów z operacyjnymi przepływami środków pieniężnych wyrażonymi w tych samych wartościach wykazuje bardzo niski wynik przeliczenia zysku na przepływy pieniężne na skutek zmian stanu zapasów.
- (197) W okresie badanym inwestycje wzrosły o 77 % chociaż stanowiły nie więcej niż 2 % sprzedaży.
- (198) W okresie badanym stopa zwrotu z inwestycji wzrosła o 103 %. Chociaż przemysł rowerów elektrycznych jest pod względem strukturalnym działalnością gospodarczą o znacznym udziale gotówki w obrocie, do jej prowadzenia potrzebna jest jednak niewielka ilość aktywów, które są już na ogół dostępne, ponieważ pochodzą z produkcji tradycyjnych rowerów. W tym kontekście zwrot z inwestycji ma niewielkie znaczenie.
- (199) Słabe wyniki finansowe przemysłu Unii pod względem zysku i przepływów pieniężnych w okresie objętym dochodzeniem ograniczyły jego zdolność do pozyskania kapitału.

4.4.4. Wnioski dotyczące szkody

- (200) W obliczu zwiększającego się przywozu towarów po cenach dumpingowych z Chin przemysł Unii nie był w stanie wykorzystać wzrostu na rynku rowerów elektrycznych. W okresie badanym sprzedaż wzrosła o 21 %, a konsumpcja o 74 %. Jednocześnie utracono 23 punkty procentowe udziału w rynku, z których 18 % utracono na rzecz przywozu z Chin w wyniku podjęcia cen przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem o 16–43 %.
- (201) Presja wywierana na sprzedaż miała wpływ na produkcję, zapasy, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych i zatrudnienie. Produkcja rosła zasadniczo w takim samym tempie jak konsumpcja w latach 2014–2015 (odpowiednio + 17 % i + 20 %). Po 2015 r. przemysł Unii został jednak zmuszony do ponownej oceny swoich oczekiwań dotyczących sprzedaży. Pojawiła się wówczas znacząca i coraz większa rozbieżność między tendencją w produkcji a ogólnym rozwojem rynku – produkcja wzrosła o 12 punktów procentowych, a konsumpcja o 54 punkty procentowe między 2015 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (202) Niemniej jednak, z wyjątkiem 2014 r., produkcja była systematycznie wyższa niż sprzedaż, co doprowadziło do znaczącego wzrostu w stanie zapasów. Moce produkcyjne, które do 2016 r. wzrastały wraz z konsumpcją, ograniczono, aby powstrzymać pogarszanie się wskaźnika wykorzystania mocy produkcyjnych, który w latach 2014–2016 spadł o 9 punktów procentowych.
- (203) Ogólnie, między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem nastąpił spadek produkcji, stan zapasów po sezonie sprzedaży był wyższy niż przed rozpoczęciem sezonu, moce produkcyjne zmalały, zatrudnienie uległo zahamowaniu, natomiast przywóz z ChRL wzrósł o 155 punktów procentowych.
- (204) Z powodu presji na ceny i niezdolności do uzyskania korzyści skali na powstającym rynku rentowność przemysłu Unii utrzymywała się na niskim poziomie w całym okresie badanym. Ten niski poziom zysku i zmiany w stanie zapasów doprowadziły do niskich operacyjnych przepływów pieniężnych, które były niższe niż poziom inwestycji ponoszonych w okresie badanym i przyczyniły się do większej podatności tej działalności gospodarczej o znacznym udziale gotówki w obrocie zależnej w dużej mierze od płynności zapewnianej przez banki. W okresie objętym dochodzeniem czterech producentów ogłosiło upadłość.
- (205) Wskaźniki szkody dotyczące wzrostu, udziału w rynku, mocy produkcyjnych, wykorzystania mocy produkcyjnych, zapasów, marży zysku, przepływów pieniężnych i zdolności do pozyskania kapitału wykazały tendencję ujemną. Jedynie z uwagi na mocny bazowy wzrost popytu pozostałe wskaźniki również nie przybrały wartości ujemnych.
- (206) W związku z powyższym Komisja stwierdziła na tym etapie, że przemysł Unii poniósł istotną szkodę w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.

5. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

- (207) Zgodnie z art. 3 ust. 6 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL spowodował istotną szkodę dla przemysłu Unii. Zgodnie z art. 3 ust. 7 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała także, czy inne znane czynniki mogły w tym samym czasie również spowodować szkodę dla przemysłu Unii.

- (208) Komisja dopilnowała, aby wszelkie szkody spowodowane przez czynniki inne niż przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL nie były łączone z tym przywozem. Czynniki te obejmują: przywóz z innych państw trzecich, wielkość wywozu producentów unijnych i domniemany wpływ inwestycji i rozwoju mocy produkcyjnych.

5.1. Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych

- (209) W okresie objętym dochodzeniem cena przywożonych towarów dumpingowych z ChRL poważnie podcięła ceny stosowane przez przemysł Unii, przy czym marginesy podcięcia mieściły się w zakresie 16,2–43,2 %. W okresie badanym przemysł Unii odnotował stratę 23 punktów procentowych udziału w rynku, który wzrósł o 74 %, natomiast przywóz z ChRL wzrósł o 250 % i jego udział w rynku zyskał 17 punktów, wzrastając z 18 % do 35 %. Z powodu presji na ceny wywieranej przez przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL zyski i przepływy pieniężne utrzymywały się na niskich poziomach.

5.2. Wpływ innych czynników

5.2.1. Przywóz z państw trzecich

- (210) Wielkość przywozu z pozostałych państw trzecich kształtowała się w okresie badanym następująco:

Tabela 12

Przywóz z państw trzecich

Państwo		2014	2015	2016	OD
Tajwan	Ilość (w sztukach)	21 335	43 095	79 312	108 817
	<i>Indeks</i>	100	202	372	510
	Udział w rynku (%)	2	3	5	5
	Średnia cena (EUR)	622	571	843	1 016
	<i>Indeks</i>	100	92	135	163
Wietnam	Ilość (w sztukach)	37 892	74 259	91 468	101 376
	<i>Indeks</i>	100	196	241	268
	Udział w rynku (%)	3	5	5	5
	Średnia cena (EUR)	435	539	542	570
	<i>Indeks</i>	100	124	125	131
Szwajcaria	Ilość (w sztukach)	883	14 310	30 477	28 440
	<i>Indeks</i>	100	1 621	3 452	3 221
	Udział w rynku (%)	0	1	2	1
	Średnia cena (EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	<i>Indeks</i>	100	122	141	141
Japonia	Ilość (w sztukach)	16 994	4 217	1 613	1 710
	<i>Indeks</i>	100	25	9	10
	Udział w rynku (%)	1	0	0	0
	Średnia cena (EUR)	1 098	1 406	1 687	952
	<i>Indeks</i>	100	128	154	87

Państwo		2014	2015	2016	OD
Wszystkie państwa trzecie łącznie z wyjątkiem ChRL	Ilość (w sztukach)	77 104	135 881	202 870	240 343
	<i>Indeks</i>	100	176	263	312
	Udział w rynku (%)	7	10	12	12
	Średnia cena (EUR)	641	666	828	897
	<i>Indeks</i>	100	104	129	140

Źródło: Eurostat.

- (211) Wielkość przywozu z państw trzecich innych niż ChRL uległa znacznej zmianie, zwiększając swój udział w rynku z 7 % w 2014 r. (77 000 sztuk) do 12 % (240 000 w okresie objętym dochodzeniem). Tempo wzrostu zwolniło jednak kiedy chińscy eksporterzy zintensyfikowali swoją działalność po 2015 r.
- (212) Przywóz ten pochodził niemal wyłącznie z Tajwanu i Wietnamu. Po 2015 r. Komisja zaobserwowała wolniejszy wzrost przywozu z Wietnamu, co może tłumaczyć znacząca i stale wzrastająca różnica ceny w stosunku do przywozu z Chin. Podobnie stały wzrost przywozu z Tajwanu wystąpił wraz z równie znaczącym wzrostem cen, co sugeruje, że przywóz ten mógł przesunąć się w stronę wyższych segmentów rynku.
- (213) Produkty przywożone z Tajwanu i Wietnamu miały zwykle ceny niższe niż produkty przemysłu Unii. Biorąc jednak pod uwagę szeroki zakres cen rowerów elektrycznych Komisja nie może stwierdzić, że przywóz ten podciął ceny przemysłu Unii w podobny sposób. Ponadto ich średnie ceny wzrosły, natomiast średnie ceny produktów przywożonych z ChRL zmalały.
- (214) Różnica między cenami produktów przywożonych z Wietnamu a produktami przemysłu Unii jest jednak znacząca i nie można wykluczyć, że przyczyniła się ona w niewielkim stopniu do szkody. Produkty przywożone z Wietnamu przestały jednak zwiększać swój udział w rynku po 2015 r., a wielkość przywozu utrzymywała się na niewielkim poziomie.
- (215) Tym samym przywóz ze wszystkich państw poza ChRL nie naruszył związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL a szkodą poniesioną przez przemysł Unii i mógł mieć zaledwie nieznaczny wpływ na poniesienie szkody.

