2025/114

24.1.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/114

ze dne 23. ledna 2025,

kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]) (dále jen „základní nařízení"), a zejména na článek 18 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1 Platná opatření

(1) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/72 ([2]) (dále jen „původní nařízení") uložila Evropská komise (dále jen „Komise") vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR" nebo „dotčená země" nebo „Čína"). Aktuálně platná vyrovnávací cla se pohybují v rozmezí od 3,9 % do 17,2 % (dále jen „původní opatření"). Šetření, které vedlo k uložení původních opatření, bude dále označováno jako „původní šetření".

(2) V návaznosti na rozsudek Tribunálu ve věci T-243/19 byla v březnu 2023 prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/610 ([3]) znovu uložena vyrovnávací cla společnosti Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd. Znovu uložené clo bylo stanoveno na stejné úrovni jako v původním nařízení. V současné době tedy platí sazby vyrovnávacího cla, které byly stanoveny prováděcím nařízením (EU) 2019/72.

(3) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/73 ([4]) Komise rovněž uložila konečná antidumpingová opatření na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Číny. Aktuálně platná antidumpingová cla se pohybují v rozmezí od 9,9 % do 70,1 %.

1.2 Zahájení přezkumu před pozbytím platnosti

(4) Dne 17. ledna 2024 zahájila Komise přezkum před pozbytím platnosti týkající se dovozu elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky do Unie na základě článku 18 základního nařízení. Oznámení o zahájení přezkumu zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* ([5]) (dále jen „oznámení o zahájení přezkumu").

([1]) Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/610 ze dne 17. března 2023 o opětovném uložení konečného vyrovnávacího cla na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky, pokud jde o společnost Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd. v návaznosti na rozsudek Tribunálu ve věci T-243/19 (Úř. věst. L 80, 20.3.2023, s. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/73 ze dne 17. ledna 2019, o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Oznámení o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti antisubvenčních opatření vztahujících se na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komise zahájila šetření na základě žádosti o přezkum, kterou podalo dne 16. října 2023 Evropské sdružení výrobců jízdních kol (dále jen „žádost“ a „žadatel“) jménem odvětví výroby elektrických jízdních kol v Unii ve smyslu čl. 10 odst. 6 základního nařízení. Žádost obsahovala důkazy o pravděpodobnosti přetrvávání subvencování a obnovení újmy působené výrobnímu odvětví Unie, které byly dostatečné k zahájení šetření.

(6) Před zahájením přezkumu před pozbytím platnosti Komise oznámila vládě ČLR (dále jen „čínská vláda“) ([6]), že obdržela řádně podloženou žádost, a vyzvala čínskou vládu ke konzultacím v souladu s čl. 10 odst. 7 základního nařízení. Čínská vláda neodpověděla, a proto se konzultace neuskutečnily.

1.3 **Období přezkumného šetření a posuzované období**

(7) Šetření týkající se subvencování a újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2023 (dále jen „období přezkumného šetření“). Zkoumání trendů, které mají význam pro posouzení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení újmy, zahrnovalo období od 1. ledna 2020 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).

1.4 **Zúčastněné strany**

(8) V oznámení o zahájení přezkumu byly zúčastněné strany vyzvány, aby se obrátily na Komisi a zúčastnily se šetření. Kromě toho Komise o zahájení přezkumu před pozbytím platnosti výslovně informovala žadatele, všechny známé výrobce v Unii, známé výrobce v ČLR a orgány ČLR, známé dovozce, uživatele, jakož i sdružení, o nichž je známo, že se jich zahájení opatření před pozbytím platnosti týká, a vyzvala je k účasti.

(9) Zúčastněné strany měly možnost se k zahájení přezkumu před pozbytím platnosti vyjádřit a požádat o slyšení u Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních. Jménem osmi společností v Unii, které montují součásti elektrokol dovážené z Číny a dalších třetích zemí, se přihlásila skupina *ad hoc* a předložila své připomínky. Tyto připomínky se netýkaly zahájení přezkumu jako takového a byly řešeny v oddíle 6 o zájmu Unie níže. Tato skupina rovněž požádala Komisi o slyšení, které se konalo 30. dubna 2024.

1.5 **Výběr vzorků**

(10) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že možná bude nutné vybrat vzorek zúčastněných stran v souladu s článkem 27 základního nařízení.

1.5.1 *Výběr vzorku výrobců v Unii*

(11) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že se rozhodla omezit šetření na přiměřený počet výrobců v Unii prostřednictvím výběru vzorku. Komise vybrala vzorek na základě největšího reprezentativního objemu výroby, který mohl být ve stanovené lhůtě přiměřeně přezkoumán.

(12) V souladu s článkem 27 základního nařízení vyzvala Komise zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily. K předběžnému výběru vzorku nebyly obdrženy žádné připomínky. Pokud jde o výrobní odvětví Unie, vzorek se považoval za reprezentativní.

1.5.2 *Výběr vzorku dovozců*

(13) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace stanovené v oznámení o zahájení přezkumu.

(14) Na formulář pro výběr vzorku neodpověděl žádný dovozce, který není ve spojení.

([6]) Pojem „čínská vláda“ se v tomto nařízení používá v širším smyslu a zahrnuje Státní radu, jakož i všechna ministerstva, útvary, agentury a správní orgány na ústřední, regionální a místní úrovni.

1.5.3 *Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR*

(15) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny známé výrobce v ČLR, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení přezkumu. Komise kromě toho požádala zastoupení Čínské lidové republiky při Evropské unii, aby označilo a/nebo kontaktovalo případné další výrobce, kteří by mohli mít zájem o účast na šetření.

(16) Pouze dva vyvážející výrobci z Čínské lidové republiky poskytli odpověď na výběr vzorku, a výběr vzorku proto nebyl považován za nutný. Tyto dvě společnosti však společně představovaly méně než 0,1 % čínského výrobního odvětví elektrických jízdních kol, pokud jde o i) vývoz do Unie, ii) domácí prodej a iii) čínskou výrobní kapacitu v období přezkumného šetření. Komise se proto domnívala, že tyto dvě společnosti nelze pro účely šetření v rámci přezkumu před pozbytím platnosti považovat za reprezentativní pro čínské výrobní odvětví elektrických jízdních kol a že informace o těchto konkrétních společnostech nemohou být podkladem pro reprezentativní zjištění týkající se veškerého vývozu z ČLR do Unie.

(17) Komise proto dospěla k závěru, že spolupráce ze strany výrobců elektrických jízdních kol v ČLR není dostatečná k učinění reprezentativních zjištění, a informovala obě společnosti, jakož i orgány Čínské lidové republiky, že Komise má v úmyslu použít článek 28 základního nařízení a založit svá zjištění o přetrvávání nebo opakovaném výskytu subvence a újmy, pokud jde o dovoz z Čínské lidové republiky, na dostupných skutečnostech.

1.6 **Odpovědi na dotazníky a inspekce na místě**

(18) Komise vyzvala dvě společnosti, které poskytly odpovědi na výběr vzorku, aby kontaktovaly útvary Komise v případě, že hodlají vyplnit dotazník, a to i přes to, že nejsou pro odvětví elektrokol v ČLR reprezentativní (viz výše). Při zahájení šetření byla kopie dotazníku zpřístupněna v dokumentaci určené zúčastněným stranám k nahlédnutí a na internetových stránkách GŘ pro obchod. Nebyla předložena žádná odpověď na dotazník.

(19) Dne 12. února 2024 zaslala Komise čínské vládě dotazník. Čínská vláda byla rovněž požádána, aby zaslala zvláštní dotazníky i) společnosti Chinese Export & Credit Insurance Corporation (dále jen „Sinosure“), ii) výrobcům a distributorům motorů, baterií a dalších součástí a komponentů elektrokol a iii) bankám a dalším finančním institucím, o nichž je čínské vládě známo, že poskytly úvěry dotčenému odvětví.

(20) Komise neobdržela žádné odpovědi na výše uvedené dotazníky. Komise proto verbální nótou ze dne 5. dubna 2024 informovala čínskou vládu o svém záměru použít článek 28 základního nařízení, pokud jde o informace požadované v dotaznících zaslaných čínské vládě, a vyzvala ji, aby se k nim vyjádřila. Žádné připomínky obdrženy nebyly.

(21) Komise si opatřila a ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné ke stanovení pravděpodobnosti přetrvání nebo obnovení dumpingu a újmy a ke stanovení zájmu Unie. Inspekce na místě podle článku 26 základního nařízení byly provedeny v prostorách těchto společností:

Výrobci v Unii

— Cube Bikes, Německo,

— Accell Hunland, Maďarsko,

— Cross, Bulharsko.

1.7 **Poskytnutí informací**

(22) Dne 25. října 2024 Komise zveřejnila základní skutečnosti a úvahy, na jejichž základě hodlá zachovat platná vyrovnávací cla. Všem stranám byla poskytnuta lhůta, během níž se mohly k poskytnutým informacím vyjádřit.

(23) Několik zúčastněných stran předložilo připomínky, které Komise zvážila a kterým se věnují oddíly 2.3, 3.9 a 6 níže. Jedna strana požádala o slyšení a byla vyslechnuta.

2. **VÝROBEK, KTERÝ JE PŘEDMĚTEM PŘEZKUMU, DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK**

2.1 **Výrobek, který je předmětem přezkumu**

(24) Výrobek, který je předmětem přezkumu, je stejný jako v původním šetření, a to jízdní kola, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem (dále jen „elektrická jízdní kola“ nebo „elektrokola“), v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10).

2.2 **Dotčený výrobek**

(25) Dotčeným výrobkem v tomto šetření je výrobek, který je předmětem přezkumu, pocházející z Čínské lidové republiky.

2.3 **Obdobný výrobek**

(26) Jak bylo zjištěno v původním šetření, tento přezkum před pozbytím platnosti potvrdil, že následující výrobky mají stejné základní fyzikální a technické vlastnosti a stejná základní použití:

— dotčený výrobek při vývozu do Unie,

— výrobek, který je předmětem přezkumu, vyráběný a prodávaný na domácím trhu Čínské lidové republiky,

— výrobek, který je předmětem přezkumu, vyráběný a prodávaný vyvážejícími výrobci do zbytku světa, a

— výrobek, který je předmětem přezkumu, vyráběný a prodávaný v Unii výrobním odvětvím Unie.

(27) Proto se tyto výrobky považují za obdobné výrobky ve smyslu čl. 2 písm. c) základního nařízení.

(28) Po poskytnutí informací jedna strana uvedla, že by Komise měla upřesnit, že díly dovážené osvobozenými dovozci a/nebo od osvobozených zahraničních vývozců podle prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2024/1279 ([7]) by neměly být považovány za dotčený výrobek. Podle této strany by mělo být vyjasněno, že části dotčeného výrobku, které mají být použity k výrobě dotčeného výrobku, nepodléhají vyrovnávacímu clu, pokud jsou dováženy samostatně.

(29) Komise se domnívala, že toto vyjasnění není opodstatněné, neboť na součásti se opatření, která jsou předmětem tohoto přezkumu, nevztahují. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

([7]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1279 ze dne 8. května 2024 o osvobozeních od rozšířeného antidumpingového cla z dovozu některých součástí jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky podle nařízení Komise (ES) č. 88/97 (Úř. věst. L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. PRAVDĚPODOBNOST PŘETRVÁVÁNÍ SUBVENCOVÁNÍ

(30) V souladu s článkem 18 základního nařízení a jak bylo uvedeno v oznámení o zahájení přezkumu, Komise zkoumala, zda by pozbytí platnosti stávajících opatření pravděpodobně vedlo k přetrvávání subvencování.

3.1 Nedostatečná spolupráce a využití dostupných údajů v souladu s čl. 28 odst. 1 základního nařízení

(31) Dne 12. února 2024 zaslala Komise čínské vládě dotazník. Čínská vláda byla rovněž požádána, aby zaslala zvláštní dotazníky i) společnosti Chinese Export & Credit Insurance Corporation (dále jen „Sinosure"), ii) výrobcům a distributorům motorů, baterií a dalších součástí a komponentů elektrokol a iii) bankám a dalším finančním institucím, o nichž je čínské vládě známo, že poskytly úvěry dotčenému odvětví.

