

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1012 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2018. július 17.)****a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, valamint az (EU) 2018/671 végrehajtási rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (a továbbiakban: alaprendelet) és különösen annak 7. cikkére,

a tagállamokkal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. ELJÁRÁS**1.1. Az eljárás megindítása**

- (1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) 2017. október 20-án az alaprendelet 5. cikke alapján dömpingellenes vizsgálatot indított a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína) származó, elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárok (a továbbiakban: elektromos kerékpárok) Unióba érkező behozatalára vonatkozóan.
- (2) A Bizottság az eljárás megindításáról értesítést tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾ (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés).
- (3) A Bizottság a vizsgálatot az Európai Kerékpárgyártók Szövetsége (a továbbiakban: panaszos, EBMA) által 2017. szeptember 8-án benyújtott panasz nyomán indította el. A panaszos az elektromos kerékpárok teljes uniós termelésének több mint 25 %-át képviseli. A panasz elegendő bizonyítékot tartalmazott a dömpinggel és az abból eredő jelentős kárral kapcsolatban a vizsgálat megindításához.
- (4) 2017. december 21-én a Bizottság szubvencióellenes vizsgálatot indított a Kínából származó elektromos kerékpárok Unióba érkező behozatalára vonatkozóan, amely független a dömpingellenes vizsgálattól. A Bizottság a vizsgálat megindításáról értesítést tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾.

1.2. A behozatok nyilvántartásba vétele

- (5) A panaszos 2018. január 31-én az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése alapján kérelmet nyújtott be a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalainak nyilvántartásba vétele iránt. 2018. május 3-án a Bizottság az (EU) 2018/671 végrehajtási rendelet (a továbbiakban: a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet) ⁽⁴⁾ útján 2018. május 4-i hatállyal nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozóan.
- (6) A nyilvántartásba vétel iránti kérelemre válaszul az érdekelt felek észrevételeket nyújtottak be, amelyekkel a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet foglalkozott. A Bizottság megerősíti, hogy a panaszosok elegendő bizonyítékot szolgáltatottak annak alátámasztására, hogy a behozatal nyilvántartásba vétele indokolt. A Kínából származó behozatal és az ország piaci részesedése erőteljesen megnövekedett. Emiatt a Bizottság elutasította az észrevételeket.

1.3. Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak

- (7) A dömpingre és a kárra vonatkozó vizsgálat a 2016. október 1. és 2017. szeptember 30. közötti időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kár értékelése szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata a 2014. január 1-jétől a vizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

⁽¹⁾ HL L 176., 2016.6.30., 21. o.⁽²⁾ HL C 353., 2017.10.20., 19. o.⁽³⁾ HL C 440., 2017.12.21., 22. o.⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2018/671 végrehajtási rendelete (2018. május 2.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről (HL L 113., 2018.5.3., 4. o.).

1.4. Érdekeltek felek

- (8) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság ezen túlmenően külön tájékoztatta a panaszosokat, más ismert uniós gyártókat, az ismert exportáló gyártókat, a kínai hatóságokat, valamint az ismert importőröket a vizsgálat megindításáról, és felkérte őket a részvételre.
- (9) Az érdekelt feleknek lehetőségük nyílt a vizsgálat megindításával kapcsolatos észrevételeik megtételére, valamint a Bizottsággal és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselővel tartandó meghallgatás kérelmezésére.
- (10) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy ideiglenesen Svájcot választotta az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja szerinti, piacgazdasággal rendelkező harmadik országgént (a továbbiakban: analóg ország). Az érdekelt feleknek lehetőségük nyílt észrevételeik megtételére és a Bizottsággal és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselővel tartandó meghallgatás kérelmezésére.
- (11) A panaszt támogató érdekelt felek közül néhányan a megtorlástól tartva kilétük bizalmas kezelését kérték, mivel elektromos kerékpárjaik egyes alkatrészeit Kínából szerzik be. A Bizottság az előadott érvek értékelését követően helyt adott a kérelmeknek.
- (12) Az eljárás megindítását követően a Kínai Gép- és Elektronikus Termék Export-import Kereskedelmi Kamara (a továbbiakban: CCCME), valamint az Európai Elektromoskerékpár-importőrök Közössége (a továbbiakban: CEIEB) – mindkét szervezet több érdekelt fél képviseletében – észrevételeket nyújtott be.
- (13) A CCCME azzal érvelt, hogy azok az indokok, amelyekre tekintettel a Bizottság helyt adott a panaszt támogató egyes érdekelt felek kilétének bizalmas kezelésére irányuló kérelemnek, elégtelenek és megalapozatlanok voltak. A CCCME szerint az uniós gazdasági ágazat egyes tagjai teljes elektromos kerékpárokat hoznak be Kínából, így az alaprendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében nem tekinthetők az uniós gazdasági ágazat tagjának. A CCCME rámutatott, hogy egyes érdekelt felek kilétének bizalmas kezelése miatt az exportáló gyártók a jelen ügyben nem tudják megfelelően vizsgálni a legitimitációt.
- (14) Hasonlóképpen a CEIEB azzal érvelt, hogy a panasz nem tartalmazza sem a hasonló termék valamennyi ismert uniós gyártójának felsorolását, sem az általuk előállított volument és értéket. A Bizottság elutasította ezt az állítást. A panaszban szerepelt az ismert uniós gyártók felsorolása ⁽¹⁾, valamint teljes termelési volumenük ⁽²⁾. A CEIEB ennek megfelelően értékelhette a hasonló termék ismert uniós gyártóinak felsorolását.
- (15) Ennek alapján a CEIEB megállapíthatta, hogy az uniós gyártóként felsorolt vállalatok közül kettő importálja is a vizsgált terméket az érintett országból. Ennek alapján egyértelmű, hogy a CEIEB e tekintetben teljeskörűen gyakorolhatta a védelemhez való jogát. Emiatt a Bizottság elutasította ezeket az állításokat.
- (16) A CCCME azzal érvelt továbbá, hogy a panasz nem tartalmazott olyan kellő erejű bizonyítékokat, amelyek elegendőek voltak a vizsgálat megindításához. A CCCME ezt négy indokkal támasztotta alá.
- (17) Először: a kínai vámhatóságoktól kapott kiviteli statisztikákon alapuló behozatali adatok, valamint azoknak a jelen vizsgálatban érintett termék kiszűrése céljából végzett kiigazításai nem kezelhetők bizalmasan, és azok forrását a Bizottságnak megfelelően meg kell vizsgálnia.
- (18) Másodszor: a panaszban foglalt egyes információk – például az, hogy az érintett kínai gazdasági ágazat állítólag kapacitásfelesleggel rendelkezik – félrevezető, mivel nemcsak az elektromos kerékpárok ágazatára, hanem az elektromos kerékpárokra és a kerékpárokra együttesen vonatkoznak. Ugyanígy az elektromos kerékpárok uniós piacának értéke is túl van becsülve, mivel nemcsak az elektromos kerékpárokat, hanem valamennyi könnyű elektromos járművet magában foglalja.
- (19) Harmadszor: a panaszban a támogatásnyújtásra vonatkozóan megfogalmazott állítások megalapozatlanok, és önálló szubvencióellenes vizsgálatot indokolnak.

⁽¹⁾ A panasz 10. melléklete.

⁽²⁾ A panasz 9. melléklete.

- (20) Negyedszer: a CCCME szerint a panaszban egy sor megalapozatlan, a kínai elektromoskerékpár-ipar számára káros állítás található, amelyek szerint ebben az ágazatban az uniós gyártók képviselik az innovációt, míg a kínai gyártók csupán másolják az elektromos kerékpárok technológiája területén az Unióban folyó innováció eredményeit.
- (21) A Bizottság a panaszt az alaprendelet 5. cikkével összhangban vizsgálta meg, és arra a következtetésre jutott, hogy teljesültek a vizsgálat megindítására vonatkozó követelmények, vagyis a panaszos által benyújtott bizonyítékok kellően helytállóak és pontosak voltak. Az alaprendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében a panaszoknak a panaszos számára szokászerűen hozzáférhető információkat kell tartalmaznia az említett rendelkezésben felsorolt tényezőkre vonatkozóan. A benyújtott bizonyítékok alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a követelmény teljesült.
- (22) A kínai behozatali adatokkal kapcsolatos érvet illetően a Bizottság hivatkozik a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet 3.2. szakaszára és e rendelet 4.3. szakaszára, amelyek kellő mélységben foglalkoznak ezzel az érveléssel.
- (23) A kapacitásfelesleggel kapcsolatos érvet illetően: mindenképpen indokolt az elektromos kerékpárok és a kerékpárok együttes vizsgálata, mivel a kerékpártermelési kapacitás csekély anyagi és energiaráfordítással elektromoskerékpár-termelési kapacitássá alakítható (lásd a (172) preambulumbekendést), és bizonyított, hogy ezt a mindkét terméket gyártó vállalatok rendszeresen meg is teszik.
- (24) A kínai piacon nyújtott állítólagos támogatásokkal kapcsolatos észrevételeket illetően: a Bizottság 2017. december 21-én szubvencióellenes vizsgálatot indított a Kínából származó elektromos kerékpárok Unióba érkező behozatalára vonatkozóan, amely független a dömpingellenes vizsgálatától. A vizsgálat jelenleg folyamatban van.
- (25) Végezetül, az innovációval és a másolással kapcsolatos érveket illetően: a negyedik pontban említett állítások helytállósága érdektelen a jelen eljárás megindítását megalapozó értékelés szempontjából, mert ezek az állítások nem tartoznak az e célból figyelembe vett tényezők közé.
- (26) A Bizottság így arra a következtetésre jutott, hogy a panasz elegendő bizonyítékot tartalmazott a dömpinggel és az abból eredő jelentős kárral kapcsolatban a vizsgálat megindításához.

1.5. Mintavétel

- (27) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy az alaprendelet 17. cikkével összhangban mintavételt végezhet az exportáló gyártók, az uniós gyártók és a független importőrök körében.

1.5.1. Mintavétel az uniós gyártók körében

- (28) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a Bizottság jelezte, hogy ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. A Bizottság a mintát a hasonló termék vizsgálati időszakon belüli legnagyobb reprezentatív értékesítési volumenei alapján választotta ki úgy, hogy egyúttal biztosítsa a terméktípusok megfelelő képviselését és a megfelelő földrajzi eloszlást.
- (29) A minta négy uniós gyártóból állt. A mintában szereplő uniós gyártók a teljes termelési volumen 60 %-át, az uniós gazdasági ágazat teljes értékesítésének pedig 58 %-át adták. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket az ideiglenes mintával kapcsolatban.
- (30) Az EBMA azt állította, hogy a minta túlzottan a holland piacra összpontosított, míg a francia gyártók nem kaptak megfelelő súlyt.
- (31) A Bizottság megállapította, hogy a minta a vizsgált termék azon legnagyobb piacaira, illetve a volument és az uniós piaci értékesítést tekintve azokra a legnagyobb gyártókra terjedt ki, amelyek a rendelkezésre álló idő alatt megfelelően megvizsgálhatók voltak.
- (32) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a francia gyártók termelése az elektromos kerékpárok uniós gyártásában csak kis részt képvisel. Ezért a minta reprezentativitásához nem szükséges, hogy abban francia gyártó is szerepeljen.
- (33) Egy érdekelt fél javasolta egy német gyártó felvételét a mintába. A szóban forgó vállalat azonban nem működött együtt, így az észrevételt figyelmen kívül kellett hagyni. Ez nem érintette a minta reprezentativitását, mivel a minta a termelési volumen 60 %-át adta, és német gyártót is tartalmazott.
- (34) Ennek alapján a Bizottság megerősítette, hogy a minta reprezentatív az uniós gazdasági ágazatra nézve.

1.5.2. Mintavétel az importőrök körében

- (35) A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkérte a független importőröket, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információkat.
- (36) Huszonegy független importőr nyújtotta be a kért információkat és járult hozzá a mintában való szerepléshez. Az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az Unióba érkező behozatal legnagyobb mennyisége alapján öt független importőrt vett fel a mintába. Az alaprendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság kikérte az érintett ismert importőrök véleményét a minta kiválasztásával kapcsolatban.
- (37) Az érdekelt felek egyikének észrevétele szerint az importőrök mintája nem reprezentatív, mivel nem tartalmaz dán, német, olasz és egyesült királysági importőröket, továbbá túlságosan az elektromos városi kerékpárt vásárló importőrökre összpontosít.
- (38) Az együttműködő dán, német és egyesült királysági importőrök azonban sokkal kisebbek voltak a mintában szereplő importőröknél, olasz importőr pedig nem működött együtt. Ezenkívül a mintában szereplő importőrök széles termékkört importáltak, amely magában foglalta az elektromos kerékpárok városi, túra, hegyi, valamint összecukható típusait egyaránt.
- (39) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a minta kiterjedt arra a legnagyobb behozatali volumenre, amely a rendelkezésre álló idő alatt megfelelően megvizsgálható.
- (40) Ennek alapján a Bizottság megerősítette, hogy a minta reprezentatív az együttműködő importőrökre nézve.