5.2.2. Wyniki wywozu przemysłu Unii

- (216) Wielkość wywozu czterech producentów unijnych objętych próbą w okresie badanym kształtowała się następująco:

Tabela 13

Wyniki wywozu producentów unijnych objętych próbą

	2014	2015	2016	OD
Wielkość wywozu (w sztukach)	5 539	14 529	24 922	21 548
<i>Indeks</i>	100	262	450	389
Średnia cena (w EUR)	1 570	680	676	907
<i>Indeks</i>	100	43	43	58

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (217) Wywóz poza Unię przez objętych próbą producentów unijnych był nieznaczny (3 % całkowitej wielkości sprzedaży w okresie badanym). Nawet przy uwzględnieniu spadku średniej ceny, wyniki eksportowe przemysłu Unii nie mogły być przyczyną szkody.

5.2.3. Inwestycje i rozwój mocy produkcyjnych

- (218) CCCME twierdziła, że inwestycje w moce produkcyjne spowodowały w 2016 r. nadwyżkę mocy produkcyjnych przekraczającą realistyczne oczekiwania dotyczące sprzedaży, co skutkowało zarówno znaczącym obniżeniem wykorzystania mocy produkcyjnych, jak i poważnie wpłynęło na rentowność.
- (219) Komisja odrzuciła powyższy argument. Po pierwsze, nie można stwierdzić, że inwestycje w moce produkcyjne przekraczały jakiegokolwiek realistyczne oczekiwania dotyczące sprzedaży. Jak wynika z tabeli 5 powyżej, moce produkcyjne wzrosły o 300 000 sztuk w latach 2015–2016. Jest to w pełni zgodne ze wzrostem konsumpcji w latach 2015–2016, który również wyniósł 300 000 sztuk, jak wynika z tabeli 2 powyżej. Z uwagi na nieuczciwą presję wywieraną przez przywóz z Chin po cenach dumpingowych przemysł Unii ograniczył w efekcie swoje moce produkcyjne między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem o ponad 150 000 sztuk, pomimo dalszego wzrostu rynku o ponad 300 000 sztuk.
- (220) Po drugie, Komisja zaobserwowała, że poziom wydatków kapitałowych nie był wysoki. Przeciwnie – wyniósł on poniżej 2 % całkowitego obrotu w okresie badanym. Przemysł Unii przekształcił istniejące linie produkcyjne, w związku z czym wzrost mocy produkcyjnych nie był głównym czynnikiem wydatków kapitałowych.
- (221) Po trzecie, wydatków kapitałowych nie uwzględnia się w rentowności (z wyjątkiem kwot odpisanych i amortyzacji, które zasadniczo nie wzrosły) ani przepływach pieniężnych (które mają miejsce na poziomie operacyjnym). W związku z tym interpretowanie któregośkolwiek z tych wskaźników w świetle poziomu inwestycji jest błędem.
- (222) Wreszcie wskaźniki Komisji pokazują, że koszty produkcji wzrosły wraz z cenami sprzedaży. W rezultacie nie można było twierdzić, że wzrost mocy produkcyjnych miał nieproporcjonalny wpływ na koszty produkcji.