(32) Komise neobdržela žádné odpovědi na výše uvedené dotazníky. Komise proto verbální nótou ze dne 5. dubna 2024 informovala čínskou vládu o svém záměru použít článek 28 základního nařízení, pokud jde o informace požadované v dotaznících zaslaných čínské vládě, a vyzvala ji, aby se k nim vyjádřila. Žádné připomínky obdrženy nebyly.

(33) Vzhledem k tomu, že spolupráce ze strany výrobců elektrických jízdních kol v ČLR nebyla dostatečná pro učinění reprezentativních zjištění pro účely tohoto přezkumu před pozbytím platnosti (viz 16. a 17. bod odůvodnění výše), a vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády a dalších příslušných stran v ČLR, které byly požádány o poskytnutí informací, jak je popsáno výše, se Komise v souladu s článkem 28 základního nařízení uchýlila k využití dostupných údajů, aby zjistila pravděpodobnost přetrvání subvencování odvětví elektrických jízdních kol v ČLR.

(34) Komise proto pro svou analýzu použila všechny dostupné údaje, zejména:

a) informace obsažené v žádosti;

b) zjištění Komise v původním šetření, jak je uvedeno v prováděcím nařízení (EU) 2019/72;

c) zjištění nejnovějších antisubvenčních šetření provedených Komisí, která se týkala podporovaných výrobních odvětví v Číně, jako je odvětví bezdřevého natíraného papíru ([8]) (šetření týkající se bezdřevého natíraného papíru), ploché za tepla válcované oceli ([9]) (šetření týkající se oceli válcované za tepla), nekonečných skleněných vláken (šetření týkající se nekonečných skleněných vláken) ([10]) a kabelů z optických vláken (šetření týkající se kabelů z optických vláken) ([11]), kde byly podobné subvence zkoumány;

d) pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v hospodářství Čínské lidové republiky pro účely šetření v oblasti ochrany obchodu (dále jen „zpráva o Číně") ([12]).

([8]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1647 ze dne 21. srpna 2023 o uložení konečného vyrovnávacího cla na dovoz určitého bezdřevého natíraného papíru pocházejícího z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 (Úř. věst. L 207, 22.8.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1123 ze dne 7. června 2023, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 (Úř. věst. L 148, 8.6.2023, s. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/328 ze dne 24. února 2021, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz výrobků z nekonečných skleněných vláken pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 (Úř. věst. L 65, 25.2.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/72 ze dne 18. ledna 2022, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky a mění prováděcí nařízení (EU) 2021/2011 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 12, 19.1.2022, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD(2024) 91 final ze dne 10. dubna 2024.

3.2 **Úvodní poznámky k odvětví elektrických jízdních kol v ČLR**

(35) V původním šetření Komise stanovila vizi čínské vlády pro zlepšení a podporu klíčových výrobních odvětví, jako je odvětví elektrických jízdních kol, prostřednictvím provádění několika plánů na celostátní, místní a odvětvové úrovni. Zejména 13. pětiletý plán národního hospodářského a sociálního rozvoje ČLR na období 2016–2020 (dále jen „13. pětiletý plán“) zahrnul vozidla využívající nové zdroje energie mezi strategická výrobní odvětví ([13]), zatímco plán rozvoje lehkého průmyslu na stejné období (2016–2020), který vypracovala čínská vláda za účelem provádění 13. pětiletého plánu, a iniciativa „Made in China 2025“ výslovně označují odvětví jízdních kol a odvětví baterií za klíčová výrobní odvětví.

(36) Jak je popsáno v původním nařízení ([14]), v rámci plánu rozvoje lehkého průmyslu si odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol vyžádalo „naplánování zdokonalení technologií“ prostřednictvím „industrializace jízdních kol z nových materiálů, technické transformace linky pro výrobu inteligentních, ekologicky šetrných a účinných elektrických jízdních kol a důležitých součástí“. Tento plán také doporučuje „podporovat odvětví jízdních kol tak, aby se vyvíjelo směrem k lehkým, diverzifikovaným, módním a inteligentním výrobkům. Urychlit výzkum a vývoj a používat vysokopevnostní lehké materiály, převod, hnací systém, nové zdroje energie, inteligentní techniku snímání a technologii internetu věcí. Zaměřit se na rozvoj diverzifikovaných jízdních kol vhodných pro módní a neformální účely, cvičení a fitness, dálkové přejezdy a vysoce funkční skládání a elektrických jízdních kol splňujících normu a inteligentních elektrických jízdních kol s lithium-iontovou baterií“. Plán rozvoje lehkého průmyslu navíc uvádí některá konkrétní politická opatření na podporu klíčových výrobních odvětví, jako jsou odvětví elektrických jízdních kol a baterií. Zejména se jednalo o opatření, jako je reforma pro zvýšení přístupu na trh, zvýšení podpory finanční daňové politiky a finanční podpory.

(37) Pokud jde o konkrétní úroveň výrobního odvětví jízdních kol, 13. pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol (2016–2020), vydaný čínským sdružením výrobců jízdních kol (China Bicycle Association, dále jen „CBA“), zahrnul odvětví jízdních kol mezi nově vznikající odvětví a uvedl: *„nově vznikající odvětví jsou podporována na úrovni celostátní strategie, jako jsou například nové zdroje energie, nové materiály, internet, úspora energie a ochrana životního prostředí a informační technologie, takže pro tradiční odvětví se stalo nevyhnutelným trendem vstoupit do segmentu středně drahých a drahých výrobků. Zejména poté, co páté plenární zasedání navrhlo „prosazovat nízkouhlíkový rozvoj dopravy a podporovat ekologickou cyklistiku“, bude odvětví jízdních kol jistě mít nové historické příležitosti k rozvoji.*“ Třináctý plán pro odvětví jízdních kol dále uvádí, že *„rozsah vývozu jízdních kol a náhradních dílů bude stálý a vývoz elektrických jízdních kol se výrazně zvýší. Integrace výrobního odvětví bude dále posílena a příspěvek předních podniků k objemu výroby přesáhne 50 %. Výrobní odvětví bude podporovat, společně budovat a zdokonalovat 3–5 průmyslových klastrů a charakteristických regionů. Každoročně se zvýší podíl středně drahých a drahých jízdních kol a jízdních kol s lithiovou baterií.*“ Jedním z hlavních úkolů plánu byla *„další podpora vývoje rozmanitých, značkových a drahých jízdních kol ve výrobním odvětví a postupné zvyšování počtu cyklistů a podílu středně drahých a drahých jízdních kol; realizace lehkých a inteligentních elektrických jízdních kol s lithiovou baterií a neustálé zvyšování podílu jízdních kol s lithiovou baterií na trhu a podílu vývozu elektrických jízdních kol“* ([15]).

(38) Kromě toho čínská vláda v „katalogu investičních projektů, které podléhají ověření a schválení vládou“ naznačila vyšší prioritu vozidel využívajících alternativní zdroje energie, včetně elektrických jízdních kol: „Výrobní kapacita, která zvyšuje počet vozidel využívajících tradiční pohonné hmoty, bude přísně kontrolována, takže noví výrobci vozidel využívajících tradiční pohonné hmoty již v zásadě nebudou nadále předmětem ověřováni a schvalováni za účelem výstavby. Bude se usilovat o aktivní usměrňování zdravého a náležitého rozvoje vozidel využívajících alternativní zdroje energie“ ([16]).

(39) Také iniciativa „Made in China 2025“, rozhodnutí č. 40 a Národní plán pro střednědobý a dlouhodobý rozvoj v oblasti vědy a techniky (2006–2020) označily odvětví elektrických jízdních kol za strategické/podporované klíčové odvětví, jehož rozvoj by měl být upřednostňován a podporován ([17]).

([13]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, 97. až 100. bod odůvodnění.
([14]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, 101. až 106. bod odůvodnění.
([15]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, 109. až 113. bod odůvodnění.
([16]) Tamtéž, 114. bod odůvodnění.
([17]) Tamtéž, 129. bod odůvodnění.

(40) Původním šetřením bylo dále zjištěno, že čínská vláda prostřednictvím různých plánů na celostátní, regionální a odvětvové úrovni podporovala nejen výrobu elektrických jízdních kol, ale také jejich součástí, zejména motorů a baterií ([18]). Zejména 13. pětiletý plán výslovně zmiňuje podporu rozvoje vysoce účinného skladování energie, zatímco plán rozvoje lehkého průmyslu uvádí odvětví baterií jako klíčové odvětví. Kromě toho byly součásti jízdních kol, konkrétně baterie a lehké kovy pro rámy, uvedeny jako podporovaná odvětví v „Směrném katalogu odvětví vhodných pro zahraniční investice“ a v „Katalogu prioritních výrobních odvětví pro účely zahraničních investic ve střední a západní Číně“. Konečně, lithium-iontové baterie byly součástí seznamu podporovaných odvětví ve Směrném katalogu pro restrukturalizaci průmyslu.

(41) Komise proto v původním nařízení dospěla k závěru, že odvětví elektrických jízdních kol a jejich součástí je považováno za klíčové/strategické výrobní odvětví, jehož rozvoj čínská vláda aktivně podporuje jako cíl politiky ([19]).

(42) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti potvrdila, že čínská vláda nadále aktivně podporuje rozvoj odvětví elektrických jízdních kol a jejich součástí, které jsou v Číně stále považovány za klíčová výrobní odvětví, a to prostřednictvím různých politických dokumentů a právních předpisů, jak je uvedeno níže.

Čtrnáctý pětiletý plán

(43) Ve čtrnáctém pětiletém plánu na období 2021–2025 (dále jen „14. pětiletý plán“) se zdůrazňuje strategická vize čínské vlády, pokud jde o zlepšení a podporu klíčových odvětví ([20]). Podle jeho kapitoly I je jedním z hlavních směrů rozvoje prosazování modernizace tradiční průmyslové struktury a prohloubení „technologické revoluce a průmyslové transformace“. Tato myšlenka je dále rozvedena v kapitole IV, která se zaměřuje na rozvoj optimalizovaného moderního průmyslového systému s cílem učinit z Číny „výrobní velmoc“. Aby se nově vznikající odvětví „zrychlila a rozšířila“, plán podporuje rozvoj a prosazuje výrobu „vozidel využívajících nové zdroje energie a ekologických a k životnímu prostředí šetrných výrobků“, jak tomu bylo již ve 13. pětiletém plánu.

(44) 14. pětiletý plán je dále prováděn prostřednictvím místních a odvětvových plánů, které určují směr politik, jež mají být prováděny pro rozvoj strategických výrobních odvětví a sektorů.

(45) Nad rámec 14. pětiletého plánu jej každá nižší než centrální úroveň provádí s provinčními a místními plány, aby byla zajištěna účinná opatření. Jednalo se zejména o tyto oblasti:

(46) Provincie Tchien-ťin ve svém 14. pětiletém plánu pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu předpokládá urychlenou přeměnu na „silné výrobní město“ ([21]). Tchien-ťin považuje odvětví jízdních kol a elektrokol za „výhodné odvětví“, které je třeba „důrazně“ rozvíjet ([22]). Vozidla využívající nové zdroje energie jsou pro provincii Tchien-ťin také hlavní prioritou, protože provincie chce rozvíjet energeticky úsporná vozidla a vozidla využívající nové zdroje energie. Plán provincie Tchien-ťin počítá s rozšířením odvětví lithium-iontových baterií prostřednictvím vývoje materiálů, jako je nikl, grafit a uhlíkový křemík, s cílem urychlit jejich využití ve vozidlech využívajících nové zdroje energie. Další materiály důležité pro výrobu elektrokol, jako jsou plechy ze slitiny hořčíku a hliníku pro součásti, např. náboje kol, špičková ocel pro ocelové tyče a ocelové dráty, jsou také hlavní oblastí podpory ([23]). Na podporu 14. pětiletého plánu zveřejnil Úřad pro zahraniční záležitosti městské lidové vlády v Tchien-ťinu seznam 33 politických pobídek pro zlepšení ekonomiky v 1. čtvrtletí roku 2023, včetně subvencí ve výši až 50 milionů jüanů na podnik ([24]).