1.5.3. Mintavétel a kínai exportáló gyártók körében

- (41) A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkérte a Kínában működő összes exportáló gyártót, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információkat. A Bizottság ezenfelül felkérte a Kínai Népköztársaság Európai Unió mellett működő képviselőjét, hogy amennyiben még vannak olyan további exportáló gyártók, amelyek érdeklődést tanúsíthatnak a vizsgálatban való részvétel iránt, nevezze meg azokat, és/vagy vegye fel velük a kapcsolatot.
- (42) Kilencvenhat kínai exportáló gyártó nyújtotta be a kért információkat és járult hozzá a mintában való szerepléshez. Egy gyártó jelentette, hogy a vizsgálati időszak alatt nem exportált elektromos kerékpárt az Unióba, így nem szerepelhetett a mintában. A Bizottság az Unióba irányuló legnagyobb reprezentatív exportvolumen alapján ideiglenesen négy együttműködő gyártói csoportból álló mintát választott ki.
- (43) Az alaprendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság kikérte az elektromos kerékpárok ismert exportáló gyártóinak és a kínai hatóságok véleményét a minta kiválasztásával kapcsolatban.
- (44) A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók azzal érveltek, hogy a mintában állítólagosan sajátos gyártási vagy értékesítési jellemzőik miatt kell szerepelniük, amelyek megkülönböztetik őket a mintában szereplő összes exportáló gyártótól.
- (45) E jellemzők nem relevánsak az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdése szempontjából, amelynek alapján a minta kiválasztása történik. Az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság mintát választott ki az Unióba irányuló export azon legnagyobb reprezentatív volumene alapján, amely a rendelkezésre álló időn belül megfelelően megvizsgálható. A mintában nem szereplő három exportáló gyártó egyike sem állította, hogy a mintában e kritérium alapján felvehető, továbbá egyikük sem érvelt azzal, hogy a mintakiválasztási kritériumot módosítani kellene. Emiatt a Bizottság elutasította a három kérelmet.
- (46) A mintavételi kérdőívre való válaszadás határidejének lejártá, valamint a minta kiválasztása és a kérdőívek megküldése után egy exportáló gyártó jelentkezett, amely kérte együttműködő gyártóként való figyelembevételét, mivel az egyidejű szubvencióellenes vizsgálat mintavétele során határidőn belül válaszolt. A Bizottság elutasította a kérelmet, mert a vállalat nem a jelen vizsgálatban előírt határidőn belül jelentkezett.

1.6. Egyedi vizsgálat

- (47) Hat, a mintában nem szereplő exportáló gyártó hivatalosan az alaprendelet 17. cikkének (3) bekezdése szerinti egyedi vizsgálatot kért. Közülük ketten piacgazdasági elbánást kértek, ami két további piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlap elemzését és ellenőrzését teszi szükségessé. Ezenkívül a hivatalosan egyedi vizsgálatot kérő vállalatok közül három vállalatcsoport, amelyek összesen hat kereskedővel álltak kapcsolatban. A dömpingellenes kérdőív vonatkozó részére adott válaszaikat az ügyet vizsgáló csoportnak szintén elemeznie és ellenőriznie kell. Az ilyen nagyszámú kérelem vizsgálata túlzott terhet jelentene, és ésszerűen nem várható el a vizsgálatra rendelkezésre álló idő alatt. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy egyetlen egyedi vizsgálat iránti kérelemnek sem ad helyt.

1.7. Piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlapok

- (48) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése b) pontjának alkalmazásában a Bizottság piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlapokat küldött a Kínában működő és a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártóknak és azoknak a mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártóknak, amelyek egyéni dömpingkülönbözet iránti kérelmet kívántak benyújtani. A kínai exportáló gyártók mintában szereplő vállalatcsoportjai közül csak egy nyújtott be piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlapot, amelyet a Bizottság elbírált.

1.8. A kérdőívre adott válaszok

- (49) A Bizottság kérdőíveket küldött a mintában szereplő vállalatoknak, az egyedi vizsgálatot kérelmezni szándékozó exportáló gyártóknak és 27 potenciális analóg országbeli gyártónak Ausztráliában, Japánban, Mexikóban, Dél-Koreában, Svájcban, Tajvanon, Thaiföldön, Törökországban és az Egyesült Államokban.
- (50) A Bizottság teljes kitöltött kérdőívet kapott a mintában szereplő uniós gyártóktól, a mintában szereplő független importőröktől, a mintában szereplő kínai exportáló gyártóktól, az egyedi vizsgálatot kérő kínai exportáló gyártóktól, valamint egy Svájcban működő analóg országbeli gyártótól.

1.9. Ellenőrző látogatások

- (51) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet szükségesnek tartott a dömping, az abból eredő kár és az uniós érdek ideiglenes megállapításához. Az alaprendelet 16. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

uniós gyártók:

- Accell Group (Heerenveen, Hollandia),
- Eurosport DHS SA (Deva, Románia) és a vele kapcsolatban álló vállalat, a Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Németország),
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Németország),
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Hollandia);

kínai exportáló gyártók:

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

analóg országbeli gyártók:

- Bicycletec AG (Huttwil, Svájc);

független uniós importőrök:

- Hartmobile B.V. (Amszterdam, Hollandia),
- Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Hollandia);

az exportáló gyártókkal kapcsolatban álló uniós importőrök:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Hollandia),
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Hollandia),
- Giant Deutschland GmbH. (Düsseldorf, Németország).

1.10. Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak

- (52) A dömpinggel és a kárral kapcsolatos vizsgálat a 2016. október 1. és 2017. szeptember 30. közötti időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kár értékelése szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata a 2014. január 1-jétől a vizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

2. AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. Az érintett termék

- (53) Az érintett termék: a Kínából származó, jelenleg a 8711 60 10 és ex 8711 60 90 (TARIC-kód: 8711 60 90 10) KN-kódok alá tartozó, elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárok (a továbbiakban: érintett termék).
- (54) Ez a meghatározás magában foglalja az elektromos kerékpárok különböző típusait.

2.2. A hasonló termék

- (55) A vizsgálat rámutatott, hogy a következő termékek azonos alapvető fizikai jellemzőkkel rendelkeznek, továbbá alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:
- a) az érintett termék;
 - b) az ideiglenesen analóg országgént figyelembe vett Svájc belföldi piacán gyártott és értékesített termék;
 - c) az uniós gazdasági ágazat által az Unióban gyártott és értékesített termék.
- (56) A Bizottság az eljárás e szakaszában úgy határozott, hogy ezek a termékek ezért az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében hasonló termékek.

2.3. A termékkört érintő állítások

- (57) A vizsgálat megindítását követő észrevételeiben a CCCME vitatta a Bizottság azon szándékát, hogy minden elektromos kerékpárt egyetlen termékcsoportba soroljon. Így különösen azzal érvelt, hogy az elektromos gyorsasági kerékpárokat (a 25 km/h-t meghaladó, legfeljebb 45 km/h sebességű elektromos kerékpárokat) ki kell vonni a vizsgálat hatálya alól. Míg az általános elektromos kerékpárok motorjának legnagyobb teljesítménye ⁽¹⁾ 250 W, az elektromos gyorsasági kerékpárok motorja nagyobb teljesítményű, jellemzően 350-500 W lehet.
- (58) A CCCME azzal érvelt, hogy ezek a kerékpárok lényegesen eltérő jellemzőkkel és rendeltetéssel bírnak, emellett az áruk is lényegesen eltérő. A fogyasztók szempontjából az elektromos gyorsasági kerékpárok nem felcserélhetők a jelen vizsgálat hatálya alá vont többi elektromos kerékpárral.
- (59) A CCCME szerint az elektromos gyorsasági kerékpárok több okból is különböznek más elektromos kerékpároktól. Először is más nyersanyagokból és összetevőkből készülnek. Például az elektromos gyorsasági kerékpárok motorja nagyobb teljesítményű, emellett az ilyen elektromos kerékpárok anyaga erősebb és jobb minőségű.
- (60) Másodszor: lényegesen eltérnek a költségek és az árak is. Mivel az elektromos gyorsasági kerékpárok gyártásához felhasznált alkatrészek minőségére és erősségére szigorúbb előírások vonatkoznak, az elektromos gyorsasági kerékpárok előállítási költsége magasabb az általános elektromos kerékpárokénál, emiatt pedig magasabb végső értékesítési árak is.
- (61) Harmadszor: eltérőek a KN-kódok. 2017. január 1-je óta az általános elektromos kerékpárok a 8711 60 10, az elektromos gyorsasági kerékpárok a 8711 60 90 KN-kód alá tartoznak. 2017 előtt az általános elektromos kerékpárok az (ex) 8711 90 10, az elektromos gyorsasági kerékpárok az (ex) 8711 90 90 KN-kód alá tartoztak.

⁽¹⁾ Legnagyobb folyamatos névleges teljesítmény.

- (62) Negyedszer: az elektromos gyorsasági kerékpárok az L1e-B járműkategóriába tartozó gépjárműnek minősülnek, így csak vezetői engedéllyel és sisak használata mellett vezethetők. Az általános elektromos kerékpárokra nem vonatkoznak ilyen előírások. Ezek az előírások jelentős mértékben korlátozzák az elektromos gyorsasági kerékpárok vásárló- és üzemeltetői körét.
- (63) Ötödször: az elektromos gyorsasági kerékpárokat más típusú fogyasztók vásárolják. Rendszerint az általános elektromos kerékpárok vásárlói főként irodai alkalmazottak és idősek, akik a kiegészítő elektromos hajtásból eredő többletjeljesítményt értékelik, míg az elektromos gyorsasági kerékpárok vásárlói főként fiatalok, akik az ilyen elektromos kerékpárokat nagyobb igénybevétellel járó, illetve sporttevékenységhez használják.
- (64) A panaszos szerint valamennyi elektromos kerékpár azonos lényegi jellemzőkkel rendelkezik. Így különösen mindkét említett típus pedállal való hajtásra tervezett, a pedálhajtás segítése céljából elektromos segédmotorral felszerelt kerékpár. Ezenkívül minden elektromos kerékpárra azonos, az EN 15194 európai szabvány szerinti tesztek vonatkoznak. Ennek alapján a panaszos arra a következtetésre jutott, hogy a jelen vizsgálat alkalmazásában az összes típus egy terméknek tekinthető.
- (65) A panaszos rámutatott továbbá arra, hogy a segédmotoros ráségítés sebességátára könnyen módosítható 25 km/h-ról 45 km/h-ra (és megfordítva), mivel ez elsősorban szoftverprogramozási kérdés, és nem tényleges fizikai eltéréseken múlik.
- (66) A vizsgálat során egy importőr azt állította, hogy az L1e-A kategóriába tartozó elektromos kerékpárokat ki kell vonni a vizsgálat termékköréből. Az L1e-A kategóriába olyan elektromos kerékpárok tartoznak, amelyeknél a segédmotoros ráségítés legfeljebb 25 km/h-ig, a motorteljesítmény legfeljebb 1 kW-ig terjed. Az L1e-A kategóriájú elektromos kerékpárokat állítólag nem gyártják az Unióban, és azokat a panasz konkrétan nem említi. Az importőr azt állítja továbbá, hogy az L1e-A kategóriájú elektromos kerékpárok nem okozhattak kárt az uniós gazdasági ágazatnak, mivel az első L1e-A kategóriájú elektromos kerékpárt több mint nyolc héttel azt követően értékesítették az uniós piacon, hogy a panaszos benyújtotta a panaszt.
- (67) A Bizottság maradéktalanul figyelembe vette ezeket az észrevételeket. Megállapította, hogy a panasz termékköre valóban minden elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárra kiterjed. A panasz termékköre nem tartalmaz járműkategóriára vonatkozó korlátozást. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az L1e-A kategóriájú elektromos kerékpár a panasz hatálya alá tartozik. Az importőr saját honlapjáról emellett az is egyértelműen kiderült, hogy az L1e-A típusú elektromos kerékpárok az általános elektromos kerékpárok minden előnyével rendelkeznek, csak nagyobb teljesítményűek. Az importőr kiemelten hangsúlyozza azt, hogy a legtöbb tagállamban az L1e-A kategóriájú elektromos kerékpárok sisak nélkül, a szokásos kerékpárutakon vezethetők.
- (68) Az elektromos gyorsasági kerékpárokkal kapcsolatban azt állítják, hogy e kerékpárok előállítási költsége és értékesítési ára lényegesen magasabb. Ez önmagában nem ok egy terméknek a termékkörből való kizárására, mivel a termékkör általában különböző árakon értékesített termékeket foglal magában. A Bizottság ugyanakkor figyelembe veszi ezt a tényezőt a dömping- és a kárszámítások során összehasonlításokban.
- (69) Az eltérő rendeltetéssel és fogyasztói megítéléssel kapcsolatos érv szerint az általános elektromos kerékpárok döntő többségét idősek, szabadidős kerékpárosok, valamint irodai alkalmazottak részére értékesítik, míg az elektromos gyorsasági kerékpárokat leginkább nagyobb igénybevétellel járó tevékenységekhez, például ingázáshoz használják. Mivel az irodai alkalmazottak valószínűleg az otthonuk és a munkahelyük közötti közlekedéshez használják általános elektromos kerékpárjukat, az ilyen használat igen hasonló az elektromos gyorsasági kerékpárok ingázás céljára való használatához. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a rendeltetés és a fogyasztói megítélés jelentős átfedést mutat, ennélfogva pedig nem indokolt a termék kizárása.
- (70) Mindkét kizárásra irányuló kérelmet illetően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az elektromos gyorsasági kerékpárok és az L1e-A kategóriájú kerékpárok az egyéb elektromos kerékpárokkal azonos fizikai jellemzőkkel rendelkeznek, így a termékkörbe tartoznak. Bár a Bizottság tudomásul vette, hogy az érintett termék általános kategóriáján belül különböző terméktípusok vannak, ezzel önmagában nem indokolható a termékkörből való kizárás. Az érintett termék azonos általános kategóriáján belüli eltérő tarifális besorolás szintén nem olyan kritérium, amely önmagában indokolná a kizárást. Sőt, a dömpingellenes vizsgálatokban az érintett termék igen gyakran foglal magában több vámtarifaszámot. Végül az érintett termék vagy a hasonló termék értékesítést követő felhasználására vonatkozó előírások nem érintik azokat az alapvető fizikai jellemzőket, amelyek a dömpingellenes vizsgálatok szempontjából meghatározzák az adott terméket. Ugyanígy a termékkört nem az egyik vagy másik terméktípust választó fogyasztói kategóriák határozzák meg. Emiatt a Bizottság elutasította ezeket az állításokat.
- (71) Egy importőr azt állította, hogy a háromkerekű elektromos kerékpárokat ki kell vonni a vizsgálat termékköréből. Állítása szerint nem egyértelmű, hogy a vizsgálat valójában a kerékpárok összes típusára (a két-, három- és a négykerekű kerékpárokra) egyaránt kiterjed-e, vagy csak a kétkerekű kerékpárokra, mivel az eljárás megindításáról szóló értesítés címe szerint a dömpingellenes eljárás az elektromos kerékpárok behozatalára irányul.