5.3. Wnioski w sprawie związku przyczynowego

- (223) Komisja tymczasowo ustaliła, że zachodzi związek przyczynowy między szkodą poniesioną przez producentów unijnych a przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL.
- (224) Komisja odróżniła i oddzieliła wpływ wszystkich znanych czynników na sytuację przemysłu Unii od szkodliwych skutków przywozu produktu po cenach dumpingowych.
- (225) Tymczasowo stwierdzono, że pozostałe ustalone czynniki, takie jak przywóz z innych państw trzecich, wyniki sprzedaży eksportowej producentów unijnych i domniemany wpływ inwestycji i rozwoju mocy produkcyjnych, nie naruszają związku przyczynowego, nawet wzięwszy pod uwagę ich potencjalny łączny wpływ.
- (226) Na tej podstawie Komisja stwierdziła na tym etapie, że istotna szkoda dla przemysłu Unii została spowodowana przez przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL, a inne czynniki, rozważane osobno lub łącznie, nie osłabiły związku przyczynowego między szkodą a przywozem towarów po cenach dumpingowych.

6. INTERES UNII

- (227) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy można jasno stwierdzić, że wprowadzenie środków w tym przypadku wyraźnie nie leży w interesie Unii, mimo ustalenia, że miał miejsce dumping wyrządzający szkodę. Interes Unii określono na podstawie oceny wszystkich różnych interesów, których sprawa dotyczy, w tym interesów przemysłu Unii, importerów i użytkowników.

6.1. Interes dostawców

- (228) CONEBI, które zrzesza krajowe stowarzyszenia przedstawiające zarówno producentów rowerów, jak i dostawców części, popiera wprowadzenie środków. Żaden dostawca nie zajął jednak indywidualnego stanowiska w trakcie tego dochodzenia.
- (229) Zgodnie z liczbami przedstawionymi przez CONEBI części rowerowe (zarówno do rowerów tradycyjnych i elektrycznych) wytwarzają 424 przedsiębiorstwa w 19 państwach członkowskich zatrudniające niemal 21 000 pracowników, które w 2016 r. zainwestowały ponad 660 mln EUR w produkcję i innowacje.
- (230) Komisja wstępnie uznała, że wprowadzenie cła antydumpingowego leżałoby w interesie dostawców przemysłu Unii.

6.2. Interes przemysłu Unii

- (231) Przemysł Unii tworzą przedsiębiorstwa duże, małe i średnie, a w okresie badanym zatrudniał on bezpośrednio około 3 600 pracowników w dwunastu państwach członkowskich. Ponadto, chociaż konsumpcja rowerów elektrycznych wciąż stanowi niewielką część całkowitego rynku rowerów, przesunięcie popytu z tradycyjnych rowerów w stronę rowerów elektrycznych przebiega szybko i stawia przed całym przemysłem rowerowym strukturalne wyzwanie w postaci zachowania poziomu działalności, wartości dodanej i miejsc pracy.
- (232) Jak wykazano w pkt 4.4.4 powyżej, z analizy rozwoju wskaźników szkody od początku okresu badanego wynika, że pogorszenie własnej sytuacji i negatywny wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych odnotował cały przemysł Unii.
- (233) Komisja oczekuje, że nałożenie tymczasowego cła antydumpingowego umożliwi wszystkim producentom prowadzenie działalności na rynku unijnym w warunkach uczciwego handlu. Jeżeli nie zostaną wprowadzone żadne środki, bardzo prawdopodobne jest dalsze pogarszanie się sytuacji gospodarczej i finansowej przemysłu Unii.
- (234) W związku z powyższym Komisja wstępnie uznała, że wprowadzenie cła antydumpingowego leżałoby w interesie przemysłu Unii.