([18]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, 116. až 128. bod odůvodnění.
([19]) Tamtéž, 130. bod odůvodnění.
([20]) Všečínské shromáždění lidových zástupců, 2021, Nástin 14. pětiletého programu národního hospodářského a sociálního rozvoje Čínské lidové republiky a dlouhodobá vize do roku 2035, k dispozici na adrese: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (navštíveno: 22.11.2023) (v čínštině).
([21]) „14. pětiletý plán“ pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu v Tchien-ťinu.
([22]) Tamtéž, strany 23–24.
([23]) Tamtéž, strany 14–20.
([24]) 33 politických pobídek Tchien-ťinu pro zlepšení ekonomiky v 1. čtvrtletí roku 2023, body 10, 17, 18.

(47) Plán pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu v provincii Ťiang-su během 14. pětiletého plánu stanoví jako cíl prosperovat v rozvoji zpracovatelského průmyslu. Jednou z klíčových průmyslových priorit jsou vozidla využívající nové zdroje energie, která budou podporována programy výzkumu a vývoje a podporou fúzí a akvizic ([25]). Lithium-iontové baterie jsou považovány za klíčové produkty pro elektrické automobily a jejich vývoj má být podporován prostřednictvím programů výzkumu a vývoje ([26]).

(48) Akční plán na podporu stálého pokroku a zlepšení kvality průmyslového hospodářství v provincii Če-ťiang předpokládá posílení průmyslového řetězce se zaměřením na některá výrobní odvětví, včetně vozidel využívajících nové zdroje energie. Vozidla využívající nové zdroje energie jsou jedním ze sedmadvaceti odvětví, která mají získat finanční podporu provincie Če-ťiang ([27]).

(49) Akční plán pro rozvoj klastrů strategických průmyslových pilířů moderního lehkého průmyslu a textilního průmyslu v provincii Kuang-tung (2021–2025) uvádí mezi klíčovými technologiemi a materiály v klíčových odvětvích moderního lehkého průmyslu a textilního průmyslu převodové systémy jízdních kol. Plán uvádí pět měst provincie Kuang-tung jako čínská „bike valleys“ (tj. Kuang-čou, Šen-čen, Chuej-čou, Tung-kuan a Čung-šan) ([28]).

(50) Na úrovni konkrétního výrobního odvětví vydalo čínské sdružení výrobců jízdních kol (dále jen „CBA“) 14. pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol, aby připravilo půdu pro expanzi čínských jízdních kol a elektrokol na zahraniční trhy. Jak bylo potvrzeno i v původním šetření ([29]), CBA je veřejnoprávním subjektem ve smyslu čl. 2 písm. b) základního nařízení. Sdružení CBA je dceřinou společností Čínské národní rady pro lehký průmysl („CNLIC“), bývalého ministerstva lehkého průmyslu. Představenstvo CBA má rovněž úzké vazby na čínskou vládu. Kromě toho musí být generální ředitel nebo předseda státního podniku nebo sdružení výrobců jízdních kol vždy členem Komunistické strany Číny. Dokonce i v představenstvu soukromých společností vyrábějících elektrokola, které jsou členy CBA a jsou v představenstvu CBA, musí být vždy člen Komunistické strany Číny, což potvrzuje povahu CBA jako veřejnoprávního subjektu.

(51) Podle 14. plánu pro odvětví jízdních kol má být celková situace v oblasti rozvoje odvětví jízdních kol a elektrokol řízena prostřednictvím reforem „centralizovaným způsobem“ a zaměřením se na obecný cíl zlepšení kvality, zvýšení efektivity a modernizace a vybudování země se silným odvětvím jízdních kol a elektrokol. Plán rovněž stanoví cíle pro udržení vysokého objemu vývozu jízdních kol a elektrokol a zlepšení podílu čínských výrobců na mezinárodním trhu ([30]). Těchto cílů by mělo být dosaženo prostřednictvím provádění podpůrných politik, jako je poskytování zvláštních fondů na podporu rozvoje odvětví jízdních kol a elektrokol ([31]).

(52) Čtrnáctý pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol popisuje tři aspekty rozvoje čínského odvětví jízdních kol a elektrokol na období po 14. pětiletém období: i) do roku 2025 se má prostřednictvím modernizace upevnit vytvoření velkého národa jízdních kol a elektrokol; ii) do roku 2035 se čínské odvětví jízdních kol a elektrokol stane dominantní silou na mezinárodním trhu; iii) do poloviny století se Čína stane výrobcem jízdních kol a elektrokol se „*statusem silného národa jízdních kol/elektrokol*“ ([32]). Kromě obecného národního plánu pro odvětví jízdních kol a elektrokol stanoví 14. pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol „regionální koordinované strategie rozvoje“ ([33]). Deset regionů a provincií ([34]) je pověřeno realizací předpokládaného průmyslového uspořádání s cílem podpořit výrobu elektrických jízdních kol, jízdních kol a jejich součástí, aby se dostaly na světový trh.

([25]) Plán pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu v provincii Ťiang-su, strana 42.
([26]) Tamtéž, strana 27.
([27]) Akční plán na podporu stálého pokroku a zlepšení kvality průmyslového hospodářství v provincii Če-ťiang, strany 2 a 15.
([28]) Akční plán pro rozvoj klastrů strategických průmyslových pilířů moderního lehkého průmyslu a textilního průmyslu v provincii Kuang-tung (2021–2025), strany 12 a 15.
([29]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72 („původní šetření týkající se *elektrokol z Číny*“).
([30]) 14. pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol, strany 3–4 a 13–14. K dispozici na internetové adrese: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Tamtéž, strany 59 a 62–63.
([32]) Tamtéž, strany 27 a 28.
([33]) Tamtéž, strany 35–37.
([34]) Tchien-ťin, Wuqing Bicycle and Parts Co-development Zone, provincie Che-pej, provincie Ťiang-su, Suzhou Bicycle Export Base, provincie Če-ťiang, Taizhou Electric Bicycle Production and Export Concentration Zone, provincie Kuang-tung, Foshan Sports Bike R&D and Design Industrial Base a provincie Kuang-si.

(53) Dalším důležitým politickým dokumentem jsou Poradní stanoviska k podpoře kvalitního rozvoje lehkého průmyslu, která předpokládají několik podpůrných opatření pro čínské odvětví jízdních kol, elektrokol a součástí ([35]). Cílem stanovisek je podpořit inovace a výrobu všech typů jízdních kol a elektrokol a rozvíjet výrobu baterií pro digitální a ekologickou transformaci. Toho má být dosaženo prostřednictvím daňových a finančních podpůrných opatření, vytváření integrovaných průmyslových klastrů a poskytování výhod prostřednictvím politik „Jeden pás, jedna cesta" a „Going Global" ([36]).

Made in China 2025.

(54) Iniciativa „Made in China 2025" je státem řízená průmyslová politika, která usiluje o to, aby ČLR získala dominantní postavení v celosvětové výrobě vyspělých technologií prostřednictvím vládních subvencí, státních podniků a získávání duševního vlastnictví, a nahradila tak zahraniční kapacity ([37]). Úřad zmocněnce Spojených států amerických pro obchod rovněž zjistil, že čínský stát zřídil na podporu určených výrobních odvětví fondy, které mají k dispozici více než 500 miliard USD ([38]).

(55) Politika Made in China 2025 zahrnuje opatření, která se přímo týkají výroby elektrokol, a uvádí strategické úkoly, které mají být provedeny do roku 2025, včetně zintenzivnění *„úsilí ve výzkumu a vývoji v oblasti vyspělých technologií, procesů a zařízení pro úsporu energie a ochranu životního prostředí"*, posílení *„výzkumu a vývoje ekologicky šetrných výrobků, zevšeobecnění technik lehkých materiálů, nízké spotřeby energie a snadného využití, soustavné prosazování energetické účinnosti koncových elektrických spotřebičů, včetně motorů, kotlů, spalovacích motorů a elektrických přístrojů, […] a energetické podpory zeleného a nízkouhlíkového vývoje odvětví výroby nových materiálů, nových zdrojů energie, zařízení špičkových technologií"* ([39]).

Rozhodnutí č. 40

(56) Rozhodnutí Státní rady č. 40 je právní dokument vydaný v roce 2005, jehož cílem je podpořit průmyslovou restrukturalizaci v Číně podporou rozvoje odvětví vyspělých technologií a odstraněním zastaralých výrobních kapacit ([40]). „Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci", který je opatřením pro provádění rozhodnutí č. 40, poskytuje čínské vládě zásadní pokyny pro investiční projekty a formuluje a prosazuje politiky v oblasti veřejných financí, daní, úvěrů, dovozu a vývozu a také pozemků ([41]).

(57) Rozhodnutí č. 40, které je právně závazné pro veřejnoprávní subjekty a hospodářské subjekty v ČLR, rozděluje různá výrobní odvětví do tří kategorií, a to: podporované, omezené a zakázané projekty. Podle rozhodnutí č. 40 je několik významných odvětví označeno jako podporovaná, na která se pak vztahuje několik subvencí (Státní rada nařizuje všem čínským finančním institucím poskytovat úvěrovou podporu a přislíbila zavedení „jiných preferenčních politik týkajících se podporovaných projektů"). Zejména baterie a lehké materiály jsou ve vydání Katalogu pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci z roku 2019 zařazeny do kategorie „podporované" (v kapitole XIX) ([42]).

([35]) Poradní stanoviska k podpoře kvalitního rozvoje lehkého průmyslu, 2022, k dispozici online na adrese: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Tamtéž, body 17, 18, 20, 21 a 23.

([37]) Oznámení Státní rady o zveřejnění dokumentu Made in China 2025, k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) Úřad zmocněnce Spojených států amerických pro obchod, „2019 Report to Congress On China's WTO Compliance" (Zpráva o dodržování pravidel WTO Čínou za rok 2019 určená Kongresu), březen 2020, s. 31 (k dispozici na adrese: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Oznámení Státní rady o zveřejnění dokumentu „Made in China 2025", k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([40]) K dispozici na adrese http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.

([41]) Rozhodnutí Státní rady č. 40 o vyhlášení a provedení dočasných pravidel o podpoře průmyslové restrukturalizace (2005); Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci (2019) (k dispozici na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci (2019), s. 17 (k dispozici na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Kromě toho jsou součásti jízdních kol, a zejména baterie a lehké kovy pro rámy, v Katalogu podporovaných odvětví pro zahraniční investice (verze z roku 2020) ([43]) uvedeny na seznamu „podporovaných výrobních odvětví".

Závěry

(59) Vzhledem k tomu, že neexistují žádné informace svědčící o opaku, z výše uvedeného vyplývá, že elektrokola a jejich dodavatelský řetězec jsou i nadále součástí výrobních odvětví „podporovaných" čínskou vládou a v důsledku toho jsou příjemci trvalé podpory ze strany čínské vlády, která zahrnuje přístup k preferenčnímu financování, osvobození od daní, vstupy za cenu nižší než přiměřenou (pozemky, baterie, motory atd.), jakož i přístup ke grantovým programům na celostátní, regionální i místní úrovni.

3.3 Subvence a subvenční programy zkoumané v současném přezkumu před pozbytím platnosti

(60) Vzhledem k nedostatečné spolupráci se Komise rozhodla přezkoumat podle článku 28 základního nařízení, za prvé, zda subvence, které byly v původním šetření vyrovnány a na které se odkazuje v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti, nadále přinášely výhody výrobnímu odvětví elektrických jízdních kol v ČLR během období přezkumného šetření, a za druhé, zda je pravděpodobné, že subvencování bude pokračovat, pokud by opatření pozbyla platnosti.

(61) Těmito subvencemi nebo subvenčními programy jsou:

a) Preferenční financování

Úvěry a úvěrové linky

b) Pojištění vývozních úvěrů

c) Poskytování zboží vládou za cenu nižší než přiměřenou

Poskytování motorů za cenu nižší než přiměřenou

Poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou

Poskytování práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou

d) Programy osvobození od přímých daní a jejich snížení

Úlevy na dani z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi

Odpočet daně z příjmů podniků u výdajů na výzkumné a vývojové činnosti

Osvobození od daně z výnosů z dividend mezi způsobilými tuzemskými podniky

e) Programy týkající se nepřímých daní a dovozního cla

Osvobození od DPH a snížení dovozních cel při využívání dovezeného zařízení a technologií

f) Grantové programy

Granty ad hoc poskytované místními/regionálními orgány

3.4 Preferenční financování (úvěry, úvěrové linky)

3.4.1 *Zjištění původního šetření*

(62) V původním šetření ([44]) Komise zjistila, že banky ve vlastnictví státu jsou veřejnoprávními subjekty, jelikož vykonávají vládní funkce a přitom jednají z pověření vlády. Podpůrně Komise rovněž zjistila, že tyto banky byly v každém případě pověřeny a usměrněny čínskou vládou, aby vykonávaly funkce, které obvykle náleží vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení.