- (72) A Bizottság azonban megállapította, hogy a vizsgálat termékkörét nem az eljárás megindításáról szóló értesítés, hanem annak 2., a vizsgált termékkel foglalkozó szakasza határozza meg. Az említett szakasz egyértelműen meghatározza, hogy a vizsgált termék „kerékpárokat” foglal magában. A „kerékpár” fogalma nem korlátozódik a kétkerekű kerékpárokra, hanem magában foglalja a három- és a négykerekű kerékpárokat is. Mivel a kétkerekű kerékpár messze a kerékpár leggyakoribb típusa, az értesítés címében „kerékpár” szerepelt anélkül, hogy ez kizárta volna a vizsgálat hatálya alól a kerékpárok egyéb típusait.
- (73) Az importőr azt állította továbbá, hogy a vizsgálat kifejezetten kétkerekű kerékpárokra irányult. A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. Információgyűjtése az elektromos kerékpárok minden típusára kiterjedt; az uniós gyártóknak és az exportőröknek az általuk gyártott és az uniós piacon értékesített valamennyi termékre vonatkozóan fel kellett tüntetniük a kerekek számát. Egyértelmű tehát, hogy a háromkerekű kerékpárokat a vizsgálat során külön azonosították és vizsgálták. Mivel a kétkerekű kerékpárok vitathatatlanul a kerékpárok leggyakoribb típusát alkotják, nem meglepő, hogy az „elektromos kerékpár” kifejezés a vizsgálatban és a piacon egyaránt általánosan vonatkozik az elektromos kerékpárok minden típusára. Ez nem jelenti azt, hogy a vizsgálat nem vette figyelembe a kerékpárok egyéb típusait.
- (74) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy az elektromos gyorsasági kerékpárok, az L1e-A kategóriájú elektromos kerékpárok, valamint a háromkerekű elektromos kerékpárok azonos alapvető fizikai jellemzőkkel és végső felhasználási módokkal rendelkeznek, mint az elektromos kerékpárok egyéb típusai, így nem zárhatók ki a vizsgálat termékköréből.

3. DÖMPING

3.1. Rendes érték

3.1.1. Piacgazdasági elbánás

- (75) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja értelmében a Bizottság a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában előírt kritériumoknak megfelelő és így piacgazdasági elbánásban részesíthető, Kínában működő exportáló gyártók esetében az alaprendelet 2. cikkének (1)–(6) bekezdésével összhangban határozza meg.
- (76) A CCCME álláspontja szerint a Kínának a Kereskedelmi Világszervezethez (a továbbiakban: WTO) való csatlakozásáról szóló jegyzőkönyv 15. szakasza a) pontja ii. alpontjának 2016. december 11-i hatályvesztését követően a kínai exportőrökre a rendes érték meghatározásának általános szabályait kell alkalmazni. Ezzel összefüggésben előadta, hogy 2016. december 11. után a nem piacgazdasággal rendelkező országokra irányadó módszertan alkalmazása a rendes érték meghatározására ellentétes az Unió WTO-kötelezettségeivel. Azt állította, hogy a rendes érték nem alapozható egy analóg ország adataira, hanem azt a kínai értékesítési és költségadatokból kiindulva kell meghatározni.
- (77) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítést 2017. augusztus 20-án tette közzé. Ebből következően az eljárásra az alaprendeletnek az eljárás megindításakor hatályos változata irányadó. Ezért a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) és b) pontja alapján kell meghatározni azt a szövegállapotot figyelembe véve, amely a vizsgálat megindításának időpontjában, azaz 2017 októberében alkalmazandó volt. Ezért a Bizottság elutasította a CCCME felvetését.
- (78) Röviden és kizárólag tájékoztatás céljából az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontja szerint a piacgazdasági elbánás kritériumai:
1. a vállalkozás döntéseit a piaci viszonyok alapján, jelentős állami beavatkozás nélkül hozzák meg, továbbá a költségek a piaci értéket tükrözik;
 2. a vállalkozás egyetlen átlátható könyvelést vezet, amelyet a nemzetközi számviteli standardoknak megfelelően független könyvvizsgálat alá vetnek, és amelyet minden területen alkalmaznak;
 3. nem állnak fenn a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulások;
 4. a jogbiztonságot és a stabilitást csődjogi és tulajdonjogi szabályok biztosítják; valamint
 5. a valutaátváltásokra piaci árfolyamon kerül sor.
- (79) Annak megállapítása céljából, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában foglalt kritériumok teljesülnek-e, a Bizottság az exportáló gyártóknak a piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlap kitöltésére való felkérésével megkísérelte beszerezni a szükséges információkat. A mintában szereplő exportáló gyártók közül csak egy, a Giant csoport kért piacgazdasági elbánást és választott a határidőn belül.
- (80) mivel az ügy egymással kapcsolatban álló feleket érintett, a Bizottság megvizsgálta, hogy az egymással kapcsolatban álló vállalatok alkotta vállalatcsoport mint egész teljesítette-e a piacgazdasági elbánás alkalmazásának feltételeit. Ennek megfelelően ha egy, a kínai exportáló gyártóval kapcsolatban álló leányvállalat vagy más vállalat akár közvetlenül, akár közvetve részt vett az érintett termék gyártásában vagy értékesítésében, a Bizottság a piacgazdasági elbánás alkalmazhatóságának vizsgálatát az egyes vállalatokra külön-külön és a vállalatcsoport egészére nézve egyaránt elvégezte.

- (81) A Bizottság a vállalatcsoporthoz tartozó legfontosabb jogalanyok telephelyén megkísérelte beszerezni a szükségesnek ítélt információkat, és ellenőrizte a piacgazdasági elbánás iránti kérelmekben szolgáltatott adatokat.
- (82) Ennek alapján a Bizottság megállapította, hogy a Giant csoport nem bizonyította az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában a piacgazdasági elbánásra vonatkozóan előírt kritériumok, különösen az 1. és a 3. kritérium teljesítését. A Bizottság ezért elutasította a piacgazdasági elbánás iránti kérelmet.
- (83) A Giant csoport nem bizonyította, hogy esetében nincs jelentős állami beavatkozás, és hogy az érintett termék gyártásában az inputok költségei alapjaiban véve a piaci értékeket tükrözik. Az érdekelt feleknek a piacgazdasági elbánással kapcsolatos tájékoztatása szerint a Giant csoport a Giant csoport kínai csöveket és vázakat vásárol, amelyek árait befolyásolja a nyersalumínium árának a számottevő állami beavatkozás miatti jelentős torzulása. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Giant csoport nem bizonyította, hogy teljesíti a piacgazdasági elbánás alkalmazásának első kritériumát.
- (84) A Giant csoport nem bizonyította továbbá azt sem, hogy nem érintik a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulások. Az érdekelt feleknek a piacgazdasági elbánással kapcsolatos tájékoztatása szerint a Giant csoportnak számos kedvezményes adózási konstrukcióból, visszatérítésből, pénzügyi ösztönzőből és a felmerült költségek miatti speciális engedményből származott előnye. Ezek az előnyök – különösen együttesen – a nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulásnak tekinthetők. Ezért a vállalatcsoport nem teljesítette a piacgazdasági elbánás alkalmazásának harmadik kritériumát.
- (85) A Bizottság a ténymegállapításokról tájékoztatta az érintett exportáló gyártót, az érintett ország hatóságait és az uniós gazdasági ágazatot. Az érdekelt feleknek lehetőségük volt a ténymegállapításokkal kapcsolatos észrevételeik megtételére, valamint a Bizottsággal és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselővel tartandó meghallgatás kérelmezésére. A Bizottság figyelembe vette az ismertetett véleményeket.
- (86) A piacgazdasági elbánással kapcsolatos ténymegállapításokról adott tájékoztatást követően a Giant csoport több észrevételt fogalmazott meg.
- (87) Az első kritériummal kapcsolatban a Giant csoport azt állította, hogy az elektromos kerékpárok gyártása során felhasznált alumínium ára a London Metal Exchange (a továbbiakban: LME) árfolyamai alapján megfelel a nemzetközi áraknak. Emellett előadta, hogy az okozott torzulás nem minősíthető jelentősnek, mivel érték szempontjából az állítólagos torzulás hatása csekély mértékű.
- (88) Amint azt a Bizottság az érdekelt feleknek átadott tájékoztató dokumentumban részletesen kifejtette, a kínai kormány a Sanghaji Határidős Tőzsde (Shanghai Futures Exchange, SHFE) kialakításából adódóan teljes ellenőrzést gyakorolhat az alumíniumpiac felett. Az, hogy e befolyását felhasználva az árakat piaci szinten, vagy egyéb megfontolások alapján és így a piaci árszinttől változó mértékben eltérő szinten rögzíti, lényegtelen a jelentős állami beavatkozás megállapítása szempontjából. A jelentős állami beavatkozás kritériuma akkor teljesül, ha az állam az árakat nem csupán elhanyagolható mértékben befolyásolhatja, hanem képes azok fölött jelentős mértékű ellenőrzést gyakorolni, függetlenül annak tényleges módjától.
- (89) Az, hogy az elektromos kerékpárok gyártása során más termékekhez képest kisebb arányban használnak fel alumíniumot, nem változtat azon a tényen, hogy az elektromoskerékpár-gyártók jelentősen torzult piacon működnek. Ebben a konkrét ügyben – annak értékétől függetlenül – a Bizottság a vizsgálat során gyűjtött tények alapján megállapította, hogy az alumíniumcsőből készült alumíniumváz az elektromos kerékpár gyártásának egyik legalapvetőbb eleme, amely áttételesen kihat valamennyi egyéb alkatrészre és összetevőre.
- (90) A harmadik kritériumot illetően a Giant csoport azzal érvelt, hogy a differenciált adókulcsban Kína legitim iparpolitikai célkitűzései jutnak kifejezésre, így az nem tekinthető a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből áthozott torzulásnak. A Giant csoport emellett azt állította, hogy az esetleges torzulások nem jelentősek. A vállalatcsoport további állítása szerint a Bizottság hibás módszert alkalmazott annak megállapítása során, hogy a földhasználati jogok kedvezményes biztosítása jelentős torzulásnak minősül-e, mivel a kapott előnyt nem amortizálta az eszköz élettartamára vetítve.
- (91) A Bizottság nem értett egyet azzal, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontja szerinti jelentős torzulás megállapítása bármilyen jogi vagy ténybeli kapcsolatban állna az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ (szubvencióellenes alaprendelet) értelmében vett előny fogalmával. A fogalom sokkal inkább az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontja szerinti jelen vizsgálat lényegi eleme.

(¹) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1037 rendelete (2016. június 8.) az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozattal szembeni védelemről (HL L 176., 2016.6.30., 55. o.).

- (92) A Bizottság megállapította, hogy a vállalatcsoporton belül két vállalat a földhasználati jog díja után csaknem teljes visszatérítést kapott, míg egy harmadik a visszatérítést követően a földhasználati jog díjának töredékét fizette meg. Tekintettel az ágazat jellegére, ahol a földterület a legfontosabb és természetét tekintve leglényegesebb eszköz, a Bizottság kénytelen volt arra a következtetésre jutni, hogy a vállalat termelési költségeiben és pénzügyi helyzetében a nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulások érvényesülnek.
- (93) Ezért a Giant csoport piacgazdasági elbánás iránti kérelmének elutasítására vonatkozó következtetés változatlan.
- (94) A Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket a piacgazdasági elbánásra vonatkozó végleges döntéséről.

3.1.2. Analóg ország

- (95) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése a) pontjának megfelelően a rendes értéket a piacgazdasági elbánásban nem részesülő exportáló gyártók esetében egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országban (a továbbiakban: analóg ország) alkalmazott ár vagy számtanilag képzett érték alapján kell meghatározni. Ehhez ki kellett választani egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országot.
- (96) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben szereplő Svájc, Japán és Tajvan mellett a Bizottság megpróbálta Ausztráliában, Mexikóban, Dél-Koreában, Thaiföldön, Törökországban és az Egyesült Államokban is azonosítani a vizsgált termék gyártóit. A kapott információk alapján a Bizottság a hasonló termék 27 ismert gyártójától kért információkat. Az analóg országbeli gyártóknak szóló kérdőívet egy svájci és egy tajvani gyártó töltötte ki. A tajvani gyártó válaszából lényeges információk hiányoztak, többek között az előállítási költség terméktípusonkénti bontása, valamint a belföldi értékesítések jegyzéke. Mivel a gyártó a Bizottság kérése ellenére sem egészítette ki a válaszát, az egyetlen lehetséges analóg ország Svájc maradt.
- (97) A CCCME azzal érvelt, hogy Svájc több szempontból sem felel meg analóg országgént. Először is a svájci elektromos kerékpárok eltérnek a kínaiaktól – az előbbieket központi motorral, míg a kínai elektromos kerékpárok döntő többségét a kerékagyba szerelt agymotorral készítik, a két technológia pedig nem azonos. A svájci gyártók emellett lényegesen eltérő alkatrészeket (nagyobb teljesítményű központi motorokat, GPS-technológiára képes vezérlőket, érintőképernyős kijelzőket stb.) is felhasználnak. Másodszor: a svájci gyártók saját márkáikat gyártják, míg a kínaiak főként az uniós importőrök eredetiberendezés-gyártói. Harmadszor: a teljes svájci termelés mennyisége lényegesen kisebb a kínai termelésénél. Negyedszer: a svájciak az Unióból és Japánból hoznak be alkatrészt, míg a kínai gyártók belföldi beszerzésre támaszkodnak. Végül a nyolc svájci gyártó közül három mindössze újraértékesíti a Tajvanról behozott teljes elektromos kerékpárokat, a legnagyobb gyártó pedig minden alkatrészt külföldről hoz be, és Svájcban csak összeszerelést végez.
- (98) A CEIEB szintén azzal érvelt, hogy Svájc nem felel meg analóg országgént. Rámutatott, hogy Svájc fejlettségi szintje jelentősen eltér Kínáétól, így termelési költségeik (különösen munkaerőköltségeik) sem azonosak. Ezenkívül a világon nincs még egy olyan piac, ahol hasonlóan magas részesedéssel bírnának az elektromos gyorsasági kerékpárok, amelyek a jogszabályban előírt típusengedélyezés miatt általában költségszebbek.
- (99) A vizsgálat megerősítette, hogy míg a mintában szereplő exportáló gyártók által Kínából az Unióba exportált elektromos kerékpárok túlnyomó többsége agymotoros, a vizsgálati időszakban az együttműködő analóg országbeli gyártó kizárólag központi motoros elektromos kerékpárokat értékesített a svájci piacon. Az akkumulátor mellett általában az elektromos kerékpárok legdrágább alkatrésze a motor. A központi és agymotorok két különböző technológiát képviselnek, amelyek műszaki specifikációja és összetettsége is eltérő. A központi motorok nem csupán árukban térnek el az agymotoroktól, a technológiválasztás áttételesen más alkatrészekre is kihat. Például egy központi motorral szerelt elektromos kerékpár más – gyakran drágább – vázzal készül, amelyet a motornak megfelelően alakítottak ki. Ugyanez igaz az agymotorral szerelt elektromos kerékpárok kerekei esetében is. Egyes további alkatrészek, például speciális motortartók szükségesek a központi motorral szerelt elektromos kerékpárokhoz, az agymotoros kerékpárokhoz viszont nem. Más alkatrészek, például a nyomatékszenzorok, a motortípustól függően eltérőek.
- (100) Tekintettel arra, hogy két különböző, eltérő költségszerkezetű és árszintű technológiáról van szó, Svájc analóg országgént való figyelembevételével a Bizottság a behozatal túlnyomó többsége esetében nem állapíthatna meg rendes értéket egyrészt az előzőekben említett áttételes hatások miatt, másrészt azon kiigazítások nehéz számszerűsítése miatt, amelyekkel a svájci adatok alapján számított rendes érték megfeleltethető a Kínából az Unióba exportált terméktípusoknak.
- (101) A Bizottság megvizsgálta továbbá az együttműködő analóg országbeli gyártó más országokba irányuló exportját, de az szintén kizárólag központi motorral szerelt elektromos kerékpárokból állt.
- (102) A Bizottság ezért az eljárás e szakaszában arra a következtetésre jutott, hogy Svájc nem minősül az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja szerinti megfelelő analóg országnak.