6.3. Interes importerów niepowiązanych

- (235) CEIEB zgłosił sprzeciw wobec wprowadzenia środków. Był on przedstawicielem dwudziestu jeden importerów z siedmiu państw członkowskich.
- (236) Jedenastu członków CEIEB wzięło udział w doborze próby. Ponadto dwa przedsiębiorstwa nienależące do tego kolektywu również wyraziły sprzeciw wobec wprowadzenia środków antydumpingowych. W sumie trzynaście przedsiębiorstw, których wielkość przywozu jest znana, reprezentowało 10 % łącznego przywozu z ChRL w okresie objętym dochodzeniem.
- (237) Zgodnie z opiniami przedstawionymi przez importerów objętych próbą istniało prawdopodobieństwo, że nałożenie ceł prawdopodobnie zakłóci, co najmniej tymczasowo, funkcjonowanie ich łańcucha dostaw i zagrozi ich sytuacji finansowej, jeżeli nie będą w stanie przerzucić zwiększonych kosztów związanych z cłem na swoich klientów.
- (238) Zgodnie z opiniami przedstawionymi przez importerów objętych próbą najwięksi importerzy byli w stanie pozyskiwać odpowiednio rowery elektryczne spoza ChRL lub posiadali alternatywne źródła dostaw poza ChRL, w tym w przemyśle Unii. Importerzy ci zatrudniają większość pracowników, o których mowa w motywie 236.
- (239) W statystykach dotyczących przywozu widać, że Wietnam oraz Tajwan zapewniły europejskim importerom znaczne ilości rowerów elektrycznych. Istnieje również prawdopodobieństwo, że inne państwa, które są w dobrej sytuacji, jeżeli chodzi o produkcję tradycyjnych rowerów, mogłyby ewentualnie zaopatrywać importerów.
- (240) Pod tym względem Komisja zauważa, że nałożenie ceł na przywóz tradycyjnych rowerów z ChRL nie spowodowało zamknięcia rynku Unii na przywóz, a wręcz przeciwnie: spowodowało zwiększenie liczby krajów będących dostawcami tradycyjnych rowerów. Natomiast na dużych rynkach, na których nie ma środków mających zastosowanie do tradycyjnych rowerów z ChRL, np. w Stanach Zjednoczonych i Japonii, przywóz stanowił odpowiednio 99 i 90 % rynku i większość tego przywozu pochodziła z ChRL.
- (241) Komisja zauważyła, że przemysł rowerowy składa się z ponad 450 producentów, spośród których jedynie 37 produkuje obecnie rowery elektryczne. Dodatkowo aktualni producenci rowerów elektrycznych już dostarczają szeroką gamę rowerów elektrycznych i w normalnych warunkach rynkowych mogą zwiększyć swoje moce produkcyjne.
- (242) Mimo że nałożenie ceł mogłoby mieć niekorzystne skutki dla wielu, głównie małych, importerów, negatywny wpływ nałożenia ceł można złagodzić dzięki możliwości pozyskiwania odpowiednich rowerów w przemyśle Unii, w innych państwach trzecich i w ChRL po uczciwych cenach.
- (243) Komisja stwierdziła zatem, że wprowadzenie ceł nie leżało w interesie importerów, jednak prawdopodobny negatywny wpływ na importerów nie przeważał nad pozytywnym wpływem środków na przemysł Unii.

6.4. Interes użytkowników

- (244) Do niniejszego dochodzenia zgłosiła się Europejska Federacja Rowerzystów (ang. European Cyclists' Federation; „ECF”). Reprezentuje ona stowarzyszenia i federacje rowerzystów. ECF stwierdziła, że cena nie jest decydującym czynnikiem, jeżeli chodzi o to, czy ludzie korzystają z rowerów w mniejszym, czy większym stopniu i przedstawiła dowody na to, że kraje, w których więcej osób korzysta z rowerów, to kraje, w których rowery tradycyjne i rowery elektryczne kosztują więcej.