([43]) Katalog podporovaných odvětví pro zahraniční investice, body 129, 268, 269, 271 a 304 (vydání z roku 2022, k dispozici na adrese: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.5.1.

(63) Na základě normativního právního rámce platného pro finanční sektor v ČLR, zejména článku 34 zákona o komerčním bankovnictví, článku 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů a rozhodnutí č. 40, Komise rovněž zjistila, že soukromé komerční banky v Číně byly ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení pověřeny nebo usměrněny, aby prováděly vládní politiku ([45]).

(64) Komise proto v původním šetření dospěla k závěru, že všechny finanční instituce působící v ČLR sledovaly vládní politiku a poskytovaly úvěry i úvěrové linky ([46]) za preferenční sazby odvětví výroby elektrických jízdních kol, které bylo považováno za podporované odvětví.

(65) Bylo zjištěno, že v míře, v níž jsou úvěry a úvěrové linky poskytovány za podmínek výhodnějších, než jaké by mohli jejich příjemci získat na volném trhu, je těmto poskytována výhoda ve smyslu čl. 3 odst. 2 a čl. 6 písm. b) základního nařízení. Výhodu, kterou příjemci získali, představoval rozdíl mezi částkou úroků, kterou společnost skutečně uhradila, a částkou, kterou by společnost zaplatila za srovnatelný obchodní úvěr nebo úvěrovou linku na volném trhu ([47]).

(66) Bylo zjištěno, že tento program subvencí je specifický ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, neboť úvěrové instituce poskytly preferenční úvěry a úvěrové linky pouze omezenému počtu společností/odvětví, které čínská vláda považuje za klíčová/strategická odvětví, mezi něž patří i odvětví výroby elektrických jízdních kol.

(67) Subvenční sazby zjištěné v původním šetření pro tento program se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovaly v rozmezí od 0,23 % do 2,77 %.

3.4.2 *Pokračování subvenčního programu*

(68) Žadatel v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti předložil důkazy o tom, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v ČLR po uložení původních opatření nadále využívalo preferenční financování ([48]).

(69) Podle žadatele čínské státní banky nadále dominují čínskému bankovnímu systému, a proto hrají ústřední roli při podpoře a financování odvětví, která čínská vláda označila za podporovaná. Tvrdí také, že od roku 2021 se zvýšilo preferenční financování ze strany státem vlastněných bank, zejména v souvislosti s podporou čisté energie, ekologické dopravy, snižování emisí uhlíku a energeticky úsporné transformace tradičních výrobních odvětví ([49]).

(70) Z důkazů, které žadatel shromáždil, vyplynulo, že výrobci elektrokol nadále dostávají od čínských bank preferenční úvěry a úvěrové linky. Tyto úvěry a úvěrové linky jsou uvedeny ve výročních zprávách řady výrobních společností. Například výrobce elektrokol Yadea uvádí ve své účetní závěrce za rok 2022 dvě bezúročné půjčky od místních samospráv na výstavbu nových výrobních zařízení ve výši 460 milionů CNY a 39 milionů CNY ([50]). Kromě toho další výrobce elektrokol, společnost JoyKie, získala v roce 2022 úvěrové linky od několika čínských bank ([51]). Ačkoli podmínky úvěrů a úvěrových linek jsou důvěrnými obchodními dokumenty, žadatel tvrdí, že podobně jako v původním šetření byly tyto úvěry a úvěrové linky nadále poskytovány za zvýhodněných podmínek vzhledem k tomu, že odvětví elektrokol je i nadále podporovaným odvětvím.

([45]) Tamtéž, 218. až 222. bod odůvodnění.
([46]) Tamtéž, 222. a 297. bod odůvodnění.
([47]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíly 3.5.4.2 a 3.5.4.3.
([48]) Viz body 63–87 a příslušné přílohy veřejně přístupné verze žádosti o přezkum před pozbytím platnosti.
([49]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 40.
([50]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 11, výroční zpráva Yadea 2022, s. 179 a 184.
([51]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 11, výroční zpráva JoyKie 2022, s. 107 a násl. a 508.

(71) Komise zjistila, že během období přezkumného šetření v Číně stále převládal obecný právní rámec, který existoval během původního šetření a který sloužil k tomu, aby finanční instituce při přijímání finančních rozhodnutí dodržovaly cíle průmyslové politiky. Od původního šetření čínský stát skutečně dále posílil svou kontrolu nad finančním trhem, aby lépe sloužil zájmům reálné ekonomiky a splňoval cíle čínské průmyslové politiky, v neposlední řadě tím, že směřoval finanční prostředky do prioritních odvětví. O tom svědčí zejména i) článek 34 zákona o bankách, který stanoví, že *„komerční banky musí vykonávat svou činnost v oblasti poskytování úvěrů v souladu s potřebami národního hospodářského a sociálního rozvoje a v souladu s průmyslovými politikami státu“*, ii) článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů, který stanoví, že úroky z úvěrů mohou být subvencovány, pokud jsou v souladu s politikou státu na podporu růstu určitých výrobních odvětví a hospodářských oblastí, a iii) rozhodnutí č. 40, které označuje určitá výrobní odvětví jako „podporovaná“ a ta by měla využívat zvýhodněného přístupu k úvěrům ([52]).

(72) V této souvislosti Komise připomněla, že v tomto šetření zjistila (viz 59. bod odůvodnění), že odvětví výroby elektrických jízdních kol je v ČLR nadále podporovaným odvětvím.

(73) Systematickou instrumentalizaci čínského finančního sektoru pro účely provádění průmyslových politik a poskytování preferenčního financování podporovaným výrobním odvětvím potvrzují i zjištění Komise v několika nedávných antisubvenčních šetřeních ([53]).

Specifičnost

(74) Vzhledem k tomu, že tento program subvencí je omezen pouze na společnosti v podporovaných odvětvích a není dostupný pro všechna hospodářská odvětví, Komise shledala, že je specifický ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení.

Výhoda

(75) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci, čínská vláda a finanční instituce v Číně nespolupracovali, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence obdržené během období přezkumného šetření.

(76) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Na základě dostupných důkazů mohla Komise dospět k závěru, že čínská vláda nadále poskytovala půjčky a úvěrové linky odvětví elektrokol za zvýhodněných podmínek v souladu s politikou stanovenou v různých plánech a dalších právních aktech, které se týkají odvětví elektrických jízdních kol jako podporovaného odvětví. Společnostem v odvětví elektrokol byl během období přezkumného šetření nadále k dispozici přímý převod finančních prostředků ve formě preferenčního financování.

Závěr

(77) Na základě výše uvedených úvah a při absenci jakýchkoli opačných argumentů dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně během období přezkumného šetření nadále využívalo subvencí ve formě preferenčních úvěrů a úvěrových linek. Vzhledem k existenci finančních příspěvků, poskytnuté výhody a specifičnosti se tyto subvenční programy i nadále pokládají za napadnutelné.

([52]) Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations (Pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v hospodářství Čínské lidové republiky pro účely šetření v oblasti ochrany obchodu), SWD(2024) 91 final, 10. dubna 2024 (dále jen „zpráva o Číně“), oddíl 6.

([53]) Nařízení (EU) 2023/1647, nařízení (EU) 2023/1123 a nařízení (EU) 2021/328.

3.5 **Pojištění vývozních úvěrů**

3.5.1 *Zjištění původního šetření*

(78) V původním šetření Komise zjistila, že čínští výrobci elektrokol obdrželi subvence ve formě pojištění vývozních úvěrů za zvýhodněných podmínek ([54]).

(79) Komise zejména zjistila, že jediný dodavatel pojištění vývozních úvěrů v Číně, společnost China Export & Credit Insurance Corporation (dále jen „Sinosure"), je veřejnoprávní subjekt, který vykonává vládní funkce v odvětví elektrokol.

(80) Komise rovněž zjistila, že společnost Sinosure poskytla vývozcům elektrických jízdních kol pojištění vývozních úvěrů za zvýhodněných podmínek, tj. pod tržní úrovní, čímž poskytla vyvážejícím výrobcům výhodu. Výhodu, kterou příjemci získali, představuje rozdíl mezi částkou, jež daná společnost hradí za krátkodobé pojištění poskytované společností Sinosure, a částkou pojistného, kterou by společnost zaplatila za srovnatelné pojištění vývozního úvěru za tržních podmínek ([55]).

(81) A konečně, jelikož tento systém subvencí byl podmíněný vývozem, Komise dospěla k závěru, že je specifický podle čl. 4 odst. 4 písm. a) základního nařízení, a tudíž napadnutelný.

(82) Subvenční sazby zjištěné v původním šetření pro tento program se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovaly v rozmezí od 0 % do 0,50 %.

3.5.2 *Pokračování subvenčního programu*

(83) Podobně jako v původním šetření je společnost Sinosure nadále plně ve vlastnictví čínského státu. Podle žadatele je společnost Sinosure v souladu s diplomatickou, mezinárodní obchodní, průmyslovou, daňovou a finanční politikou čínské vlády pověřena podporou čínského vývozu a investic, zejména vývozu vyspělých technologií a kapitálových výrobků s vysokou přidanou hodnotou, prostřednictvím nabídky pojištění vývozních úvěrů proti riziku nezaplacení.

(84) Právní základ pro činnosti společnosti Sinosure je stejný jako právní základ platný během původního šetření, zejména oznámení o provádění strategie podpory obchodu prostřednictvím vědy a techniky s využitím pojištění vývozních úvěrů (Shang Ji Fa [2004] č. 368) vydané společně ministerstvem obchodu a společností Sinosure a oznámení o vydání Vývozního katalogu čínských vyspělých technologických výrobků pro rok 2006 (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] č. 16).

(85) Podle vlastních internetových stránek společnosti Sinosure ([56]) se jedná o státem financovanou a politicky orientovanou pojišťovnu, která byla založena a podporována státem za účelem podpory zahraničního hospodářského a obchodního rozvoje a spolupráce Číny. Podporuje čínský vývoz zboží, technologií a služeb, zejména vývoz vyspělých technologií a kapitálových výrobků s vysokou přidanou hodnotou, jako jsou strojírenské a elektrotechnické výrobky, a tím účinně slouží národním strategiím, přesně podporuje rozvoj podniků a zajišťuje finanční udržitelnost. Jelikož se jedná o politicky orientovanou finanční instituci, která byla zřízena s cílem splnit požadavky ekonomické globalizace a rozvoje čínské zahraniční ekonomiky a obchodu, výslovně uvádí, že se bude úzce zaměřovat na cíl sloužit národním strategiím.

(86) Kromě toho zůstává zachována úloha společnosti Sinosure jako platformy pro podporu vládních politik, jak je patrné ze společné výzvy ministerstva obchodu a společnosti Sinosure z roku 2022 k *„podpoře podniků při prohlubování tradičních vývozních destinací a využívání diverzifikovaných trhů se zaměřením na poskytování služeb úvěrového pojištění pro vývoz do zemí zapojených do iniciativy „Jeden pás, jedna cesta", nově vznikajících trhů a partnerů v zónách volného obchodu"* ([57]).

([54]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.6.
([55]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, 362. bod odůvodnění.
([56]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 46, profil společnosti Sinosure. Viz také sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Viz zpráva o Číně, oddíl 6.6.

(87) Z toho vyplývá, že společnost Sinosure je i nadále veřejnoprávním subjektem vykonávajícím vládní funkce, zejména pokud jde o podporovaná odvětví. Poskytuje pojištění vývozních úvěrů za výhodnějších podmínek, než jaké by příjemce mohl běžně získat na trhu, nebo poskytuje pojistné krytí, které by jinak na trhu nebylo vůbec dostupné. Vzhledem k tomu, že čínské odvětví elektrokol je jako součást odvětví elektrických automobilů a ekologické dopravy podporovaným a exportně orientovaným výrobním odvětvím, dospěla Komise k závěru, že je nadále podporováno společností Sinosure. Zjištění, že společnost Sinosure nadále poskytuje pojištění úvěrů podporovaným odvětvím, potvrzují i zjištění Komise v několika nedávných antisubvenčních šetřeních ([58]).