- (103) Ennek következtében megfelelő piacgazdasággal rendelkező harmadik ország hiányában az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése a) pontja alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy nem lehetséges megállapítani a mintába felvett gyártók esetében a rendes értéket piacgazdasággal rendelkező harmadik ország belföldi árai vagy számtanilag képzett rendes értéke, illetve az ilyen országból más országokba – beleértve az Uniót – exportált termék ára alapján, ezért a rendes értéket más észszerű szempont – ebben az esetben az Unióban a hasonló termékért ténylegesen fizetett vagy fizetendő árak – alapján kell megállapítani. A Bizottság ezt indokoltnak tartotta egyrészt amiatt, hogy Svájc nem minősült megfelelőnek, másrészt az egyéb együttműködés (96) és (99)–(102) preambulumbekkezdésben említett hiánya miatt. Indokoltnak tartotta továbbá az uniós piac mérete, a behozatal megléte, valamint a terméket az uniós piacon érintő erős belső verseny miatt is.

3.1.3. Rendes érték

- (104) mivel a piacgazdasági elbánás a jelen ügyben nem volt alkalmazható, a Bizottság a fenti (103) preambulumbekkezdésben ismertetett módon valamennyi kínai exportáló gyártó esetében az Unióban a hasonló termékért ténylegesen fizetett vagy fizetendő árak alapján, a mintában szereplő és az (51) preambulumbekkezdésben felsorolt uniós gyártók telephelyén ellenőrzött adatok figyelembevételével állapította meg a rendes értéket.
- (105) A Bizottság az egyes terméktípusok rendes értékét a tényleges (gyártelepi) értékesítési ár alapján, az uniós gazdasági ágazat nyereségcéljának megfelelő kiigazítással határozta meg.
- (106) A Kínából az Unióba exportált terméktípusok döntő többsége megfeleltethető volt az Unióban gyártott és értékesített terméktípusoknak. Azokban a ritka esetekben, amikor a pontos megfeleltetés termékkód szintjén nem volt lehetséges, a Bizottság több lépésben eltávolította a termékkódhoz kapcsolt jellemzőket addig, amíg nem adódott sikeres megfeleltetés. Egyes kivételes esetekben, amikor az adott kerékpártípust nem gyártották az Unióban, a lehető legközelebbi megfeleltetés egyéb jellemzők alapján történt. A Bizottság az eljárás részleteiről tájékoztatta az exportáló gyártókat.

3.2. Exportár

- (107) A mintában szereplő exportáló gyártók az Unióba irányuló exporttevékenységüket vagy közvetlenül a független vevők felé, vagy velük kapcsolatban álló vagy független importőrökön keresztül végezték.
- (108) Abban az esetben, ha az exportáló gyártók az érintett terméket közvetlenül az uniós független vevőknek exportálták, az exportár az alaprendelet 2. cikkének (8) bekezdésével összhangban az Unióba exportra értékesített érintett termékért ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár volt.
- (109) Abban az esetben, ha az exportáló gyártók az érintett terméket velük kapcsolatban álló importőrökön keresztül exportálták az Unióba, a Bizottság úgy tekintette, hogy az exportár megállapítása az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban az importált termék uniós független vevők részére történt első viszonteladásakor alkalmazott ár alapján történt. Ezekben az esetekben a Bizottság az árat a behozatal és a viszonteladás között felmerülő összes költség, köztük az SGA-költségek, valamint a nyereség (9 %) figyelembevételével kiigazította.

3.3. Összehasonlítás

- (110) A Bizottság a rendes értéket és a mintában szereplő exportáló gyártók exportárát gyártelepi paritáson hasonlította össze.
- (111) A Bizottság a rendes érték és az exportár tisztességes összehasonlítása érdekében – az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdésével összhangban – megfelelő kiigazítások formájában figyelembe vette az árakat és az árak összehasonlíthatóságát befolyásoló különbségeket. A Bizottság – a mintában szereplő exportáló gyártók által a kitöltött kérdőíveken és az ellenőrző látogatások során szolgáltatott adatok alapján – a következőknek megfelelően igazította ki az exportárakat: bankköltségek, anyagmozgatási és berakodási költségek az exportáló országban, hitelköltségek, valamint az Unióban működő, az exportáló gyártókkal kapcsolatban álló kereskedők esetében a független kereskedők nyeresége.
- (112) A CCCME és a mintában szereplő exportáló gyártók egyike azzal érvelt, hogy a rendes érték és az exportár tisztességes összehasonlítása érdekében az utóbbit felfelé szükséges igazítani arra tekintettel, hogy az exportáló gyártók eredetiberendezés-gyártók.
- (113) A CCCME szerint mivel a kínai elektromoskerékpár-gyártók többsége eredetiberendezés-gyártó, az általuk gyártott elektromos kerékpárokat márkaimportőrökön és forgalmazókon keresztül értékesítik a végső fogyasztóknak. A végső fogyasztóknak felszámított ár egyaránt tartalmazza a márkaimportőr és a forgalmazó árát. A CCCME megállapította, hogy az elektromos kerékpárok ágazatában a márkaimportőrök különböznek más ágazatok általános importőreitől.

- (114) A CCCME szerint ennek oka az, hogy a Kínából az Unióba exportált legtöbb elektromos kerékpár esetében a tervezést, valamint a kutatás-fejlesztést a márkaimportőrök, vagy a márkaimportőrök az exportőrrel együttműködve végzik. Mindkét esetben a márkaimportőröknek jelentős befektetésük fűződik e munkához csakúgy, ahogyan maguknak az uniós gyártóknak is. Az importárakon túl a márkaimportőrök a viszonteladói árba saját márkaértéküket is beépítik. Ezért a kínai elektromos kerékpárok exportárát a rendes értékkel való összehasonlítás előtt felfelé kell igazítani a márkaimportőr árrésének hozzáadásával.
- (115) A Bizottság mérlegelte az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdése d) pontjának („A kereskedelem szintje”) megfelelő kiigazítás végrehajtását. A vonatkozó feltételek azonban nem teljesültek, mivel a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdése d) pontjának i. alpontja értelmében a terméktípusok szintjén nem állapított meg tartós és határozott eltérést az uniós gazdasági ágazat szerepében és áraiban az eredetiberendezés-gyártóktól és nem eredetiberendezés-gyártóktól származó termékek unós piaci értékesítésében. Ugyancsak nem volt alkalmazható az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdése d) pontjának ii. alpontja, mivel az érintett kereskedelmi szint (eredetiberendezés-gyártók) létezik az uniós gyártók belföldi piacán.
- (116) A Bizottság mérlegelte továbbá a 2. cikk (10) bekezdésének k) pontja („Egyéb tényezők”) szerinti kiigazítás végrehajtását a márkaimportőrök tervezési és kutatás-fejlesztési költségeinek figyelembevétele céljából. A vizsgálat e szakaszában azonban az exportáló gyártók nem szolgáltatott megbízható számszerű adatokat a Bizottság részére ezekről a költségekről. Ennek megfelelően a Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy adjanak át a részére megbízható és ellenőrizhető számszerű költségadatokat az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésének k) pontja szerinti kiigazítás céljából.
- (117) A Bizottság ezért elutasította a CCCME igényét.
- (118) A mintában szereplő három exportáló gyártó szerint a Bizottság által javasolt terméktípus szerinti besorolás nem alkalmas a különböző árszintű elektromos kerékpárok megkülönböztetéséhez. Arra kérték a Bizottságot, hogy több jellemzővel bővítse ki a terméktípus szerinti besorolást, nevezetesen:
- váltó – a külső váltó és a belső váltó közötti különbség megjelenítése céljából,
 - fék – a mechanikus és a hidraulikus fék közötti különbség megjelenítése céljából,
 - felfüggesztés – a rugós, a hidraulikus és a lérugós felfüggesztés közötti különbség megjelenítése céljából, valamint
 - akkumulátorjellemzők – a 250 Wh alatti, valamint a 250 Wh és 350 Wh közötti két kapacitástartomány beépítése céljából.
- (119) A panaszos ugyanakkor azzal érvelt, hogy az egyes javasolt jellemzőkön belül a különféle alkatrészek ára nem feltétlenül eltérő. Ezenkívül az egyes javasolt jellemzőkön belül állítólagosan drágább alkatrészeket tartalmazó elektromos kerékpárok nem feltétlenül drágábbak az állítólagosan olcsóbb alkatrészt tartalmazó kerékpároknál. A panaszos több példát említett erre.
- (120) Az exportáló gyártók viszont nem értettek egyet, rámutatva például arra, hogy példáiban a panaszos egy csúcskategóriás 10 sebességes külső váltót hasonlít össze egy alsó kategóriás 3 sebességes belső váltóval. Ez lenne a hasonló árak oka. Ugyanígy a példákban a csúcskategóriás mechanikus fékeket alsó kategóriás hidraulikus fékekkel hasonlítják össze. Az exportáló gyártó rámutatott továbbá arra, hogy nincs értelme eltérő alkatrészeket tartalmazó kerékpárokat összehasonlítani annak bizonyítására, hogy az érintett alkatrészek nem befolyásolják a teljes kerékpár árát, mivel a kérdéses alkatrészekon kívül mindegyik példában vannak egyéb megkülönböztető tényezők is.
- (121) A Bizottság mindkét fél észrevételeit tudomásul vette. A kiegészítő jellemzőket illetően a Bizottság megjegyzi: nem tudta megállapítani, hogy egy belső váltó minden esetben lényegesen drágább, mint egy külső, vagy hogy egy hidraulikus fék minden esetben lényegesen drágább, mint egy mechanikus. Az említett alkatrészekon belül egyaránt vannak az árszála felső és alsó végét képviselő alkatrészek. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy látszólag nincs olyan tartós és jelentős árkülönbség a javasolt kiegészítő jellemzőkön belüli alkatrészek között, amely indokolná az e vizsgálatban megállapított terméktípusok módosítását.
- (122) A vizsgálat e szakaszában nem merült fel olyan bizonyíték, amely igazolta volna az előzőekben említett, valamint az exportáló gyártók által a későbbiekben megjelölt egyéb jellemzőkön (nevezetesen a váltók sebességszámán és a központi motor márkáján) belüli alkatrészek közötti árkülönbségen alapuló kiigazításokat. Az Unióba exportált kínai elektromos kerékpárok az e jellemzőkön belüli alkatrészek együttesét tartalmazzák, amelyben a Bizottság legjobb tudomása szerint egyik típus sem élvez elsőbbséget. Ugyanez mondható el az Unióban gyártott elektromos kerékpárokról is. A Bizottság ebben az esetben is felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsanak olyan ellenőrizhető bizonyítékokat, amelyek segítségével elvégezheti a fenti érvek értékelését.