- (245) Wzorzec ten potwierdziło oświadczenie złożone przez kolektyw importerów sprzeciwiających się środkom, w którym wykazano, że kraje, w których najszybciej przyjmują się rowery elektryczne, to kraje, w których rowery elektryczne są w ujęciu średnim najdroższe.
- (246) Kolektyw importerów stwierdził również, że istnieje silny związek między cenami rowerów elektrycznych, krajową kulturą jazdy na rowerze, jakością infrastruktury a przyjęciem się rowerów elektrycznych.
- (247) ECF popiera warunki rynkowe, które sprzyjają jakości, innowacjom i usługom. W związku z tym ECF stwierdziła, że jeżeli zostanie ustalony poziom dumpingu, będzie to miało negatywny wpływ na rozwój rowerów elektrycznych i w konsekwencji na przejścia na bardziej ekologiczną Europę, oferującą swoim obywatelom bardziej efektywną mobilność.
- (248) Z drugiej strony kolektyw importerów sprzeciwiających się wprowadzeniu środków stwierdził, że środki uniemożliwią chińskim producentom dostarczanie produktów w segmencie niskiej klasy, jak również rozwijanie produktów w segmentach średniej i wysokiej klasy, czego skutkiem będzie ograniczenie konkurencji. Ponieważ przemysł Unii jest rzekomo w dużej mierze aktywny w segmentach średniej i wysokiej klasy, spowodowałoby to z kolei ograniczenie wyboru i wyższe ceny dla europejskich konsumentów.
- (249) W dochodzeniu wykazano, że przemysł Unii jest aktywny we wszystkich segmentach rynku, w tym w segmencie produktów najniższego szczebla. Oczekuje się, że środki wzmocnią i zróżnicują podaż rowerów elektrycznych dzięki przywróceniu konkurencji na zasadzie równych szans. Należy przypomnieć, że wprowadzenie środków dotyczących tradycyjnych rowerów nie spowodowało ograniczenia wyboru dla konsumentów, natomiast zwiększyło różnorodność dostawców i ich krajów pochodzenia. Argument ten został zatem uznany za nieuzasadniony i musiał zostać odrzucony.
- (250) Choć oczekuje się, że wprowadzenie środków przywróci ceny rynkowe, które są faktycznie wyższe niż ceny dumpingowe, cena jest jednym z czynników kierujących wyborami konsumenta i prawdopodobny wpływ na ceny dla konsumentów musi zostać zrównoważony przez zestawienie kosztów i korzyści z alternatywnymi rozwiązaniami w stosunku do rowerów elektrycznych, np. samochodami, motocyklami lub skuterami.
- (251) Komisja uznała, że interesu konsumenta nie można ograniczać do wpływu cen w wyniku sprowadzenia przywozu z ChRL do poziomu niepowodującego szkody. Wręcz przeciwnie: istnieją dowody na to, że na wybór konsumenta mają wpływ inne czynniki, takie jak różnorodność, jakość, innowacyjność i usługi, co można osiągnąć jedynie w zwykłych warunkach rynkowych z uczciwą i otwartą konkurencją.
- (252) Komisja stwierdziła zatem, że środki nie będą miały zbytniego wpływu na sytuację konsumentów i przyczynią się do zrównoważonego rozwoju rowerów elektrycznych w Europie oraz do wynikających z tego większych korzyści dla społeczeństwa, jeżeli chodzi o ochronę środowiska i zwiększoną mobilność.

6.5. Interes innych stron

- (253) Ponadto Federacja Europejskich Związków Zawodowych industriAll wyraziła swoje zaniepokojenie negatywnym wpływem przywozu towarów po cenach dumpingowych na stan przemysłu Unii, a także swoje wsparcie dla środków mających na celu zapewnienie równych szans i dalszego mocnego zatrudnienia w Unii.

6.6. Wniosek dotyczący interesu Unii

- (254) Choć nie można wykluczyć niekorzystnego wpływu środków na małych importerów produktu objętego dochodzeniem i na ceny dla konsumentów, nie przeważa on nad korzyściami dla dostawców, przemysłu Unii i konsumentów.
- (255) Na podstawie powyższego Komisja doszła do wniosku, że na obecnym etapie dochodzenia nie ma przekonujących powodów, aby stwierdzić, iż wprowadzenie tymczasowych środków w odniesieniu do przywozu produktu objętego postępowaniem z ChRL nie leży w interesie Unii.

7. TYMCZASOWE ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (256) Biorąc pod uwagę wnioski Komisji dotyczące dumpingu, wynikającej z niego szkody, związku przyczynowego i interesu Unii, należy wprowadzić środki tymczasowe, aby zapobiec dalszemu wyrządzaniu szkody przemysłowi Unii przez przywóz z Chin towarów po cenach dumpingowych.