Specifičnost

(88) Subvence poskytované v rámci programu pojištění vývozních úvěrů jsou specifické, protože nemohly být získány bez vývozu, a jsou tedy závislé na vývozu ve smyslu čl. 4 odst. 4 písm. a) základního nařízení.

Výhoda

(89) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci, čínská vláda a společnost Sinosure neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(90) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Na základě dostupných důkazů mohla Komise dospět k závěru, že společnost Sinosure během období přezkumného šetření nadále poskytovala pojištění vývozních úvěrů za preferenčních podmínek v souladu s politikou stanovenou v různých plánech a jiných právních aktech, které se týkají odvětví výroby elektrických jízdních kol jako podporovaného odvětví.

Závěr

(91) Na základě výše uvedených úvah a při absenci jakéhokoli opačného argumentu dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále těžilo ze subvencí ve formě pojištění vývozních úvěrů za zvýhodněných podmínek. Vzhledem k existenci finančních příspěvků, poskytnuté výhody a specifičnosti se tyto subvenční programy i nadále pokládají za napadnutelné.

3.6 **Poskytování zboží vládou za cenu nižší než přiměřenou**

3.6.1 *Poskytování elektrických motorů*

3.6.1.1 Zjištění původního šetření

(92) V původním šetření se zjistilo, že čínští výrobci elektrokol dostávali subvence v podobě motorů za cenu nižší než přiměřenou ([59]).

(93) Za prvé, Komise potvrdila, že čínskému domácímu trhu s motory do značné míry dominují čínští domácí dodavatelé, kteří mají více než 90 % podíl na trhu. Tito dodavatelé byli buď státními společnostmi, nebo členy čínského sdružení výrobců jízdních kol (dále jen „CBA“), a jako takoví byli podřízeni klíčovým subjektům, které byly pověřeny prováděním národní politiky za účelem dosažení širších cílů souvisejících s výrobou elektrických jízdních kol ([60]).

(94) Za druhé, Komise na základě různých právních dokumentů, zejména 12. pětiletého plánu pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol, 13. pětiletého plánu pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol a plánu rozvoje lehkého průmyslu (2016–2020), stanovila politiku čínské vlády zaměřenou na zlepšení kvality a výkonnosti klíčových vstupů pro odvětví elektrických jízdních kol, jehož nedílnou součástí jsou motory, a na dokončení průmyslového dodavatelského řetězce jízdních kol tak, aby v Číně mohl vzniknout vertikálně integrovaný a autonomní řetězec výroby elektrických jízdních kol ([61]).

([58]) Nařízení (EU) 2023/1647, nařízení (EU) 2022/72 a nařízení (EU) 2021/328.
([59]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.7.2.
([60]) Tamtéž, 382. až 383. bod odůvodnění.
([61]) Tamtéž, 390. až 393. bod odůvodnění.

(95) Za třetí, Komise zjistila, že odvětví elektrických jízdních kol a motorů jsou vzájemně propojená a že rozvoj odvětví motorů má zásadní význam pro rozvoj odvětví elektrických jízdních kol. V tomto ohledu Komise rovněž zjistila, že čínská vláda poskytla subvence odvětví výroby motorů s cílem zvýšit konkurenceschopnost celého průmyslového řetězce, včetně odvětví výroby elektrických jízdních kol. Komise proto dospěla k závěru, že čínští výrobci motorů jsou pověřeni nebo usměrněni čínskou vládou, aby dodávali motory odvětví elektrokol za cenu nižší než přiměřenou.

(96) Komise v původním šetření rovněž zjistila, že subvence ve formě motorů za cenu nižší než přiměřenou jsou specifické podle čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení, protože z tohoto programu může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví a že došlo k poskytnutí výhody. Výhoda pro společnosti zařazené do vzorku byla v původním šetření vypočtena porovnáním domácích a vývozních cen motorů od největšího domácího dodavatele motorů. Rozdíly, vyjádřené jako procentní podíly, byly vztaženy k cenám hrazeným vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku při nákupu motorů od domácích dodavatelů ([62]).

(97) Subvenční sazby zjištěné v původním šetření pro tento program se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovaly v rozmezí od 0,78 % do 5,44 %.

3.6.1.2 Pokračování subvenčního programu

(98) Žadatel tvrdil, že čínské odvětví motorů bylo i nadále pověřeno nebo usměrněno čínskou vládou, aby dodávalo motory pro odvětví elektrokol za cenu nižší než přiměřenou ([63]).

(99) Podle žadatele se na čínské výrobce motorů, podobně jako v období původního šetření, nadále vztahovaly různé politické plány, v nichž čínská vláda konstatuje veřejnou podporu výrobnímu odvětví motorů vzhledem k jeho postavení v průmyslovém dodavatelském řetězci elektrokol v Číně.

(100) Ve 14. pětiletém plánu pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol ([64]) je vývoj pomocného elektromotoru pro elektrokola uveden jako jeden z hlavních výzkumných projektů členů CBA. Kromě toho zpráva o čínském odvětví motorů pro elektrická jízdní kola s hloubkovou analýzou perspektiv výzkumu a vývoje a proveditelnosti investic na trhu na období 2022–2027 ([65]) také potvrzuje, že čínská vláda poskytuje subvence odvětví motorů, jejichž cílem je zvýšit konkurenceschopnost celého průmyslového řetězce včetně odvětví elektrokol ([66]). Kromě toho 14. pětiletý plán národního hospodářského a sociálního rozvoje Čínské lidové republiky a dlouhodobé cíle do roku 2035 také silně podporují vyspělý, inteligentní a ekologický inteligentní zpracovatelský průmysl, jako jsou elektrická jízdní kola a motory pro elektrokola. Kromě toho, jak je uvedeno v 55. bodě odůvodnění výše, strategie „Made in China 2025" předpokládá posílení *„výzkumu a vývoje v oblasti vyspělých technologií, procesů a zařízení pro úsporu energie a ochranu životního prostředí"*, posílení *„výzkumu a vývoje ekologicky šetrných výrobků, zevšeobecnění technik lehkých materiálů, nízké spotřeby energie a snadného využití, soustavné prosazování energetické účinnosti koncových elektrických spotřebičů, včetně motorů, kotlů, spalovacích motorů a elektrických přístrojů, […] a energetické podpory zeleného a nízkouhlíkového vývoje odvětví výroby nových materiálů, nových zdrojů energie, zařízení špičkových technologií"*.

(101) Žadatel rovněž poskytl důkazy o tom, že čínští výrobci motorů nadále dostávali významné subvence ve formě grantů, snížení daně, preferenčního financování atd. ([67])

(102) Vzhledem k tomu, že čínská vláda ani žádný čínský výrobce motorů nespolupracovali, dospěla Komise k závěru, že struktura trhu s motory v Číně se od původního šetření nezměnila. Proto a vzhledem k zásadnímu a nedílnému významu odvětví motorů pro rozvoj podporovaného odvětví elektrokol dospěla Komise k závěru, že výrobci motorů v Číně jsou nadále pověřeni nebo usměrněni čínskou vládou, aby dodávali motory pro odvětví elektrokol za cenu nižší než přiměřenou, jak tomu bylo v původním šetření.

([62]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.7.2.7.
([63]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, oddíl 6.4 písm. b) bod ii) a příslušné přílohy.
([64]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 29.
([65]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 60.
([66]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 60.
([67]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, bod 236 a příloha 11.

Specifičnost

(103) Subvence poskytované v rámci tohoto systému jsou podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť z tohoto systému může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

Výhoda

(104) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol, čínští výrobci motorů a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(105) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Na základě dostupných důkazů však Komise mohla dospět k závěru, že výrobci motorů v Číně jsou nadále pověřeni nebo usměrněni čínskou vládou, aby výrobcům elektrokol dodávali motory za cenu nižší než přiměřenou, což představuje finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) a čl. 6 písm. d) základního nařízení.

Závěr

(106) Na základě výše uvedených úvah dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvencí v podobě poskytování motorů za cenu nižší než přiměřenou. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

3.6.2 *Poskytování baterií*

3.6.2.1 Zjištění původního šetření

(107) V původním šetření se zjistilo, že čínští výrobci elektrokol dostávali subvence v podobě baterií za cenu nižší než přiměřenou ([68]).

(108) Za prvé, Komise potvrdila, že velkou část baterií dodávaných do odvětví elektrokol vyráběli v Číně (částečně) státní výrobci a členové CBA a jako takoví byli podřízeni klíčovým hospodářským subjektům, které byly pověřeny prováděním vnitrostátní politiky za účelem dosažení širších cílů souvisejících s výrobou elektrických jízdních kol ([69]).

(109) Za druhé, Komise na základě různých právních (politických) dokumentů, zejména plánu rozvoje lehkého průmyslu (2016–2020), plánu iniciativy „Made in China 2025“, 12. a 13. pětiletého plánu pro odvětví baterií a zprávy („In-depth analysis lithium-ion battery industry for electric bicycles in 2018-2023 and guidance report on the 13th Five Year development plan“), rovněž stanovila politiku čínské vlády na podporu odvětví baterií a další integraci odvětví baterií a odvětví elektrických jízdních kol prostřednictvím pokročilé spolupráce a aliancí. Tyto politické dokumenty dále potvrdily existenci subvenční politiky pro elektrická jízdní kola na baterie, která má podpořit popularizaci a vývoz elektrických jízdních kol. Komise tedy v původním šetření dospěla k závěru, že odvětví baterií je podporovaným výrobním odvětvím, které může využívat různé subvence a je úzce spojeno s odvětvím elektrických jízdních kol ([70]).

(110) Za třetí, Komise rovněž zjistila, že odvětví elektrických jízdních kol a odvětví lithium-iontových baterií jsou vzájemně propojena a že čínská vláda prováděla politiku, podle níž mělo odvětví baterií snížit své náklady a ceny prostřednictvím subvencí, aby podpořila odvětví elektrických jízdních kol. Komise proto dospěla k závěru, že čínští výrobci baterií jsou pověřeni nebo usměrněni čínskou vládou, aby dodávali výrobnímu odvětví elektrokol baterie za cenu nižší než přiměřenou.

([68]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.7.3.
([69]) Tamtéž, 443. až 445. bod odůvodnění.
([70]) Tamtéž, 452. až 461. bod odůvodnění.

(111) Výhoda pro společnosti zařazené do vzorku byla v původním šetření vypočtena porovnáním domácích a vývozních cen baterií od jediného spolupracujícího domácího dodavatele baterií. Rozdíly, vyjádřené jako procentní podíly, byly vztaženy k cenám hrazeným vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku při nákupu baterií od domácích dodavatelů ([71]).

(112) Komise v původním šetření rovněž zjistila, že subvence ve formě baterií za cenu nižší než přiměřenou jsou specifické podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, protože z tohoto programu může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

(113) Subvenční sazby zjištěné v původním šetření pro tento program se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovaly v rozmezí od 0,38 % do 8,97 %.

3.6.2.2 Pokračování subvenčního programu

(114) Žadatel tvrdil, že čínské odvětví baterií bylo i nadále pověřeno nebo usměrňováno čínskou vládou, aby dodávalo baterie odvětví elektrokol za cenu nižší než přiměřenou ([72]).

(115) Podle žadatele se na čínské výrobce baterií, podobně jako v období původního šetření, nadále vztahovaly různé politické plány, v nichž čínská vláda vyjadřuje veřejnou podporu výrobnímu odvětví lithium-iontových baterií vzhledem k jejich postavení v průmyslovém dodavatelském řetězci elektrokol v Číně.

(116) Žadatel odkazuje na 14. pětiletý plán pro odvětví jízdních kol a elektrických jízdních kol (2012–2025), v němž je vývoj lithium-iontových baterií pro elektrokola uveden jako hlavní priorita členů CBA. V této souvislosti se připomíná, že několik výrobců baterií v Číně je členy CBA. Čínské odvětví baterií je rovněž podporováno strategií iniciativy „Made in China 2025" a 13. pětiletým plánem pro odvětví baterií, který přijala čínská asociace odvětví chemické a fyzické energie (China Chemical and Physical Power Industry Association) ([73]). Zpráva o čínském odvětví lithium-iontových baterií pro elektrokola s hloubkovou analýzou perspektiv výzkumu a vývoje a proveditelnosti investic na trhu na období 2022–2027 potvrzuje pokračující podporu čínskému odvětví baterií ([74]).