3.4. Dömpingkülönbözések

- (123) A mintában szereplő exportáló gyártók esetében a Bizottság az alaprendelet 2. cikkének (11) és (12) bekezdésével összhangban összehasonlította a hasonló termék egyes típusaihoz tartozó rendes értékek súlyozott átlagát az érintett termék megfelelő típusaihoz tartozó exportárak súlyozott átlagával.
- (124) A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók esetében a dömpingkülönbözést az alaprendelet 9. cikkének (6) bekezdésével összhangban határozta meg. Ez esetben a Bizottság a különbözést a mintában szereplő exportáló gyártókra megállapított különbözések alapján, súlyozott átlagként számította ki.
- (125) A Kínában működő minden más exportáló gyártó esetében a Bizottság meghatározta az együttműködés szintjét Kínában. Ehhez megállapította, hogy az érintett ország teljes uniós exportvolumenén belül milyen arányt képvisel az együttműködő exportáló gyártók uniós exportvolumene.
- (126) Az együttműködés szintje magas volt. Ennek megfelelően a Bizottság a Kínában működő minden más exportáló gyártó dömpingkülönbözését ideiglenesen a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártókra meghatározott legnagyobb dömpingkülönbözés szintjén állapította meg.
- (127) Az ideiglenes dömpingkülönbözések a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

1. táblázat

Vállalat	Ideiglenes dömpingkülönbözés
Bodo Vehicle Group Co., Ltd	90,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	34,6 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd és Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	42,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	106,4 %
A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók (lásd a mellékletet)	51,0 %
Minden más vállalat	106,4 %

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

- (128) A figyelembe vett időszak kezdetén 41 gyártó gyártotta a hasonló terméket az Unióban. Ezek a vállalatok alkotják az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazatot. Közülük a vizsgálati időszak alatt négyen szüntették be a termék gyártását.
- (129) Megállapítást nyert, hogy a vizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 1,1 millió darabot tett ki. Ezt a számot a Bizottság az Európai Kerékpár-ágazati Szövetség (a továbbiakban: CONEBI) által benyújtott felhasználási adat, a behozatali statisztikák, valamint az értékesítésnek a mintában szereplő uniós gyártók termeléséhez viszonyított aránya alapján határozta meg.
- (130) Egy érdekelt fél jelezte, hogy két uniós gyártó importál is elektromos kerékpárokat. Nem állította azonban azt, hogy e gyártókat ki kellene zárni az uniós gazdasági ágazat meghatározásából, és a kizárás mellett szóló érveket sem mutatott be. A behozatal önmagában nem indokolja az uniós gazdasági ágazat meghatározásából való kizárást.
- (131) Egy másik fél szerint az ATALA, valamint a vele kapcsolatban álló Accell Nederland nem tekinthető az uniós gazdasági ágazathoz tartozónak, mert az ATALA elektromos kerékpárokat importál Kínából. Az alaprendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint az ATALA és az Accell nem áll kapcsolatban egymással. Mindenesetre a behozatal önmagában nem indokolja az uniós gazdasági ágazat meghatározásából való kizárást.

- (132) Kínából érkező behozatról más olyan uniós gyártók is beszámoltak, amelyek a kiletük bizalmas kezelését kérték. Ezek a vállalatok a (130) és a (131) preambulumbekézdésben említettekkel együttesen az uniós gazdasági ágazat termelésének és értékesítésének kevesebb mint 5 %-át teszik ki. Ezért nincs lényeges hatásuk az uniós gazdasági ágazat egészének kármutatóira. Annak, hogy e vállalatok az uniós gazdasági ágazathoz tartozónak minősülnek-e, nincs lényeges hatása a kárelemzésre. A Bizottság a végső ténymegállapításokkal összefüggésben részletesebben vizsgálja ezt a kérdést.

4.2. Uniós felhasználás

- (133) A Bizottság a CONEBI által benyújtott információk alapján állapította meg az uniós felhasználást.

- (134) Az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

2. táblázat

Uniós felhasználás (darab)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás (darab)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Index	100	120	146	174

Forrás: CONEBI

- (135) Az uniós felhasználás folyamatosan, a 2014. évi 1,1 millió darabról közel 2 millió darabra bővült a vizsgálati időszak alatt; ez a figyelembe vett időszak alatt 74 %-os növekedésnek felel meg. A felhasználás alakulása a nagyobb környezettudatosságnak, továbbá a marketingre és promócióra, valamint az elektromos kerékpárok technológiai fejlesztésére irányuló folyamatos beruházásoknak tudható be.

4.3. A Kínából érkező behozatal

4.3.1. A Kínából érkező behozatal volumene és piaci részesedése

- (136) 2017 óta az elektromos kerékpárok a 8711 60 10 KN-kód alá tartoznak. 2017 előtt az elektromos kerékpárok más termékekkel együtt az (ex) 8711 90 10 KN-kód alá tartoztak. A probléma áthidalására a panaszos részletes kínai vámstatisztikákat nyújtott be, amelyben azonosítani tudta az elektromos kerékpárok kínai exportját.
- (137) A Bizottság a behozatal volumenét az Eurostat adatai alapján állapította meg úgy, hogy a vonatkozó HS-kódra extrapolálta az elektromos kerékpárok fentiek szerint megállapított kínai exportjának az azonos HS-kód alatti teljes kínai exporthoz viszonyított arányát. 2017 kilenc hónapjára vonatkozóan a kínai behozatali statisztikák közvetlenül az Eurostat adatain alapulnak.
- (138) A behozatal piaci részesedésének megállapításához a behozatali volument összehasonlította a (134) preambulumbekézdésben szereplő 2. táblázat szerinti uniós felhasználással.
- (139) A Kínából az Unióba érkező behozatal a következőképpen alakult:

3. táblázat

Behozatali volumen és piaci részesedés

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A Kínából érkező behozatal volumene (darab)	199 728	286 024	389 046	699 658
Index	100	143	195	350
Piaci részesedés (%)	18	21	23	35
Index	100	120	133	201

Forrás: Eurostat, kínai kiviteli statisztikák

- (140) A Kínából érkező behozatal volumene a 2014. évi 200 000 darabhoz képest a vizsgálati időszakig több mint a háromszorosára, közel 700 000 darabra nőtt. 2016 és a vizsgálati időszak között a növekedés üteme gyorsult.
- (141) Ezzel párhuzamosan a Kínából érkező behozatal uniós piaci részesedése 2014 és a vizsgálati időszak között 17 %-ról 35 %-ra nőtt.
- (142) A CCCME hangot adott aggályainak a panaszos által benyújtott kínai vámstatisztikák megbízhatóságát illetően, és tájékoztatást kért a részletes statisztikákról, valamint az adatok forrásáról.
- (143) A panaszos a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a panaszát alátámasztó részletes statisztikákat. A panaszos ezenkívül a panasz nem bizalmas változatában rendelkezésre bocsátotta az éves bontású összesített export-adatokat. A panaszos jelezte azt is, hogy az adatok a kínai vámhatóságoktól származnak, megemlíttette az alapul vett kódokat, továbbá elmagyarázta, hogy milyen módszertant alkalmazott az érintett terméktől eltérő termékek kizárására.
- (144) A kapott adatok ellenőrzése útján a Bizottság megállapította, hogy a panaszos a vámstatisztikákat egy régóta működő, erre szakosodott kínai vállalkozástól vásárolta meg, továbbá azt, hogy más kínai szolgáltatóktól is ugyanezek az adatok állnak rendelkezésre.
- (145) Másrészt az ellenőrzés során bizonyítást nyert, hogy a panaszos a nyilvános aktában pontosan ismertette az elektromos kerékpárok kínai exportjának meghatározásakor alkalmazott módszertant.
- (146) Ezenkívül a Bizottság más információforrásokkal való egybevetéssel ellenőrizte a panaszos által benyújtott adatokat, és megállapította, hogy azok megbízhatók. Más fél nem javasolt alternatív információforrást vagy módszertant.
- (147) A Bizottság megállapította továbbá, hogy az információt szolgáltató vállalat részletes adatai és kiléte az alaprendelet 19. cikkének (1) bekezdése értelmében ezen adatok jellegénél fogva bizalmasak. Az információt nyújtó személy kilétének felfedése jelentős mértékben hátrányosan érintheti az információt szolgáltató személyt, illetve azt, akitől az információt szolgáltató személy az információt szerezte.
- (148) E körülmények között és tekintettel az összesített adatok és a módszertan nem bizalmas jellegű aktában biztosított nyilvánosságának szintjére, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az érdekelt félnek nincs szüksége a bemeneti adatokra és a viszonteladó vállalkozás kilétére a védelemhez való jogának gyakorlásához.
- (149) A Bizottságnak ezért el kellett utasítania a CCCME érvelését.
- (150) Több érdekelt fél azt állította, hogy a Kínából érkező behozatal a piaci trendeket követte, mivel az uniós felhasználás és a kínai export egyaránt bővült. Megjegyzést érdemel ugyanakkor, hogy a kínai export és az uniós felhasználás növekedésének nagysága igen eltérő. 2014 és a vizsgálati időszak között a Kínából érkező behozatal 250 %-kal, míg az uniós felhasználás lényegesen lassabb ütemben, 74 %-kal bővült. A trend tehát azonos irányba mutatott ugyan, ám a növekedés nagysága igen eltérő volt.

4.3.2. A Kínából érkező behozatal árai és áralakítás

- (151) A Bizottság az importárakat az Eurostat adatai alapján, a (137) preambulumbekzdésben ismertetett módszertan alkalmazásával állapította meg.
- (152) A Kínából az Unióba érkező behozatal átlagára a következőképpen alakult:

4. táblázat

Importárak (EUR/darab)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Kína	472	451	477	422
Index	100	96	101	89

Forrás: Eurostat, kínai kiviteli statisztikák

- (153) 2014 és a vizsgálati időszak között a Kínából érkező behozatal átlagára 11 %-kal csökkent, először 4 %-kal 2014–2015 között, majd 12 %-kal 2016 és a vizsgálati időszak között.
- (154) mivel a terméktípusok egymáshoz viszonyított aránya az Eurostat statisztikáinak általános jellege miatt nem volt részleteiben ismert, az árak alakulásával kapcsolatos adatok nem teljesen megbízhatók. A Bizottság azonban megállapította, hogy a Kínából érkező behozatal átlagairai számottevően alacsonyabbak voltak mind az uniós gyártók, mind a Kínán kívüli egyéb harmadik országokból érkező behozatal árainál. Ezenkívül miközben a kínai exportőrök bővítették az uniós piacon értékesített termékek körét és abban drágább elektromos kerékpárokat is szerepeltettek, a Kínából érkező behozatal átlagára csökkent.
- (155) A vizsgálati időszak alatti áralákinálás meghatározásához a Bizottság az alábbi tényezőket hasonlította össze:
1. a mintában szereplő négy uniós gyártó által az uniós piacon a független vevőknek történő értékesítés során alkalmazott értékesítési árak gyártelepi szintre átszámított terméktípusonkénti súlyozott átlaga; valamint
 2. a mintában szereplő kínai exportáló gyártók által az uniós piacon az első független vevő számára értékesített behozatalaik kapcsán alkalmazott árak megfelelő, CIF-paritás alapján megállapított és a 6 %-os vámtétel és a behozatali költségek figyelembevételével megfelelőképpen kiigazított terméktípusonkénti súlyozott átlaga.
- (156) A MOFCOM állítása szerint az áralákinálás elemzése során figyelembe kell venni olyan szempontokat, mint az elektromos kerékpár típusa (például elektromos városi kerékpár vagy elektromos hegyi kerékpár), a motor elhelyezkedése (agymotor vagy központi motor), az akkumulátor teljesítménye, valamint az elektromos kerékpár anyaga (például acél, alumínium, karbonszövet). A Bizottság megerősíti, hogy az áralákinálás elemzése során a felsorolt tényezők mindegyikét figyelembe vette.
- (157) Az árak összehasonlítása típusonként történt az egyes ügyletek vizsgálata alapján, az adatok szükség szerinti megfelelő kiigazításával és a kedvezmények és az árengedmények levonásával. Az ügyletek kereskedelmi szintjét illetően megállapítást nyert, hogy a mintában szereplő uniós gyártók és a mintában szereplő kínai exportőrök egyaránt folytatnak értékesítést eredetiberendezés-gyártói vevők részére, valamint saját márkanév alatt. A Bizottság ezért megvizsgálta, hogy indokolt-e a kereskedelmi szint alapján kiigazítást végezni. E tekintetben a vizsgálat arra irányult, hogy fennáll-e tartós és határozott eltérés az eredetiberendezés-gyártói vevők részére történő, valamint a saját márkanév alatti értékesítés árai között. Megállapítást nyert, hogy a mintában szereplő uniós gyártók értékesítései vonatkozásában nem áll fenn tartós és határozott eltérés az árakban.
- (158) Az összehasonlítás eredményét a Bizottság a mintában szereplő négy uniós gyártó vizsgálati időszak alatti forgalmának százalékában fejezte ki. Az alákinálási különbözetek 16,2 % és 41 % között voltak.

4.4. Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete

4.4.1. Általános megjegyzések

- (159) A dömpingelt behozatal által az uniós gazdasági ágazatra kifejtett hatás vizsgálata az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdésével összhangban magában foglalta valamennyi olyan gazdasági mutató értékelését, amely a figyelembe vett időszak alatt hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.
- (160) A Bizottság a (28) preambulumbekzdésben említetteknek megfelelően az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett esetleges kár vizsgálatára mintavételt alkalmazott.
- (161) A kár meghatározásához a Bizottság makrogazdasági és mikrogazdasági kármutatókat különböztetett meg.
- (162) A Bizottság a makrogazdasági mutatókat (termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználás, értékesítési volumen, piaci részesedés, foglalkoztatás, növekedés, termelékenység, a dömpingkülönbözlet nagysága és a korábbi dömpingelt behozatal hatásaiból való felépülés) a CONEBI-től és a mintában szereplő uniós gyártóktól kapott, valamint a behozatali statisztikákból nyert információk alapján értékelte.
- (163) A Bizottság ellenőrizte a CONEBI által benyújtott felhasználási adatokat. Megállapította, hogy az információk valóban az európai gyártók nemzeti szervezeteitől gyűjtött információkon alapulnak, vállalati nyilatkozatokból vagy észszerű becslésekből származnak, továbbá megfelelő dokumentációval és kutatási eljárásokkal alá vannak támasztva.

- (164) Az uniós gazdasági ágazat értékesítési, termelési, kapacitás- és foglalkoztatási mutatói ezekből az információkból származnak. Becslésük a mintában szereplő uniós gyártók megfelelő arányszámai alapján történt. Ez a megközelítés a panaszos által a panasz nem bizalmas változatában ismertetett módszertant követi. A módszertannal kapcsolatban egyik érdekelt féltől sem érkezett észrevétel.
- (165) Ennek alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a makrogazdasági adatok reprezentatívak az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetére nézve.
- (166) A Bizottság a mikrogazdasági mutatókat (átlagos értékesítési egységár, munkaerőköltségek, egységköltség, készletek, jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése) a mintában szereplő uniós gyártóknak a kérdőívre adott válaszaiban szereplő, kellően ellenőrzött adatok alapján értékelte. Az adatok a mintában szereplő uniós gyártókra vonatkoztak.