7.1. Poziom usuwający szkodę

- (257) W celu określenia poziomu środków Komisja najpierw ustaliła kwotę cła niezbędną do usunięcia szkody ponoszonej przez przemysł Unii.
- (258) Szkada zostałaby usunięta, gdyby przemysł Unii był w stanie pokryć koszty produkcji oraz osiągnąć zysk przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego na rynku unijnym, jaki tego rodzaju przemysł może zazwyczaj osiągnąć w tym sektorze w normalnych warunkach konkurencji, tj. przy braku przywozu towarów po cenach dumpingowych.
- (259) Aby ustalić poziom zysku możliwego do osiągnięcia w normalnych warunkach konkurencji, Komisja uwzględniła zysk osiągnięty ze sprzedaży niepowiązanym klientom, który został wykorzystany do celów ustalenia poziomu usuwającego szkodę.
- (260) Zysk docelowy tymczasowo ustalono na poziomie 4,3 % – jest to najwyższa średnia marża zysku przemysłu Unii w okresie badanym. Producenci unijni objęci próbą nie byli w stanie zapewnić marży zysku w odniesieniu do produkcji rowerów elektrycznych przed 2014 r.
- (261) Komisja ustaliła następnie poziom usuwający szkodę przez porównanie średniej ważonej ceny importowej objętych próbą współpracujących producentów eksportujących z ChRL, odpowiednio dostosowanej pod kątem kosztów przywozu i należności celnych, ustalonej na potrzeby obliczeń podcięcia cenowego, ze średnią ważoną niewyrządzającą szkody ceny produktu podobnego sprzedawanego przez objętych próbą producentów unijnych na rynku unijnym w okresie objętym dochodzeniem. Wszelkie różnice wynikające z tego porównania zostały wyrażone w postaci odsetka średniej ważonej wartości importowej CIF.
- (262) Poziom usuwający szkodę dla „innych przedsiębiorstw współpracujących” oraz dla „wszystkich innych przedsiębiorstw” obliczono w ten sam sposób jak margines dumpingu dla tych przedsiębiorstw (zob. motywy 123–127).

7.2. Środki tymczasowe

- (263) W odniesieniu do przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL należy wprowadzić tymczasowe środki antydumpingowe zgodnie z zasadą niższego cła określoną w art. 7 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Komisja porównała poziomy usuwający szkodę z marginesami dumpingu. Kwotę należności celnych należy ustalić na poziomie niższego marginesu dumpingu i na poziomie usuwającym szkodę.
- (264) W związku z powyższym stawki tymczasowego cła antydumpingowego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być następujące:

Przedsiębiorstwo	Margines dumpingu	Poziom usuwający szkodę	Tymczasowe cło antydumpingowe
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %	77,6 %	77,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	34,6 %	27,5 %	27,5 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %	21,8 %	21,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %	83,6 %	83,6 %
Współpracujący producenci eksportujący nieobjęci próbą (zob. załącznik)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) Rozporządzeniem w sprawie rejestracji Komisja objęła rejestracją przywóz produktu objętego postępowaniem w celu ewentualnego stosowania z mocą wsteczną wszelkich środków antydumpingowych i wyrównawczych na mocy art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego oraz art. 24 ust. 5 podstawowego rozporządzenia antysubsydyjnego.
- (266) Jeżeli chodzi o bieżące dochodzenie antydumpingowe oraz w świetle powyższych ustaleń, należy zaprzestać rejestracji przywozu do celów dochodzenia antydumpingowego zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.