(117) Žadatel rovněž poskytl důkazy o tom, že čínští výrobci baterií nadále dostávali významné subvence ve formě grantů, snížení daně, preferenčního financování atd. ([75])

(118) Z toho vyplývá, že odvětví baterií v Číně je i nadále podporovaným odvětvím, které může využívat různé subvence a je úzce propojeno s rozvojem odvětví elektrických jízdních kol.

(119) Vzhledem k tomu, že čínská vláda ani žádný čínský výrobce baterií nespolupracovali, dospěla Komise k závěru, že struktura trhu s bateriemi v Číně se od původního šetření nezměnila. Proto a vzhledem k nedílnému významu odvětví baterií pro rozvoj podporovaného odvětví elektrokol dospěla Komise k závěru, že čínská vláda stále pověřuje nebo usměrňuje výrobce baterií v Číně, aby dodávali baterie pro odvětví elektrokol za cenu nižší než přiměřenou, jak tomu bylo v původním šetření.

Specifičnost

(120) Subvence poskytované v rámci tohoto systému jsou podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť z tohoto systému může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

([71]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.7.3.7.
([72]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, oddíl 6.4 písm. b) bod iii) a příslušné přílohy.
([73]) 13. pětiletý plán pro odvětví baterií přijatý čínskou asociací odvětví chemické a fyzické energie, kapitola V, oddíl I.
([74]) Zpráva o čínském odvětví lithium-iontových baterií pro elektrokola s hloubkovou analýzou perspektiv výzkumu a vývoje a proveditelnosti investic na trhu na období 2022–2027.
([75]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, různé výroční zprávy v příloze 11.

Výhoda

(121) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol, čínští výrobci baterií a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(122) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Na základě dostupných důkazů však Komise mohla dospět k závěru, že výrobci baterií v Číně jsou nadále pověřeni nebo usměrněni čínskou vládou, aby výrobcům elektrokol dodávali baterie za cenu nižší než přiměřenou, což představuje finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) a čl. 6 písm. d) základního nařízení.

Závěr

(123) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a vzhledem k absenci jakýchkoli argumentů o opaku dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvencí v podobě poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

3.6.3 *Práva k užívání pozemků*

3.6.3.1 Zjištění původního šetření

(124) V původním šetření se zjistilo, že čínští výrobci elektrokol dostávali subvence ve formě práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou ([76]).

(125) Konkrétně Komise zjistila, že v ČLR neexistuje funkční trh s pozemky a že použití externí referenční hodnoty prokázalo, že ceny placené za práva k užívání pozemků jsou výrazně nižší než tržní ceny. Vzhledem k tomu, že odvětví elektrokol bylo podporovaným odvětvím a že místní orgány musely při stanovování cen zohlednit prvořadé cíle politiky čínské vlády, včetně poskytování přednostního přístupu k pozemkům pro podporovaná odvětví, dospěla Komise k závěru, že společnosti zařazené do vzorku v původním šetření obdržely pozemky za cenu nižší než přiměřenou. Poskytnutí práva k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou bylo proto považováno za subvenci poskytující výhodu ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

(126) Výhoda byla v původním šetření vypočtena s ohledem na rozdíl mezi částkou, kterou každý z vyvážejících výrobců zařazených do vzorku skutečně zaplatil za práva k užívání pozemků, a částkou, která by měla být normálně zaplacena na základě cen z Čínské Tchaj-peje, která byla použita jako vnější referenční cena. Celková výše subvence byla rozpočítána na období šetření, přičemž byla použita běžná doba trvání práv k užívání pozemků určených k průmyslovému využití, tj. 50 let ([77]).

(127) Komise rovněž zjistila, že subvence je specifická podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, protože z programu může těžit pouze omezený počet společností/odvětví.

(128) V původním šetření Komise zjistila, že valorická výše subvence v souvislosti s tímto programem se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovala v rozmezí od 0,43 % do 1,46 %.

3.6.3.2 Pokračování subvenčního programu

(129) Žadatel v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti a odpovídajících přílohách ([78]) poskytl důkazy o tom, že čínští výrobci elektrokol i nadále čerpají výhodu práv k užívání pozemků za ceny nižší než přiměřené.

([76]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, oddíl 3.7.4.
([77]) Tamtéž, oddíl 3.7.4 písm. e).
([78]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, oddíl 6.4 písm. a).

(130) Právní rámec upravující poskytování práv k užívání pozemků v ČLR zůstal nezměněn a tato práva lze získat pouze od příslušných orgánů, které by při udělování práv k užívání pozemků musely zohlednit průmyslovou politiku čínské vlády, a nikoli se striktně držet zásad volného trhu ([79]).

(131) Kromě toho Komise v nedávných antisubvenčních šetřeních zjistila, že podporovaná výrobní odvětví, mezi něž patří i odvětví elektrokol, nadále získávají právo k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou ([80]).

(132) Konečně ani čínská vláda ani žádný vyvážející výrobce neposkytli žádné důkazy o tom, že by podporované odvětví elektrokol přestalo využívat práva k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou.

(133) Komise proto dospěla k závěru, že výrobci elektrokol v Číně nadále využívají subvence v podobě práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou, čímž poskytují výhodu společnostem z řad příjemců.

Specifičnost

(134) Subvence poskytované v rámci tohoto systému jsou podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť z tohoto systému může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

Výhoda

(135) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(136) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Na základě dostupných důkazů však Komise mohla dospět k závěru, že čínská vláda nadále poskytovala výrobcům elektrokol práva k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou, což představuje finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iii) a čl. 6 písm. d) základního nařízení.

Závěr

(137) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a vzhledem k absenci jakýchkoli argumentů o opaku dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvencí v podobě poskytování práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

3.7 **Programy osvobození od přímých daní a jejich snížení**

3.7.1 *Úlevy na dani z příjmů podniků pro podniky zabývající se vyspělými a novými technologiemi*

3.7.1.1 Zjištění původního šetření

(138) Podle článku 28 čínského zákona o dani z příjmů podniků mohou podniky využívající vyspělé a nové technologie využívat sníženou sazbu daně z příjmu ve výši 15 % namísto standardní sazby ve výši 25 %.

(139) V původním šetření Komise dospěla k závěru, že v případě tohoto snížení daně se jedná o subvenci ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť zahrnuje finanční příspěvek v podobě příjmů prominutých čínskou vládou, čímž dotčené společnosti získávají výhodu. Vzhledem k tomu, že v odvětvích podporovaných státem působí pouze společnosti, které jsou považovány za podniky s vyspělou a novou technologií, dospěla Komise rovněž k závěru, že subvence je specifická, a tudíž napadnutelná.

([79]) Zpráva o Číně, kapitola 9.
([80]) Nařízení (EU) 2023/1647, nařízení (EU) 2023/1123, nařízení (EU) 2022/72 a nařízení (EU) 2021/328.

(140) Původním šetřením bylo zjištěno, že několik výrobců elektrokol tento systém subvencí využilo. Tato výhoda byla vypočtena jako rozdíl mezi celkovou výší splatné daně podle běžné daňové sazby a celkovou výší splatné daně podle nižší sazby.

(141) Subvenční sazby zjištěné v období původního šetření pro tento systém subvencí se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovaly v rozmezí od 0 % do 0,70 %.

3.7.1.2 Pokračování subvenčního programu

(142) Žadatel tvrdil, že výrobci elektrokol v Číně nadále využívají tohoto systému subvencí, a předložil důkazy, že řada výrobců elektrokol je považována za podniky s vyspělou a novou technologií, a tudíž mají nárok na subvenci ([81]). Žadatel rovněž předložil důkazy v podobě výročních zpráv, že několik výrobců elektrokol *de facto* využilo systém po skončení původního období šetření ([82]).

(143) Kromě toho Komise neměla žádné důkazy ani náznaky, které by naznačovaly, že by se systém subvencí v období přezkumného šetření neuplatňoval.

(144) Komise proto dospěla k závěru, že výrobci elektrokol v Číně nadále využívají subvence v podobě slevy na dani pro podniky s vyspělou a novou technologií, která těmto podnikům přináší výhodu.

Specifičnost

(145) Subvence poskytované v rámci tohoto systému jsou podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť z tohoto systému může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

Výhoda

(146) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(147) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Komise nicméně na základě dostupných důkazů dospěla k závěru, že čínská vláda nadále poskytovala snížení daně z příjmů, což představovalo finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

Závěr

(148) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a vzhledem k absenci jakýchkoli argumentů o opaku dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvencí ve formě ušlých státních příjmů. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

3.7.2 *Odpočet daně z příjmů podniků u výdajů na výzkumné a vývojové činnosti*

3.7.2.1 Zjištění původního šetření

(149) Ustanovení čl. 30 odst. 1 čínského zákona o dani z příjmů podniků stanoví odpočet daně u výdajů na výzkumné a vývojové činnosti a opravňuje společnosti k preferenčnímu daňovému zacházení pro výdaje na výzkum a vývoj vynaložené na vývoj nových technologií, nových výrobků a nových řemesel v určitých prioritních oblastech vyspělých technologií stanovených státem.

([81]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 52.
([82]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, příloha 11.

(150) V původním šetření Komise dospěla k závěru, že v případě odpočtu daně u výdajů na výzkumné a vývojové činnosti se jedná o subvenci ve smyslu čl. 3 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť zahrnuje finanční příspěvek rovnající se daňové úspoře v podobě příjmů prominutých čínskou vládou, čímž dotčené společnosti získávají výhodu.

(151) Komise rovněž zjistila, že subvence byla specifická, neboť byla omezena na podniky, které vynaložily výdaje na výzkum a vývoj v určitých prioritních oblastech vyspělých technologií stanovených státem, mezi něž patří i odvětví elektrokol.

(152) Subvenční sazby zjištěné v období původního šetření pro tento systém subvencí se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovaly v rozmezí od 0 % do 0,51 %.

3.7.2.2 Pokračování subvenčního programu

(153) Žadatel poskytl důkazy o tom, že výrobci elektrokol jsou nadále považováni za podniky s vyspělou a novou technologií (viz 142. bod odůvodnění výše), které působí v podporovaném odvětví. Žadatel rovněž poskytl dostatečné důkazy o tom, že několika výrobcům elektrokol vznikají značné náklady na výzkum a vývoj, které se od původního šetření zvýšily.

(154) Komise navíc neobdržela žádné důkazy ani náznaky, které by naznačovaly, že by systém subvencí nebyl během období přezkumného šetření použitelný nebo že by se změnila právní ustanovení, která jej upravují.

(155) Komise proto dospěla k závěru, že výrobci elektrokol v Číně nadále využívají subvencí v podobě preferenčního daňového zacházení pro výdaje na výzkum a vývoj.

Specifičnost

(156) Subvence poskytované v rámci tohoto systému jsou podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť z tohoto systému může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

Výhoda

(157) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(158) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Nicméně na základě dostupných důkazů se Komise domnívala, že odvětví elektrokol v Číně nadále využívalo subvencí v podobě preferenčního daňového zacházení pro výdaje na výzkum a vývoj, což představovalo finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

Závěr

(159) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a vzhledem k absenci jakýchkoli argumentů o opaku dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvencí ve formě ušlých státních příjmů. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

3.7.3 *Osvobození od daně z výnosů z dividend mezi způsobilými tuzemskými podniky*

3.7.3.1 Zjištění původního šetření

(160) Osvobození od daně z výnosů z dividend je stanoveno v § 25–§ 26 zákona o dani z příjmů podniků a článek 83 nařízení, kterými se provádí daň z příjmů podniků.

(161) V původním šetření Komise zjistila, že toto osvobození od daně je subvencí podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, protože se jedná o finanční příspěvek v podobě příjmů prominutých čínskou vládou, který dotčené společnosti poskytuje výhodu rovnající se rozdílu mezi částkou běžně vybírané daně a částkou daně skutečně zaplacené dotčenou společností. Komise rovněž zjistila, že subvence je specifická, neboť právní předpisy omezují její použití na určité společnosti.