4.4.2. Makrogazdasági mutatók

4.4.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

- (167) A teljes uniós termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

5. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
<i>Index</i>	100	117	132	129
Termelési kapacitás (darab)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
<i>Index</i>	100	122	149	135
Kapacitáskihasználás (%)	74	71	65	71
<i>Index</i>	100	96	89	96

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

- (168) A 2016 és a vizsgálati időszak közötti 2 %-os visszaesés ellenére az uniós gazdasági ágazat termelési volumene 29 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban.
- (169) A termelés bővülése a felhasználás bővülését követte. A termelést igen rövid értékesítési időszakokat megelőzően kell megtervezni, így az bizonyos mértékig az értékesítési előrejelzésekre támaszkodik. A termelés 2016 és a vizsgálati időszak közötti visszaesése tehát elsősorban a piaci részesedésnek a Kínából érkező behozattal szembeni folyamatos elvesztésével függött össze, amelynek nyomán az uniós gazdasági ágazat kénytelen volt átértékelni a várakozásait
- (170) A termelési kapacitás 2014 és a vizsgálati időszak között 35 %-kal bővült. A termelési kapacitás 2014–2016 közötti 49 %-os bővülését 2016 és a vizsgálati időszak között 9 %-os visszaesés követte.
- (171) A kapacitáskihasználás a 2014. évi 74 %-ról a vizsgálati időszak alatt 71 %-ra csökkent. A kapacitáskihasználás 2014–2016 között 74 %-ról 65 %-ra esett vissza annak köszönhetően, hogy a kapacitás a termelésnél gyorsabb ütemben bővült. Ez a trend megfordult 2016 és a vizsgálati időszak között, amikor a kapacitás a termelés visszaesésénél nagyobb mértékben csökkent, aminek az eredményeként a kapacitáskihasználás 65 %-ról 71 %-ra nőtt.
- (172) A kapacitás az elektromos kerékpároknak azt az elméleti számát mutatja, amely a rendelkezésre álló gyártó-sorokon előállítható. A jelenleg elektromos kerékpárok előállításához használt gyártósorok főként már meglévő, korábban hagyományos kerékpárok előállításához használt gyártósorok átalakításával jöttek létre. Az átalakítás gyorsan és alacsony költség mellett elvégezhető. Az elektromos kerékpárok termelési kapacitása a hagyományos kerékpárok meglévő termelési kapacitásának csak kis részét teszi ki. Emiatt a kapacitásra és kapacitáskihasználásra vonatkozó mutatók relevanciája korlátozott, mivel azok a piaci fejlemények figyelembevételével módosíthatók. Ebben a konkrét ügyben a Bizottság megállapította továbbá, hogy a hagyományos és elektromos kerékpárok gyártása közötti átálláshoz ugyancsak nem szükséges a pénzforgalmat, a tőkebevonási képességet vagy a tevékenység folytatását befolyásoló jelentős beruházás, a kihasználtsággal összefüggésben a jövedelmezőségre nagymértékben kiható jelentős állandó költség, vagy a termelés bővítésének korlátozása.

4.4.2.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

- (173) Az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene és piaci részesedése a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakult:

6. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon (darab)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
<i>Index</i>	100	109	125	121
Piaci részesedés (%)	76	69	64	53
<i>Index</i>	100	91	85	69

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

- (174) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene 21 %-kal növekedett. Az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumenének 2014–2016 közötti 25 %-os bővülését 2016 és a vizsgálati időszak között 3 %-os visszaesés követte.
- (175) A termelési volumen alakulásához hasonlóan az értékesített mennyiség 2014–2016 közötti növekedése a felhasználás növekedésére vezethető vissza. Az értékesített mennyiség 2016 és a vizsgálati időszak közötti visszaesése közvetlenül összefügg a piaci részesedésnek a Kínából érkező behozattal szembeni folyamatos elvesztésével.
- (176) Az uniós gazdasági ágazat értékesítése a felhasználás alakulásához képest lényegesen lassabb ütemben nőtt. Ebből adódóan az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése a vizsgálati időszak alatt jelentős mértékben, a 2014. évi 76 %-ról 53 %-ra csökkent.

4.4.2.3. Növekedés

- (177) Az uniós gazdasági ágazat nem tudta teljes mértékben kihasználni a felhasználás 2014 és a vizsgálati időszak közötti növekedését. Sőt, míg a felhasználás 74 %-kal nőtt, addig az uniós gazdasági ágazat mindössze 21 %-kal tudta bővíteni értékesítését. Következésképpen az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése ebben az időszakban jelentős mértékben, 23 százalékponttal csökkent. A Kínából érkező dömpingelt behozatal miatt az uniós gazdasági ágazat 2016 és a vizsgálati időszak között kénytelen volt csökkenteni termelését, értékesítését, foglalkoztatását és kapacitását.

4.4.2.4. Foglalkoztatás és termelékenység

- (178) A foglalkoztatás és a termelékenység a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakult:

7. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Alkalmazottak létszáma	2 577	3 030	3 546	3 610
<i>Index</i>	100	118	138	140
Termelékenység (darab/alkalmazott)	327	326	312	302
<i>Index</i>	100	100	96	92

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

- (179) A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat 40 %-kal növelte a foglalkoztatási szintet. A növekedésre nagyrészt 2014–2016 között került sor. 2016 és a vizsgálati időszak között 2 %-kal emelkedett a foglalkoztatás.
- (180) A termelékenység 8 %-kal visszaesett amiatt, hogy a foglalkoztatás gyorsabb ütemben bővült a termeléshez képest.

4.4.2.5. A dömpingkülönbözlet nagysága és a korábbi dömpingelt behozatal hatásaiból való felépülés

- (181) Figyelembe véve a Kínából érkező behozatal volumenét és árait, a dömpingkülönbözlet tényleges nagysága jelentős hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazatra.
- (182) Korábbi dömpingelt behozatalra nincs bizonyíték.

4.4.3. Mikrogazdasági mutatók

4.4.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

- (183) A mintában szereplő négy uniós gyártó által az uniós piacon független vevők részére felszámított súlyozott átlagos értékesítési egységárak a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakultak:

8. táblázat

Értékesítési árak az Unióban

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/darab)	1 112	1 156	1 237	1 276
<i>Index</i>	100	104	111	115
Termelési egységköltség (EUR/darab)	1 068	1 134	1 173	1 234
<i>Index</i>	100	106	110	116

Forrás: A mintában szereplő uniós gyártók

- (184) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos értékesítési árai a figyelembe vett időszakban 15 %-kal nőttek, ami megfelelt az előállítási költség átlagosan 16 %-os növekedésének.
- (185) mivel az átlagos költségeket és árakat befolyásolja az e gyártók által értékesített termékösszetétel, ez nem jelenti azt, hogy a hasonló termék költsége és ára is 16 %-kal nőtt volna a figyelembe vett időszakban.

4.4.3.2. Munkaerőköltségek

- (186) A mintában szereplő négy uniós gyártó átlagos munkaerőköltségei a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakultak:

9. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
<i>Index</i>	100	97	91	90

Forrás: A mintában szereplő uniós gyártók

- (187) Az átlagos alkalmazottankénti munkaerőköltség a figyelembe vett időszakban 10 %-kal csökkent amiatt, hogy az értékesítési és adminisztratív munkakörben foglalkoztatottak létszámnövekedésével összefüggésben a gyári munkások létszáma is bővült.

4.4.3.3. Készletek

(188) A mintában szereplő négy uniós gyártó készletszintjei a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakultak:

10. táblázat

Készletek

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Zárókészletek (darab)	59 375	73 521	90 573	98 412
<i>Index</i>	100	124	153	166

Forrás: A mintában szereplő uniós gyártók

(189) A mintában szereplő négy uniós gyártó zárókészleteinek szintje 66 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban.

(190) Figyelmet érdemelt, hogy a vizsgálati időszak készletszintjének megállapítása a szeptember végi állapot szerint történt, amikor a készletszint jellemzően alacsony, mivel ez az időpont egybeesik az értékesítési időszak végével. Ezzel szemben más időszakok készletszintjének megállapítása a december végi állapot szerint történt, amikor a készletszint a következő értékesítési időszakra való felkészülésnek köszönhetően szokás szerint magas.

(191) A készletek ezért jelentős mértékben nőttek. A Bizottság megállapította, hogy ez egyrészt a piac általános alakulásának tudható be, másrészt annak, hogy miközben a termelési volumenek jóval elmaradtak a felhasználás növekedésétől, az értékesítési volumenek a termelésnél is lassabb ütemben nőttek, ami a készletek különösen a vizsgálati időszak végén szembetűnő felhalmozódásához vezetett.

4.4.3.4. Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség

(192) A mintában szereplő négy uniós gyártó jövedelmezősége, pénzforgalma, beruházásai és beruházásainak megtérülése a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakult:

11. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Az Unióban független vevőknek történő értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	2,7	4,3	3,8	3,4
<i>Index</i>	100	160	142	125
Pénzforgalom (EUR)	5 178 860	- 5 433 666	17 079 409	4 955 399
<i>Index</i>	100	- 105	330	96
Pénzforgalom (az értékesítési forgalom %-ában)	1,1	- 1,0	2,5	0,6
<i>Index</i>	100	- 89	218	55
Beruházások (EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
<i>Index</i>	100	262	116	177
Beruházások megtérülése (%)	18	30	38	37
<i>Index</i>	100	164	213	203

Forrás: A mintában szereplő uniós gyártók

(193) A Bizottság a mintában szereplő négy uniós gyártó jövedelmezőségét úgy állapította meg, hogy a hasonló termék független vevőknek történő értékesítéséből származó adózás előtti nettó nyereséget kifejezte az értékesítési forgalom százalékában.

- (194) A 2014. évi alacsony, 2,7 %-os bázist követően a haszonkulcs 2015 és a vizsgálati időszak között 4,3 %-ról 3,4 %-ra csökkent.
- (195) A nettó pénzforgalom az uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A figyelembe vett időszakban a pénzforgalom 4 %-kal csökkent, és 2015-ben a negatív tartományba került. Nem fedezte a figyelembe vett időszakban végrehajtott beruházásokat.
- (196) A forgalomarányos haszonkulcs és a működésből származó forgalomarányos pénzforgalom összehasonlítása alapján a készletek változása miatt a nyereség igen rossz arányt mutatott a pénzforgalomhoz képest.
- (197) A figyelembe vett időszakban a beruházások 77 %-kal növekedtek, ugyanakkor értékük nem haladta meg az értékesítés 2 %-át.
- (198) A figyelembe vett időszakban a beruházások megtérülése 103 %-kal nőtt. Az elektromos kerékpárok ágazata viszont szerkezeti felépítéséből adódóan nagy pénzforgalmat bonyolít, ugyanakkor működése kevés eszközt igényel, amelyek általában már a hagyományos kerékpárok gyártásából rendelkezésre állnak. Ebben az összefüggésben a beruházások megtérülésének relevanciája korlátozott.
- (199) Az uniós gazdasági ágazat a jövedelmezőség és pénzforgalom tekintetében gyenge pénzügyi teljesítménye a vizsgálati időszak alatt korlátok közé szorította a tőkebevonási képességét.

4.4.4. A kárra vonatkozó következtetés

- (200) A Kínából érkező egyre nagyobb mértékű dömpingelt behozattal szembesülő uniós gazdasági ágazat nem volt képes előnyhöz jutni az elektromos kerékpárok piacának növekedéséből. A figyelembe vett időszakban az értékesítés 21 %-kal bővült a felhasználás 74 %-os növekedésével szemben. Ezzel egyidejűleg az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése 23 százalékponttal visszaesett, amelyből 18 % annak tulajdonítható, hogy a Kínából érkező behozatal a vizsgálati időszakban 16–43 %-kal az uniós gazdasági ágazat árai alá kínált.
- (201) Az értékesítésre nehezedő nyomás hatása a termelés, a készletek, a kapacitás, a kapacitáskihasználás, valamint a foglalkoztatás szintjében is érezhető volt. A termelés 2014–2015 között nagyjából a felhasználással azonos ütemben bővült (17 %-kal, illetve 20 %-kal). 2015 után azonban az uniós gazdasági ágazat kénytelen volt átértékelni értékesítési várakozásait. A termelés trendje ezt követően markánsan és egyre nagyobb mértékben eltért a piac általános alakulásától: 2015 és a vizsgálati időszak között a termelés 12, a felhasználás 54 százalékponttal nőtt.
- (202) Ennek ellenére – 2014 kivételével – a termelés rendszeresen meghaladta az értékesítést, ami a készletek jelentős növekedéséhez vezetett. A 2016-ig a felhasználásnak megfelelően bővülő termelési kapacitást csökkentették annak érdekében, hogy megfékezzék a 2014–2016 között 9 százalékponttal visszaeső kapacitáskihasználás romlását.
- (203) 2016 és a vizsgálati időszak között összességében a termelés visszaesett, a készletek az értékesítési időszakot követően meghaladták az időszak előtti szintet, a kapacitást csökkentették, a foglalkoztatás növekedése megállt, miközben a Kínából érkező behozatal 155 százalékponttal bővült.
- (204) Az árakra nehezedő nyomás, valamint a kialakuló piacon a méretgazdaságosság kihasználására való képtelenség a figyelembe vett időszakban alacsony szinten tartotta az uniós gazdasági ágazat jövedelmezőségét. Az alacsony nyereségszint és a készletek változása miatt a működésből származó pénzforgalom alacsony volt, és elmaradt a figyelembe vett időszak alatt végrehajtott beruházások értékétől, még inkább kiszolgáltatottá téve ezt a nagy pénzforgalmat bonyolító ágazatot, amely erősen függ a bankok által nyújtott likviditástól. A vizsgálati időszak alatt négy gyártó ment csődbe.
- (205) A növekedés, piaci részesedés, kapacitás, kapacitáskihasználás, készletek, haszonkulcs, pénzforgalom és tőkebevonási képesség kármutatói negatívan alakultak. Kizárólag a kereslet erőteljes növekedésének köszönhető, hogy más mutatók nem kerültek a negatív tartományba.
- (206) A fentiek alapján a Bizottság az eljárás e szakaszában arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdése értelmében vett jelentős kár érte.

5. OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS

- (207) Az alaprendelet 3. cikkének (6) bekezdésével összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatal jelentős kárt okozott-e az uniós gazdasági ágazatnak. A Bizottság emellett az alaprendelet 3. cikkének (7) bekezdésével összhangban azt is megvizsgálta, hogy más ismert tényezők ezzel egy időben okozhattak-e kárt az uniós gazdasági ágazatnak.

- (208) A Bizottság gondoskodott arról, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatalon kívüli egyéb tényezők által esetlegesen okozott károkat ne a dömpingelt behozatalnak tulajdonítsák. E tényezők a következők: az egyéb harmadik országokból érkező behozatal, az uniós gyártók exportértékesítési teljesítménye, valamint a beruházások és a kapacitásbővítés állítólagos hatása.

5.1. A dömpingelt behozatal hatása

- (209) A vizsgálati időszak alatt a Kínából érkező dömpingelt behozatal árai jelentősen az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak: az alákínálási különbség 16,2 %-43,2 % között alakult. A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat a 74 %-kal növekedő piacon 23 százalékpontot veszített piaci részesedéséből, míg a Kínából érkező behozatal 250 %-os bővülés mellett 17 százalékponttal 18 %-ról 35 %-ra növelte piaci részesedését. A Kínából érkező dömpingelt behozatal árakra gyakorolt nyomása alacsonyan tartotta a nyereség és a pénzforgalom szintjét.

5.2. Egyéb tényezők hatásai

5.2.1. Harmadik országokból érkező behozatal

- (210) Az egyéb harmadik országokból érkező behozatal volumene következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

12. táblázat

Harmadik országokból érkező behozatal

Ország		2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Tajvan	Volumen (darab)	21 335	43 095	79 312	108 817
	<i>Index</i>	100	202	372	510
	Piaci részesedés (%)	2	3	5	5
	Átlagár (EUR)	622	571	843	1 016
	<i>Index</i>	100	92	135	163
Vietnam	Volumen (darab)	37 892	74 259	91 468	101 376
	<i>Index</i>	100	196	241	268
	Piaci részesedés (%)	3	5	5	5
	Átlagár (EUR)	435	539	542	570
	<i>Index</i>	100	124	125	131
Svájc	Volumen (darab)	883	14 310	30 477	28 440
	<i>Index</i>	100	1 621	3 452	3 221
	Piaci részesedés (%)	0	1	2	1
	Átlagár (EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	<i>Index</i>	100	122	141	141
Japán	Volumen (darab)	16 994	4 217	1 613	1 710
	<i>Index</i>	100	25	9	10
	Piaci részesedés (%)	1	0	0	0
	Átlagár (EUR)	1 098	1 406	1 687	952
	<i>Index</i>	100	128	154	87

Ország		2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Kína kivételével valamennyi harmadik ország összesen	Volumen (darab)	77 104	135 881	202 870	240 343
	<i>Index</i>	100	176	263	312
	Piaci részesedés (%)	7	10	12	12
	Átlagár (EUR)	641	666	828	897
	<i>Index</i>	100	104	129	140

Forrás: Eurostat

- (211) A Kínán kívüli harmadik országokból érkező behozatal volumene erőteljesen alakult, piaci részesedése 2014 és a vizsgálati időszak között 7 %-ról (77 000 darab) 12 %-ra (240 000) nőtt. Ennek ellenére a növekedés üteme lelassult, amikor 2015 után a kínai exportőrök fokozták tevékenységüket.
- (212) Az említett behozatalok csaknem kizárólag Tajvanról és Vietnamból származtak. Mindazonáltal 2015 után a Bizottság a Vietnamból érkező behozatal lassabb növekedését figyelte meg, amely a Kínából érkező behozatalhoz viszonyított jelentős és növekvő árkülbséggel magyarázható. Ugyanígy a Tajvanról érkező behozatal folyamatos bővülésére egyaránt jelentős árnövekedés nyomán került sor, ami arra utal, hogy e behozatalok a piac felső szegmense felé tolódhattak el.
- (213) A Tajvanról és Vietnamból érkező behozatal árai átlagosan alacsonyabbak voltak az uniós gazdasági ágazat árainál. Az elektromos kerékpárok széles ártartománya miatt azonban a Bizottság nem következtethet arra, hogy e behozatalok megegyező típusonként kínáltak az uniós gazdasági ágazat árai alá. Emellett átlagáruk nőtt, miközben a Kínából érkező behozatal átlagára csökkent.
- (214) A Vietnamból érkező behozatal és az uniós gazdasági ágazat árai közötti különbség mindazonáltal jelentős volt, és nem zárható ki, hogy elhanyagolható mértékben hozzájárult a kárhoz. A Vietnamból érkező behozatal piaci részesedésének növekedése azonban 2015-ben megállt, a behozatal volumene pedig csekély maradt.
- (215) Ebből következik, hogy a Kínán kívüli többi országból érkező behozatal nem gyengítette a Kínából érkező dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett kár közötti ok-okozati összefüggést, és legfeljebb elhanyagolható hatást gyakorolt az elszenvedett kárra.

5.2.2. Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye

- (216) A mintában szereplő négy uniós gyártó exportvolumene a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

13. táblázat

A mintában szereplő uniós gyártók exportteljesítménye

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Exportvolumen (darab)	5 539	14 529	24 922	21 548
<i>Index</i>	100	262	450	389
Átlagár (EUR)	1 570	680	676	907
<i>Index</i>	100	43	43	58

Forrás: A mintában szereplő uniós gyártók

- (217) A mintában szereplő uniós gyártók Unión kívülre irányuló exportja elhanyagolható volt (a figyelembe vett időszakban a teljes értékesítési volumen 3 %-át tette ki). Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye az átlagár csökkenésének figyelembevételével sem lehetett a kár oka.

5.2.3. Beruházások és kapacitásbővítés

- (218) A CCCME azt állította, hogy a kapacitásbővítésre irányuló beruházások 2016-ban minden reális értékesítési várakozást meghaladó többletet eredményeztek a termelési kapacitásban, ennek hatására pedig a kapacitáskihasználás jelentős visszaesése mellett a jövedelmezőség is súlyosan romlott.
- (219) A Bizottság elutasította ezt az érvet. Először is nem állítható, hogy a kapacitásbővítésre irányuló beruházások minden reális értékesítési várakozást meghaladtak volna. A fenti 5. táblázatban látható módon a termelési kapacitás 2015–2016 között 300 000 darabbal bővült. Ez teljes mértékben igazodott a felhasználás 2015–2016 közötti növekedéséhez, amely a fenti 2. táblázatban látható módon ugyancsak 300 000 darabot tett ki. A dömpingelt kínai behozatal által gyakorolt tisztességtelen nyomás hatásra az uniós gazdasági ágazat ezt követően, 2016 és a vizsgálati időszak között – a piac további 300 000 darabos növekedése ellenére – több mint 150 000 darabbal csökkentette termelési kapacitását.
- (220) Másodszor: a Bizottság megállapította, hogy a beruházások szintje nem volt magas. Ellenkezőleg, a figyelembe vett időszakban nem érte el a teljes forgalom 2 %-át. Az uniós gazdasági ágazat meglévő gyártósorokat alakított át, így a kapacitás bővítése nem játszott meghatározó szerepet a beruházásokban.
- (221) Harmadszor: a beruházásokat sem a jövedelmezőség (a jelentős növekedést nem mutató értékcsökkenés és amortizáció kivételével), sem a működési szintű pénzforgalom alakulásában nem vették figyelembe. Ezért pontatlan e mutatók bármelyikét a beruházások szintje alapján értelmezni.
- (222) Végül a Bizottság mutatói azt jelezték, hogy az előállítási költség az értékesítési áraknak megfelelően nőtt. Következésképpen nem mondható el az, hogy a kapacitás bővülése aránytalan hatással lett volna az előállítási költségre.

5.3. Az ok-okozati összefüggésre vonatkozó következtetés

- (223) A Bizottság ideiglenesen megállapította, hogy ok-okozati összefüggés áll fenn az uniós gyártók által elszenvedett kár és a Kínából érkező dömpingelt behozatal között.
- (224) A Bizottság megkülönböztette és elválasztotta az uniós gazdasági ágazat helyzetét befolyásoló összes ismert tényező hatásait a dömpingelt behozatal káros hatásaitól.
- (225) A Bizottság ideiglenesen megállapította, hogy az egyéb olyan azonosított tényezők, mint például az egyéb harmadik országokból érkező behozatal, az uniós gyártók exportértékesítési teljesítménye, valamint a beruházások és a kapacitásbővítés állítólagos hatása a lehetséges együttes hatásukat tekintve sem gyengítették az ok-okozati összefüggést.
- (226) A fentiek alapján a Bizottság az eljárás e szakaszában arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárt a Kínából érkező dömpingelt behozatal okozta, és az egyéb tényezők – akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva – nem gyengítették a kár és a dömpingelt behozatal közötti ok-okozati összefüggést.

6. UNIÓS ÉRDEK

- (227) Az alaprendelet 21. cikkével összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy a kárt okozó dömping megállapítása ellenére a jelen esetben egyértelműen kijelenthető-e, hogy az intézkedések elfogadása nem szolgálja az uniós érdeket. Az uniós érdek meghatározása a különböző szóba jöhető érdekek teljes körének értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat, az importőrök és a felhasználók érdekeit is.

6.1. A beszállítók érdeke

- (228) A kerékpárgyártókat és alkatrész-beszállítókat egyaránt képviselő nemzeti szervezeteket tömörítő CONEBI támogatta az intézkedések bevezetését. A vizsgálatban azonban önállóan egyetlen beszállító sem foglalt állást.
- (229) A CONEBI által benyújtott adatok szerint kerékpáralkatrészt (hagyományos és elektromos kerékpárokhoz egyaránt) 19 tagországban 424 vállalat gyárt, amelyek közel 21 000 főt foglalkoztatnak, és 2016-ban több mint 660 millió EUR értékű beruházást hajtottak végre a gyártás és innováció terén.
- (230) A Bizottság arra az ideiglenes következtetésre jutott, hogy a dömpingellenes vámok kivetése az uniós gazdasági ágazatban működő beszállítók érdekét szolgálná.

6.2. Az uniós gazdasági ágazat érdeke

- (231) Az uniós gazdasági ágazat nagy, valamint kis- és középvállalkozásokból áll, és közvetlenül 12 tagállamban körülbelül 3 600 alkalmazottat foglalkoztatott a figyelembe vett időszak alatt. Ezenfelül bár az elektromos kerékpárok felhasználása a teljes kerékpárpiaconak továbbra is csak kis részét teszi ki, a hagyományos kerékpárokról az elektromos kerékpárokra való áttérés gyors ütemben zajlik, emiatt pedig a teljes kerékpárágazat számára strukturális kihívást jelent az aktivitás, a hozzáadott érték, valamint a foglalkoztatás szintjének fenttartása.
- (232) Ahogy a fenti 4.4.4. szakaszból, vagyis a kármutatóknak a figyelembe vett időszak kezdetétől számított változásának elemzéséből kiderült, a teljes uniós gazdasági ágazat esetében romlott a helyzet, és negatív hatást váltott ki a dömpingelt behozatal.
- (233) A Bizottság várakozásai szerint az ideiglenes dömpingellenes vám kivetése lehetővé teszi, hogy a gyártók mindegyike tisztességes kereskedelmi körülmények között tudjon működni az uniós piacon. Nagyon valószínű, hogy intézkedések hiányában tovább romlana az uniós gazdasági ágazat gazdasági és pénzügyi helyzete.
- (234) Ennek megfelelően a Bizottság arra az ideiglenes következtetésre jutott, hogy a dömpingellenes vámok kivetése az uniós gazdasági ágazat érdekét szolgálná.

6.3. A független importőrök érdeke

- (235) A CEIEB jelentkezett, hogy tiltakozzon az intézkedések bevezetése ellen. Hét tagállam huszonegy importőrt képviselte.
- (236) A CEIEB tizenegy tagja vett részt a mintavételi eljárásban. Két, z importőrök közösségén kívüli vállalat szintén egyet nem értését fejezte ki a dömpingellenes intézkedések bevezetésével kapcsolatban. Az ismert behozatali volumenű 13 vállalat együttesen a vizsgálati időszakban Kínából érkező teljes behozatal 10 %-át adta.
- (237) A mintában szereplő importőrök beadványai szerint a vámok kivetése legalább átmenetileg zavart okoz ellátási láncukban, és veszélyezteti pénzügyi helyzetüket, ha nem tudják a vevőkre hárítani a vámmal összefüggésben megnövekedett költségeket.
- (238) A mintában szereplő importőrök beadványai szerint továbbá a legnagyobb importőröknek megvolt a módjuk arra, hogy megfelelő elektromos kerékpárokat szerezzenek be Kínán kívülről, többek között az uniós gazdasági ágazatból, és/vagy potenciális alternatív beszállítói forrásokkal rendelkeztek ebben a körben. A (236) preambulumbekzdésben említett alkalmazottak többségét ezek az importőrök foglalkoztatják.
- (239) A behozatali statisztikák szerint Vietnam és Tajvan jelentős volumenű elektromos kerékpárral látta el az európai importőröket. Valószínű továbbá, hogy a hagyományos kerékpárok gyártásában jól pozícionált egyéb országok szintén az importőrök potenciális beszállítói lehetnek.
- (240) E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a hagyományos kerékpárok Kínából érkező behozatalára kivetett vám hatására az uniós piac nem zárult be a behozatal előtt, épp ellenkezőleg: a hagyományos kerékpárt szállító országok köre bővült. Ezzel szemben azokon a nagy piacokon, ahol nem vezettek be a Kínából származó hagyományos kerékpárokra vonatkozó intézkedéseket, például az Egyesült Államokban és Japánban, a behozatal a piac 99 %-át, illetve 90 %-át tette ki, és többségében Kínából érkezett.
- (241) A Bizottság megállapította, hogy a kerékpárágazat több mint 450 gyártóból áll, amelyek közül jelenleg csak 37 gyárt elektromos kerékpárt. Ezenkívül az elektromos kerékpárok jelenlegi gyártói már most is az elektromos kerékpárok széles körét szállítják, ezáltal rendes piaci viszonyok között képesek növelni termelési kapacitásukat.
- (242) Bár a vámok kivetése számos – zömmel kisméretű – importőrt hátrányosan érinthet, a vámok kivetésének kedvezőtlen hatását ellensúlyozhatja az a lehetőség, hogy megfelelő kerékpárokat szerezzenek be az uniós gazdasági ágazatból, más harmadik országokból, valamint tisztességes áron Kínából is.
- (243) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a vámok kivetése nem áll az importőrök érdekében, azonban az importőröket érő kedvezőtlen hatás nem haladja meg az intézkedések kedvező hatását az uniós gazdasági ágazatra.