- (267) W przypadku toczącego się równolegle dochodzenia antysubsydyjnego, należy prowadzić rejestrację przywozu produktu objętego postępowaniem na mocy art. 24 ust. 5 podstawowego rozporządzenia antysubsydyjnego.
- (268) Na obecnym etapie postępowania nie można podjąć decyzji o ewentualnym stosowaniu środków antydumpingowych z mocą wsteczną.
- (269) Indywidualne stawki cła antydumpingowego dla poszczególnych przedsiębiorstw określone w niniejszym rozporządzeniu zostały ustanowione na podstawie ustaleń niniejszego dochodzenia. Odzwierciedlają one zatem sytuację ustaloną podczas dochodzenia w odniesieniu do tych przedsiębiorstw. Przedmiotowe stawki należności celnych mają zastosowanie wyłącznie do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL oraz produkowanego przez wymienione podmioty prawne. Przywóz produktu objętego postępowaniem wyprodukowanego przez jakiegokolwiek inne przedsiębiorstwo, które nie zostało wyraźnie wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, w tym podmioty powiązane z przedsiębiorstwami wyraźnie wymienionymi, powinien podlegać stawce należności celnej mającej zastosowanie do „wszystkich innych przedsiębiorstw”. Nie powinien on być objęty żadną z indywidualnych stawek cła antydumpingowego.
- (270) Przedsiębiorstwo może zwrócić się o zastosowanie indywidualnych stawek cła antydumpingowego w przypadku zmiany jego nazwy. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji (¹). Wniosek musi zawierać wszystkie istotne informacje, które pozwolą wykazać, że zmiana nie wpływa na prawo przedsiębiorstwa do korzystania ze stawki należności celnej, która ma do niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na prawo do korzystania ze stawki należności celnej, która ma do niego zastosowanie, zawiadomienie informujące o zmianie nazwy zostanie opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (271) W celu zapewnienia należytego egzekwowania ceł antydumpingowych cło antydumpingowe dotyczące wszystkich pozostałych przedsiębiorstw należy stosować nie tylko w odniesieniu do niewspółpracujących producentów eksportujących w ramach niniejszego dochodzenia, ale także do producentów, którzy nie prowadzili wywozu do Unii w trakcie okresu objętego dochodzeniem.

8. PRZEPISY KOŃCOWE

- (272) W interesie dobrej administracji Komisja wezwała zainteresowane strony do przedłożenia pisemnych uwag lub złożenia wniosku o przesłuchanie przez Komisję lub przez rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu w określonym terminie.
- (273) Ustalenia dotyczące nałożenia ceł tymczasowych obowiązują tymczasowo i mogą ulec zmianie na ostatecznym etapie dochodzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

- Nakłada się tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz rowerów pedałowycy ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, objętych obecnie kodami CN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10).
- Stawki tymczasowego cła antydumpingowego mające zastosowanie do ceny netto na granicy Unii, przed ocleniem, dla produktu opisanego w ust. 1 i wytwarzanego przez poniższe przedsiębiorstwa są następujące:

Przedsiębiorstwo	Tymczasowe cło antydumpingowe	Dodatkowy kod TARIC
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	77,6 %	C382
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	27,5 %	C383
Jinhua Vision Industry Co., Ltd oraz Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	21,8 %	C384
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	83,6 %	C385
Pozostali producenci współpracujący wymienieni w załączniku	37,0 %	Zob. załącznik.
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	83,6 %	C999

(¹) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

3. Stosowanie indywidualnych stawek celnych ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która musi zawierać oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: „*Ja, niżej podpisany, poświadczam, że rowery elektryczne sprzedane na wywóz do Unii Europejskiej objęte niniejszą fakturą zostały wytworzone 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 razie braku przedstawienia takiej faktury stosuje się cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.
4. Dopuszczenie do swobodnego obrotu na terenie Unii produktu, o którym mowa w ust. 1, uwarunkowane jest wpłaceniem zabezpieczenia w wysokości kwoty cła tymczasowego.
5. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

1. W ciągu 25 dni kalendarzowych od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zainteresowane strony mogą:
 - a) zwrócić się o ujawnienie istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których przyjęto niniejsze rozporządzenie;
 - b) przekazać Komisji swoje uwagi na piśmie; oraz
 - c) złożyć wniosek o przesłuchanie przez Komisję lub przez rzecznika praw stron w postępowaniach handlowych.
2. W ciągu 25 dni kalendarzowych od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia strony, o których mowa w art. 21 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/1036, mogą zgłaszać uwagi dotyczące stosowania środków tymczasowych.

Artykuł 3

Art. 1 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/671 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejszym poleca się władzom celnym, na podstawie art. 24 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2016/1037, podjęcie odpowiednich kroków w celu rejestracji przywozu do Unii rowerów pedałowych ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny, obecnie objętych kodami CN 8711 60 10 oraz ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10), pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej.”.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 1 obowiązuje przez okres sześciu miesięcy.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 lipca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

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

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