(162) Komise zjistila, že valorická výše subvence v souvislosti s tímto systémem subvencí se pro spolupracující společnosti zařazené do vzorku pohybovala v rozmezí od 0 % do 0,04 %.

3.7.3.2 Pokračování subvenčního programu

(163) Žadatel v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti předložil důkazy o tom, že někteří výrobci elektrokol v Číně jsou velké skupiny podniků složené z několika čínských společností a právnických osob, a proto by byli oprávněni tento systém subvencí nadále využívat.

(164) Komise navíc neobdržela žádné důkazy ani náznaky, které by naznačovaly, že by systém subvencí nebyl během období přezkumného šetření použitelný nebo že by se změnila právní ustanovení, která jej upravují.

(165) Komise proto dospěla k závěru, že výrobci elektrokol v Číně nadále využívají subvencí v podobě osvobození od daně z příjmů z dividend mezi způsobilými tuzemskými podniky.

Specifičnost

(166) Subvence poskytované v rámci tohoto systému jsou podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť z tohoto systému může mít prospěch pouze omezený počet společností/odvětví.

Výhoda

(167) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(168) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Nicméně na základě dostupných důkazů a bez jakýchkoli informací o opaku Komise usoudila, že odvětví elektrokol v Číně nadále využívalo subvencí v podobě osvobození příjmů z dividend od daně mezi způsobilými tuzemskými podniky, což představovalo finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

Závěr

(169) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvencí ve formě ušlých státních příjmů. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

3.8 **Grantové programy**

3.8.1 *Granty ad hoc poskytované místními/regionálními/celostátními orgány*

3.8.1.1 Zjištění původního šetření

(170) Komise v původním šetření zjistila, že výrobci elektrokol v ČLR obdrželi řadu individuálních grantů *ad hoc* od orgánů na různých úrovních, tj. na úrovni celostátní, provinční, městské, zemské nebo okresní vlády. Tyto granty byly uděleny z různých důvodů a na různé účely, např. patentové fondy, fondy a odměny v oblasti vědy a techniky, fondy na rozvoj podnikání, fondy na podporu vývozu, granty na účast na výstavách, modernizaci výrobního zařízení, odborné vzdělávání a další různé obecné podpůrné fondy.

(171) Granty byly považovány za subvence podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení. Byly rovněž shledány specifickými, neboť Komise měla za to, že se omezují na určité společnosti nebo konkrétní projekty v určitých regionech a/nebo v odvětví elektrických jízdních kol. Bylo rovněž zjištěno, že některé granty jsou podmíněny vývozem.

(172) Výhoda byla vypočtena během původního šetření jako částka obdržená během období šetření nebo přičtená období šetření, kdy částka byla odepsána za dobu životnosti dlouhodobých aktiv, jichž se grant týkal ([83]).

(173) Komise u tohoto opatření stanovila sazbu subvence v rozmezí od 0,07 % do 0,25 % pro spolupracující společnosti zařazené do vzorku.

3.8.1.2 Pokračování subvenčního programu

(174) Žadatel v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti předložil důkazy o tom, že výrobci elektrokol v Číně nadále dostávají individuální granty *ad hoc* od místních a regionálních orgánů ([84]) ve významných částkách, což dokazuje, že vládní podpora odvětví elektrokol v Číně je komplexní, celostátní a systémová.

(175) Kromě toho ani čínská vláda, ani žádný vyvážející výrobce neposkytli žádné důkazy nebo náznaky, které by naznačovaly, že by odvětví elektrokol v Číně již nemělo mít z těchto grantů prospěch. Vzhledem k tomu, že dotčené odvětví je podporovaným výrobním odvětvím a jeho rozvoj je pro čínskou vládu prioritou, považovala Komise za nemyslitelné, aby výrobce elektrokol nadále nedostával četné a různé granty *ad hoc* od orgánů na různých správních úrovních, které by zajistily další rozvoj tohoto odvětví v souladu s národní průmyslovou politikou.

(176) Komise proto dospěla k závěru, že výrobci elektrokol v Číně nadále využívají subvencí ve formě různých grantů.

Specifičnost

(177) Vzhledem k tomu, že neexistují žádné důkazy o opaku, dospěla Komise k závěru, že granty *ad hoc* jsou specifické ze stejných důvodů jako v původním šetření (viz 171. bod odůvodnění).

Výhoda

(178) Vzhledem k tomu, že čínští výrobci elektrokol a čínská vláda neodpověděli na dotazník, neměla Komise k dispozici žádné informace týkající se konkrétních společností, na jejichž základě by mohla vypočítat výši subvence poskytnuté během období přezkumného šetření.

(179) Při přezkumu před pozbytím platnosti však není nutné vyčíslit přesnou výši obdržených subvencí. Nicméně na základě dostupných důkazů a bez jakýchkoli informací o opaku Komise usoudila, že odvětví elektrokol v Číně nadále využívalo subvencí ve formě grantů *ad hoc* od vládních orgánů na různých úrovních, což představovalo finanční příspěvek poskytující výhodu podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu i) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

Závěr

(180) Na základě výše uvedených úvah dospěla Komise k závěru, že odvětví výroby elektrických jízdních kol v Číně nadále využívá subvencí ve formě grantů. Jelikož se jedná o finanční příspěvek poskytující výhodu a je specifický, jsou subvence v rámci tohoto programu napadnutelné.

([83]) Prováděcí nařízení (EU) 2019/72, 571. bod odůvodnění.
([84]) Žádost o přezkum před pozbytím platnosti, oddíl 6.2 písm. e) a příslušné přílohy.

3.9 **Celkový závěr o přetrvávání subvencování**

(181) V původním šetření Komise zjistila, že celková výše napadnutelné valorické subvence se u spolupracujících společností zařazených do vzorku pohybovala v rozmezí od 3,9 % do 17,2 %. Dále stanovila výši napadnutelných subvencí pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku ve výši 9,2 % a celostátní sazbu cla pro všechny ostatní vyvážející výrobce ve výši 17,2 %.

(182) Vzhledem ke zjištěním Komise týkajícím se různých výše zkoumaných systémů a programů subvencí dospěla Komise k závěru, že výrobci elektrických jízdních kol v Číně během období přezkumného šetření nadále využívali napadnutelné subvence v míře větší než nepatrné.

(183) Po poskytnutí informací jedna zúčastněná strana tvrdila, že závěr, že odvětví elektrických jízdních kol v Číně nadále využívalo subvence, byl nesprávný. Na podporu tohoto tvrzení byla přiložena podání tří zástupců čínských výrobců elektrických jízdních kol obsahující tvrzení, že nebyly obdrženy žádné subvence. Komise měla za to, že vzhledem ke skutečnosti, že se tito výrobci při šetření nepřihlásili a nespolupracovali, nemohou být podání těchto výrobců, která byla předložena bez jakýchkoli podkladových důkazů, přijata. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.10 **Vývoj dovozu v případě zrušení opatření**

(184) V návaznosti na zjištění o přetrvávající existenci subvencování v období přezkumného šetření Komise zkoumala pravděpodobnost přetrvání subvencovaného dovozu z dotčené země, pokud by byla tato opatření zrušena. Byly analyzovány tyto doplňkové prvky: výrobní kapacita a volná kapacita v ČLR a atraktivita trhu Unie.

3.10.1 *Výrobní kapacita a volná kapacita v ČLR*

(185) Vzhledem k tomu, že čínská vláda a čínští vyvážející výrobci nespolupracovali, založila Komise svá zjištění týkající se výrobní kapacity a volné kapacity v ČLR na informacích, které poskytl žadatel ve své žádosti o přezkum.

(186) Dostupné informace ukázaly, že v posuzovaném období existuje v Číně obecný přebytek kapacity výroby elektrokol. Výrobní kapacita ([85]) v Číně byla v tomto období odhadnuta na 130 milionů kusů ročně. Kromě toho lze čínskou výrobu standardních jízdních kol snadno převést na výrobu elektrokol s potenciální celkovou kapacitou přes 400 milionů kusů ([86]). Podle informací žadatele o trhu činila skutečná čínská výroba a prodej 57 milionů kusů ročně, z čehož pro období přezkumného šetření vyplývá odhadovaná volná kapacita 73 milionů kusů ([87]). Tato volná kapacita, která ve stejném období téměř patnáctkrát převyšovala celkovou spotřebu v Unii, by mohla být vyvezena do Unie, pokud by současná opatření pozbyla platnosti.

(187) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že čínští vyvážející výrobci mají značné volné kapacity, které by mohly být využity k vývozu do Unie ve velkém množství za subvencované ceny, pokud by opatření pozbyla platnosti.

([85]) Podle informací poskytnutých žadatelem na základě jeho znalostí trhu, informací z internetových stránek velkého počtu čínských výrobců elektrokol a *„Bílé knihy o čínském průmyslu dvoukolových elektrických vozidel“*, která je k dispozici na adrese https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (naposledy zobrazeno dne 7. října 2024). Viz příloha 8 žádosti, která je k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000756.

([86]) Na základě znalostí žadatele o trhu a internetových stránek známých čínských výrobců elektrokol. Viz příloha 4 žádosti, která je k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000756.

([87]) Na základě zdrojů uvedených v poznámkách pod čarou 85 a 96. Viz přílohy 8 a 9 žádosti, které jsou k dispozici v systému Tron na Tron.tdi t24.000756.

3.10.2 *Atraktivita trhu Unie*

(188) Na základě informací uvedených v žádosti zůstal trh Unie s elektrokoly pro čínské vývozce atraktivní. Od původního šetření se dovoz z ČLR snížil jak v absolutních, tak v relativních hodnotách. Od roku 2020, kdy byl objem dovozu z Číny nejnižší, však dovoz výrazně vzrostl a navzdory zavedeným opatřením se téměř zdvojnásobil (viz tabulka 2 níže). Podíl na trhu, který dříve ČLR držela, částečně převzaly jiné třetí země, jako je Tchaj-wan, který od předchozího šetření zvýšil objem vývozu výrobku, který je předmětem přezkumu, do Unie. Současně byla ČLR v období přezkumného šetření stále druhým největším vývozcem elektrokol do Unie. To ukazuje, že Unie zůstala pro vývozce z ČLR atraktivním trhem.

(189) Trh s elektrokoly v Unii je jedním z největších na světě, přičemž v období přezkumného šetření dosáhla spotřeba 4 979 000 kusů. Kromě toho, jak je vysvětleno v žádosti o přezkum před pozbytím platnosti, se očekává, že poptávka po elektrokolech v nadcházejících letech poroste (mimo jiné) v důsledku environmentálních politik v Unii.

(190) Kromě toho i po zavedení opatření čínský vývoz do Unie pokračoval a má nezanedbatelný podíl na trhu, což ukázalo, že trh Unie je a bude pro čínské vyvážející výrobce i nadále atraktivní.

(191) Na základě značné nadměrné kapacity v ČLR a atraktivity trhu Unie proto Komise dospěla k závěru, že pokud by byla stávající opatření zrušena, je pravděpodobné, že by čínští vyvážející výrobci pokračovali ve vývozu subvencovaných elektrokol do Unie a zvýšili by jej ve velkém množství.

3.10.3 *Závěr ohledně přetrvání subvencování*

(192) S ohledem na svá zjištění o přetrvávání subvencování během období přezkumného šetření a o pravděpodobném vývoji rostoucího vývozu do Unie v případě, že opatření pozbudou platnosti, dospěla Komise k závěru, že existuje velká pravděpodobnost, že pozbytí platnosti vyrovnávacích opatření na dovoz elektrokol z ČLR povede k pokračování dovozu subvencovaných výrobků.

4. ÚJMA

4.1 Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

(193) Obdobný výrobek vyrábělo v Unii v posuzovaném období 67 výrobců. Tito výrobci představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 9 odst. 1 základního nařízení.

(194) Celková výroba v Unii během období přezkumného šetření byla stanovena na přibližně 4 560 000 kusů. Toto číslo bylo stanoveno na základě dostupných informací o výrobním odvětví Unie, jako je zpráva The European Bicycle Industry & Market Profile (zpráva o evropském výrobním odvětví jízdních kol a profilu trhu) a ekonomická studie provedená Svazem evropských výrobců jízdních kol (Confederation of the European Bicycle Industry, dále jen „CONEBI“). Jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění, do vzorku byli vybráni tři výrobci v Unii představující 23,4 % celkové výroby obdobného výrobku v Unii.