6.4. A felhasználók érdeke

- (244) A vizsgálat során jelentkezett az Európai Kerékpárosok Szövetsége (a továbbiakban: ECF). Az ECF kerékpáros szervezeteket és szövetségeket képvisel. Beadványa szerint az ár nem meghatározó tényező abban, hogy az emberek többet vagy kevesebbet kerékpároznak-e, és bizonyítékot nyújtott arra vonatkozóan, hogy az emberek azokban az országokban kerékpároznak többet, ahol a kerékpárok és az elektromos kerékpárok többbe kerülnek.

- (245) Ezt a mintát támasztotta alá az intézkedéseket ellenző importőri közösség beadványa is, amely szerint az elektromos kerékpárok azokban az országokban terjednek a leggyorsabb ütemben, amelyekben átlagosan a legrágábbak.
- (246) Az importőri közösség előadta továbbá, hogy erős kapcsolat áll fenn az elektromos kerékpárok ára, az adott ország kerékpáros kultúrája, az infrastruktúra minősége, végül pedig az elektromos kerékpárok terjedése között.
- (247) Az ECF olyan piaci viszonyokat támogat, amelyek elősegítik a minőséget, az innovációt és a szolgáltatásokat. Az ECF tehát azt állította, hogy az esetlegesen megállapított dömping negatív szerepet játszana az elektromos kerékpárok fejlődésében, ennél fogva pedig a polgárai számára hatékonyabb mobilitást nyújtó, zöldebb Európára való áttérésben is.
- (248) Ezzel szemben az intézkedések bevezetését ellenző importőri közösség beadványa szerint az intézkedések akadályoznák a kínai gyártókat az alsó kategóriás termékek szállításában, valamint a közép- és felső kategóriás termékek fejlesztésében, ami csökkentené a versenyt. Mivel az uniós gazdasági ágazat állítólag a közép- és felső szegmensekben fejt ki jelentős aktivitást, ez viszont az európai fogyasztók számára korlátozná a választási lehetőségeket, és magasabb árakat eredményezne.
- (249) A vizsgálat kimutatta, hogy az uniós gazdasági ágazat a piac valamennyi szegmensében aktív, ideértve a belépő szintű termékek szegmensét is. Az intézkedések várhatóan fokozzák és diverzifikálják az elektromos kerékpárok kínálatát azáltal, hogy helyreállítják az egyenlő versenyfeltételeket. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a hagyományos kerékpárokra vonatkozó intézkedések bevezetése nem korlátozta a fogyasztók választási lehetőségeit, ellenben növelte a beszállítók és a származási országok sokféleségét. A Bizottság ezért megalapozatlannak találta az érvelést, és azt el kellett utasítania.
- (250) Az intézkedések bevezetése várhatóan helyreállítja a dömpingáraknál ténylegesen magasabb piaci árakat, az ár ugyanakkor csak egy a fogyasztói választást befolyásoló tényezők közül, és a fogyasztói árakra gyakorolt várható hatást ellensúlyoznia kell az elektromos kerékpárok alternatívái, többek között az autók, motorkerékpárok és robotok jelentette költségek és hasznok összevetésének.
- (251) A Bizottság megállapította, hogy a fogyasztók érdeke nem merül ki abban, hogy a Kínából érkező behozatal árhatását kárt nem okozó szintre kell mérsékelni. Ezzel szemben bizonyított, hogy a fogyasztói választásban egyéb tényezők – választék, minőség, innováció, szolgáltatás – is szerepet kapnak, ami csak rendes piaci viszonyok között, tisztességes és nyílt verseny mellett biztosítható.
- (252) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések nem érintenék kedvezőtlenül a fogyasztók helyzetét, továbbá hozzájárulnának az elektromos kerékpárok fenntartható fejlődéséhez Európában, valamint a környezetvédelem és a fejlettebb mobilitás tekintetében azok általánosabb társadalmi előnyeikhez.

6.5. Más felek érdekei

- (253) Végezetül jelentkezett az industryAll európai szakszervezet, és aggályokat fogalmazott meg a dömpingelt behozatal által az uniós gazdasági ágazat helyzetére gyakorolt kedvezőtlen hatások miatt, továbbá támogatását fejezték ki olyan intézkedések mellett, amelyek biztosítják az egyenlő versenyfeltételeket, valamint a folyamatosan magas uniós foglalkoztatást.

6.6. Az uniós érdekre vonatkozó következtetés

- (254) Nem zárható ki az intézkedések kedvezőtlen hatása az érintett termék kis importőreire és a fogyasztói árakra, ugyanakkor az nem haladja meg a beszállítók, az uniós gazdasági ágazat és a fogyasztók számára jelentkező előnyöket.
- (255) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem álltak fenn olyan kényszerítő okok, amelyek alapján az érintett termék Kínából származó behozatalára vonatkozó ideiglenes intézkedések bevezetése a vizsgálat e szakaszában nem szolgálja az Unió érdekét.

7. IDEIGLENES DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK

- (256) A Bizottság dömpinggel, kárral, ok-okozati összefüggéssel és az uniós érdekekkel kapcsolatban levont következtetése alapján ideiglenes intézkedéseket kell bevezetni annak megakadályozása érdekében, hogy a dömpingelt kínai behozatal további kárt okozzon az uniós gazdasági ágazatnak.

7.1. A kár megszüntetéséhez szükséges mérték

- (257) Az intézkedések szintjének meghatározásához a Bizottság először az uniós gazdasági ágazatot érő kár megszüntetéséhez szükséges vám összegét állapította meg.
- (258) A kár abban az esetben szűnne meg, ha az uniós gazdasági ágazat fedezni tudná termelési költségeit, és a hasonló termék uniós piacon történő értékesítése révén olyan adózás előtti nyereségre tudna szert tenni, amelyet egy ilyen típusú iparág az ágazatban szokásos versenyfeltételek mellett, vagyis dömpingelt behozatal nélkül észszerűen elérhet.
- (259) A szokásos versenyfeltételek mellett észszerűen elérhető nyereség meghatározásához a Bizottság megvizsgálta a független vevőknek történő értékesítésből származó nyereséget, amely a kár megszüntetéséhez szükséges mérték meghatározására használatos.
- (260) A nyereségcél ideiglenesen 4,3 %-ban állapította meg, amely a figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat által elért legmagasabb átlagos haszonkulcsnak felel meg. A mintában szereplő uniós gyártók 2014 előtt nem tudtak az elektromos kerékpárok gyártására vonatkozó haszonkulcsot megadni.
- (261) A Bizottság ezt követően meghatározta a kár megszüntetéséhez szükséges mértéket, amelyhez a mintában szereplő együttműködő kínai exportáló gyártóknak az áraláknálás kiszámításához megállapított, a behozatali költségek és a vámok tekintetében megfelelően kiigazított súlyozott átlagos importára, valamint a mintában szereplő uniós gyártók által az uniós piacon a vizsgálati időszak alatt értékesített hasonló termék kárt nem okozó, súlyozott átlagára közötti összehasonlítást vette alapul. A Bizottság az ebből az összehasonlításból származó különbséget a súlyozott átlagos CIF-importérték százalékában fejezte ki.
- (262) A kár megszüntetéséhez szükséges mérték az „egyéb együttműködő vállalatok” és a „minden más vállalat” esetében ugyanúgy került meghatározásra, mint az előzőekben említett vállalatokhoz tartozó dömpingkülönbség (lásd a (123)– (127) preambulumbekendést).

7.2. Ideiglenes intézkedések

- (263) A Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalát illetően ideiglenes dömpingellenes intézkedéseket kell bevezetni az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdésében foglalt alacsonyabb vám szabályának megfelelően. A Bizottság összehasonlította a kár megszüntetéséhez szükséges mértéket és a dömpingkülönbségeket. A vám összegét a dömpingkülönbség, illetve a kár megszüntetéséhez szükséges mérték közül az alacsonyabb szintjén kell megállapítani.
- (264) A fentiek alapján az ideiglenes dömpingellenes vámtételek a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

Vállalat	Dömpingkülönbség	A kár megszüntetéséhez szükséges mérték	Ideiglenes dömpingellenes vám
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 és Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	42,8 %	21,8 %	21,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	106,4 %	83,6 %	83,6 %
A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók (lásd a mellékletet)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Minden más vállalat	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) A Bizottság a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet elfogadásával nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be az érintett termék behozatalaira annak érdekében, hogy előkészítse az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése és a szubvencióellenes alaprendelet 24. cikkének (5) bekezdése alapján esetleg bevezetendő dömpingellenes és kiegyenlítő intézkedések esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazását.
- (266) A jelenlegi dömpingellenes vizsgálatot illetően a fenti ténymegállapításokra való tekintettel meg kell szüntetni a dömpingellenes vizsgálat vonatkozásában a behozataloknak az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése szerinti nyilvántartásba vételét.

- (267) A párhuzamos szubvencióellenes vizsgálat vonatkozásában folytatni kell az érintett termék behozatalainak a szubvencióellenes alaprendelet 24. cikkének (5) bekezdése szerinti nyilvántartásba vételét.
- (268) Az eljárás e szakaszában a dömpingellenes intézkedések esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazásáról semmilyen döntést nem lehet hozni.
- (269) Az e rendeletben meghatározott vállalatokénti egyedi dömpingellenes vámtételeket a Bizottság e vizsgálat ténymegállapításai alapján állapította meg. Ezek a vámtételek tehát a jelenlegi vizsgálat során az említett vállalatok tekintetében feltárt helyzetet tükrözték. Ezek a vámtételek kizárólag a Kínából származó és a megnevezett jogi személyek által gyártott érintett termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében külön nem említett vállalatok – köztük a konkrétan említett vállalatokkal kapcsolatban álló vállalatok – által gyártott érintett termék behozatalaira a „minden más vállalatra” vonatkozó vámtétel alkalmazandó. Esetükben az egyedi dömpingellenes vámtételek egyike sem alkalmazandó.
- (270) Ha a későbbiek folyamán egy vállalat módosítja a jogalany nevét, kérelmezheti az egyedi dömpingellenes vámtételek alkalmazását. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni⁽¹⁾. A kérelemnek tartalmaznia kell az összes olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változtatás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltoztatása nem érinti a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát, a névváltoztatásról a Bizottság értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (271) A dömpingellenes vámok megfelelő érvényesítése érdekében a „minden más vállalatra” megállapított dömpingellenes vám nemcsak az e vizsgálatban nem együttműködő exportáló gyártókra alkalmazandó, hanem azokra a gyártókra is, amelyek a vizsgálati időszak alatt nem exportáltak az Unióba.

8. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

- (272) A felelősségteljes ügyvitel érdekében a Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy egy megadott határidőn belül nyújtsák be írásbeli észrevételeiket, és/vagy kérjék a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat.
- (273) Az ideiglenes vámok kivetésével kapcsolatban tett ténymegállapítások ideiglenesek, és a vizsgálat végleges szakaszában módosulhatnak,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság ideiglenes dömpingellenes vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 8711 60 10 és ex 8711 60 90 (TARIC-kód: 8711 60 90 10) KN-kódok alá tartozó, elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárok behozatalára.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott és az alább felsorolt vállalatok által gyártott termékre vonatkozó, a vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított nettó árba alkalmazandó ideiglenes dömpingellenes vámtételek a következők:

Vállalat	Ideiglenes dömpingellenes vám	TARIC-kiegészítő kód
Bodo Vehicle Group Co., Ltd	77,6 %	C382
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	27,5 %	C383
Jinhua Vision Industry Co., Ltd és Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	21,8 %	C384
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	83,6 %	C385
A mellékletben felsorolt egyéb együttműködő exportáló gyártók	37,0 %	Lásd a mellékletet
Minden más vállalat	83,6 %	C999

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

(3) A (2) bekezdésben említett vállalatok számára meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele olyan érvényes kereskedelmi számla bemutatása a tagállamok vámhatóságainak, amelyen szerepel az említett számlát kibocsátó vállalat név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt következő nyilatkozat: „Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített elektromos kerékpárokat a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő a Kínai Népköztársaságban. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.” Ha ilyen számlát nem mutatnak be, a „minden más vállalatra” alkalmazandó vámot kell alkalmazni.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott termék Unión belüli szabad forgalomba bocsátásának feltétele az ideiglenes vám összegével megegyező vámbiztosíték nyújtása.

(5) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó megfelelő hatályos rendelkezések alkalmazandók.

2. cikk

(1) Az érdekelt felek az e rendelet hatálybalépésének időpontjától számított 25 naptári napon belül:

- a) tájékoztatást kérhetnek azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján ez a rendelet elfogadásra került;
- b) írásban észrevételeket tehetnek a Bizottságnál; valamint
- c) kérhetik a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat.

(2) Az (EU) 2016/1036 rendelet 21. cikkének (4) bekezdésében említett felek az e rendelet hatálybalépésének időpontjától számított 25 naptári napon belül észrevételeket tehetnek az ideiglenes intézkedések alkalmazására vonatkozóan.

3. cikk

Az (EU) 2018/671 bizottsági végrehajtási rendelet 1. cikkének (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság az (EU) 2016/1037 rendelet 24. cikkének (5) bekezdése alapján utasítja a vámhatóságokat a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 8711 60 10 és ex 8711 60 90 (TARIC-kód: 8711 60 90 10) KN-kódok alá tartozó, következőképpen meghatározott termék Unióba érkező behozatalainak nyilvántartásba vételéhez szükséges lépések megtételére: kerékpárok pedálhajtással, elektromos segédmotorral felszerelve.”

4. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Az 1. cikket hat hónapig kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2018. július 17-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

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

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

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