4.2 Spotřeba v Unii

(195) Komise stanovila spotřebu v Unii na základě statistik Eurostatu o dovozu a objemu prodeje výrobního odvětví Unie v Unii, jak je předložil svaz CONEBI.

(196) Spotřeba v Unii se vyvíjela takto:

Tabulka 1

Spotřeba v Unii (v kusech)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Unie celkem Spotřeba (v kusech)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Zdroj: Eurostat a CONEBI

(197) Celková spotřeba elektrokol v EU vzrostla z přibližně 4,3 milionu elektrokol v roce 2020 na 5,3 milionu elektrokol v roce 2022. Zlepšení designu a výkonu spolu s větším povědomím občanů EU o životním prostředí vedlo k neustálému nárůstu spotřeby elektrokol. V období přezkumného šetření však spotřeba elektrokol v EU klesla o 346 000 kusů ve srovnání s rokem 2022 v důsledku poklesu poptávky, ke kterému došlo někdy po zrušení posledních opatření v souvislosti s pandemií COVID-19 v první polovině roku 2022.

4.3 **Dovoz z ČLR**

4.3.1 *Objem a podíl dovozu z ČLR na trhu*

(198) Objem dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu.

(199) Podíl dovozu na trhu byl následně stanoven na základě srovnání objemu dovozu se spotřebou v Unii uvedenou výše v tabulce 1.

(200) Dovoz z ČLR do Unie se vyvíjel takto:

Tabulka 2

Objem dovozu (v kusech) a podíl na trhu

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Objem dovozu z ČLR (v kusech)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Podíl na trhu (v %)	2,3	4,3	5,0	4,4
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Zdroj: Eurostat a CONEBI

(201) I po zavedení opatření se podíl čínského dovozu na trhu zvýšil z 2,3 % v roce 2020 na 4,4 % v období přezkumného šetření.

4.3.2 *Ceny dovozu z ČLR a cenové podbízení*

(202) Ceny dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu.

(203) Průměrná cena dovozu do Unie z ČLR se vyvíjela takto:

Tabulka 3

Ceny dovozu (v EUR za kus)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
ČLR	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Zdroj: Eurostat

(204) Průměrné ceny dovozu z ČLR během posuzovaného období zůstávaly extrémně nízké. V letech 2020 a 2021 byly ceny vykázané Eurostatem dokonce nižší než průměrné ceny zjištěné v původním šetření (tj. mezi 422 EUR a 477 EUR).

(205) Na základě údajů Eurostatu byly ceny v roce 2022 dočasně vyšší, ale stále nižší než čínské dovozní ceny v roce 2016 (tj. 477 EUR).

(206) Vzhledem k tomu, že vyvážející výrobci v ČLR nespolupracovali, stanovila Komise cenové podbízení během období přezkumného šetření porovnáním těchto údajů:

1) vážených průměrných prodejních cen výrobku, který je předmětem přezkumu, kterou výrobci v Unii zařazení do vzorku účtují odběratelům na trhu Unie, kteří nejsou ve spojení, upravené na úroveň ceny ze závodu, a

2) odpovídajících vážených průměrných cen výrobku, který je předmětem přezkumu, z ČLR na trh Unie stanovených na základě nákladů, pojištění a přepravného (CIF), včetně antidumpingového cla (všechny ostatní společnosti 62,1 %) a vyrovnávacího cla (všechny ostatní společnosti 17,2 %), s příslušnými úpravami o cla (6 %) a náklady po dovozu (2 %).

(207) Výsledek srovnání byl vyjádřen jako procentní podíl obratu výrobců v Unii zařazených do vzorku, kterého dosáhli v období přezkumného šetření. Cenové podbízení se pohybovalo od 68 % do 80 %. Bez cla by cenové podbízení činilo 82,8 %.

4.3.3 *Dovoz ze třetích zemí s výjimkou ČLR*

(208) Dovoz elektrokol z jiných třetích zemí než ČLR pocházel především z Tchaj-wanu a Vietnamu.

(209) (Souhrnný) objem dovozu do Unie, jakož i podíl na trhu a cenové trendy dovozu elektrokol z dalších třetích zemí se vyvíjely takto:

Tabulka 4

Dovoz ze třetích zemí

Země		2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Tchaj-wan	Objem (v kusech)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Podíl na trhu (v %)	11,6	11,0	11,2	8,7

Země		2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
	Průměrná cena (v EUR/kus)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Objem (v kusech)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Podíl na trhu (v %)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Průměrná cena (v EUR/kus)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Celkem za všechny třetí země kromě dotčené země	Objem (v kusech)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Podíl na trhu (v %)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Průměrná cena (v EUR/kus)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Zdroj: Eurostat

(210) Tržní podíl celkového dovozu výrobku, který je předmětem přezkumu, ze třetích zemí jiných než ČLR se v letech 2020–2022 zvýšil a v roce 2022 dosáhl 20,3 %. V období přezkumného šetření však klesl na 16,3 %, což je nižší úroveň než v roce 2020.

4.4 **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**

4.4.1 *Obecné poznámky*

(211) V rámci hodnocení hospodářské situace výrobního odvětví Unie byly vyhodnoceny všechny hospodářské ukazatele, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie během posuzovaného období.

(212) Jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění, k posouzení hospodářské situace výrobního odvětví Unie byl proveden výběr vzorku.

(213) Pro účely stanovení újmy Komise rozlišovala mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy. Komise posoudila makroekonomické ukazatele na základě informací dodaných svazem CONEBI. Údaje se týkaly všech výrobců v Unii. Mikroekonomické ukazatele posuzovala Komise na základě údajů obsažených v odpovědích na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(214) Makroekonomické ukazatele jsou: výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, zaměstnanost, produktivita, rozsah subvenčního rozpětí a překonání účinků dřívějšího subvencování.

(215) Mikroekonomické ukazatele jsou: průměrné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál.

4.4.2 *Makroekonomické ukazatele*

4.4.2.1 Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

(216) Celková výroba v Unii, výrobní kapacita a využití kapacity se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 5

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Objem výroby (v kusech)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Výrobní kapacita (v kusech)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Využití kapacity (v %)	59	57	68	64
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku

(217) Výrobní kapacita a výroba v Unii se v období 2020–2022 neustále zvyšovala v důsledku zvýšené poptávky během pandemie COVID-19. V období přezkumného šetření však došlo k poklesu objemu výroby a kapacity v důsledku zvýšené tvorby zásob během pandemie COVID-19, kdy výrobci v Unii očekávali pokračování prodeje na zrychlené úrovni, což se nestalo, neboť po pandemii COVID-19 poptávka výrazně poklesla.

4.4.2.2 Objem prodeje a podíl na trhu

(218) Objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 6

Objem prodeje a podíl na trhu (kusy)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Celkový objem prodeje na trhu Unie	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Podíl na trhu (v %)	78,7	76,1	74,7	79,2
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku

(219) Prodej se v posuzovaném období zvýšil, zejména díky zvýšené poptávce během pandemie COVID-19. Po zrušení opatření v souvislosti s pandemií COVID-19 však poptávka po elektrokolech poklesla, což se projevilo v nižších číslech prodeje v období přezkumného šetření. Hospodářská situace v roce 2022 a v období přezkumného šetření (zejména vyšší náklady na energie a inflace) měla navíc dopad nejen na výrobní odvětví Unie, ale také na spotřebitele, zejména na ty s nižší kupní silou. Prodej výrobního odvětví Unie proto v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022 stagnoval, zatímco podíl výrobního odvětví Unie na trhu se zvýšil o 4,5 procentního bodu.

4.4.2.3 Zaměstnanost a produktivita

(220) Zaměstnanost a produktivita se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 7

Zaměstnanost a produktivita

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Počet zaměstnanců	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivita (kusy/ zaměstnanec)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Zdroj: CONEBI, výrobci v Unii zařazení do vzorku

(221) Ve výrobním odvětví Unie během posuzovaného období vzrostla zaměstnanost o 28 %. K většině tohoto nárůstu došlo mezi lety 2020 a 2022 v důsledku zvýšené poptávky během pandemie COVID-19. V roce 2023 došlo k poklesu počtu zaměstnanců v důsledku snížení objemu výroby. Produktivita zůstala během posuzovaného období poměrně stabilní.

4.4.2.4 Růst

(222) Vzhledem k tomu, že prodej zůstal v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022 stabilní, zatímco spotřeba klesla, podařilo se výrobnímu odvětví Unie v tomto období zvýšit svůj podíl na trhu o 4,5 %.

4.4.2.5 Rozsah subvenčního rozpětí a překonání účinků dřívějšího subvencování

(223) Úroveň dovozu z ČLR byla v období přezkumného šetření poměrně omezená a představovala 4,4 % spotřeby v Unii. Dopad rozsahu subvencování na výrobní odvětví Unie byl proto dosti omezený.

4.4.3 *Mikroekonomické ukazatele*

4.4.3.1 Ceny a činitele ovlivňující ceny

(224) Vážené průměrné jednotkové prodejní ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku účtované odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 8

Prodejní ceny a výrobní náklady v Unii (v EUR/kus)

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Jednotkové výrobní náklady	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(225) Průměrné prodejní ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku, jakož i výrobní náklady, se v posuzovaném období zvýšily, což v letech 2020 a 2021 odráželo zejména změnu sortimentu výrobků a technologický pokrok v oblasti motorů a baterií pro elektrokola, zatímco v roce 2022 a v období přezkumného šetření toto zvýšení odráželo rovněž zvýšené výrobní náklady v důsledku obecné hospodářské situace poznamenané inflací a vyššími náklady na energii.

4.4.3.2 Náklady práce

(226) Průměrné náklady práce výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

Průměrné náklady práce na zaměstnance

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Průměrné náklady práce na zaměstnance (v EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(227) Přestože v období přezkumného šetření došlo v důsledku poklesu poptávky k poklesu počtu zaměstnanců ve srovnání s rokem 2022, průměrné náklady práce na zaměstnance se v posuzovaném období neustále zvyšovaly.

4.4.3.3 Zásoby

(228) Stav zásob u výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 10

Zásoby

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Konečné zásoby (v kusech)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(229) Nárůst zásob byl způsoben zvýšenou tvorbou zásob během pandemie COVID-19, kdy došlo k výraznému nárůstu poptávky, v kombinaci s problémy v dodavatelském řetězci, kdy výrobci v Unii objednávali větší množství surovin a součástí než obvykle, aby splnili požadavky na výrobu. Po vyřešení problémů v dodavatelském řetězci však výrobci v Unii obdrželi více surovin a součástí, než potřebovali. Na to navázal pokles poptávky po elektrokolech v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022, v jehož důsledku měli výrobci v Unii na konci období přezkumného šetření velmi vysoké zásoby.

4.4.3.4 Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál

(230) Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic u výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 11

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic

	2020	2021	2022	Období přezkumného šetření
Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	7,5	7,4	7,8	5,4
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Peněžní tok (v EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investice (v EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Návratnost investic (v %)	147	127	163	111
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(231) Komise stanovila ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obratu tohoto prodeje. Výrobci v Unii zařazení do vzorku zůstali v posuzovaném období ziskoví. V období přezkumného šetření však ziskovost poklesla v důsledku zvýšených nákladů.

(232) Celkově stabilní ziskovost v posuzovaném období umožnila výrobnímu odvětví Unie realizovat rozsáhlé investice.

(233) Čistý peněžní tok je schopnost výrobců v Unii financovat svou činnost z vlastních zdrojů. Peněžní tok se v posuzovaném období významně snížil a v roce 2023 byl záporný. Rovněž se zhoršila návratnost investic, což výrobnímu odvětví Unie ztížilo získávání kapitálu a růst. To vedlo k poklesu investic o 50 % v období přezkumného šetření ve srovnání s rokem 2022.

4.5 **Závěr ohledně újmy**

(234) Makroukazatele, jako je výroba, prodej a zaměstnanost v Unii, se v období 2020–2022 neustále zvyšovaly v důsledku zvýšené poptávky během pandemie COVID-19. V období přezkumného šetření se však objem výroby, kapacita, prodej a zaměstnanost snížily v důsledku zvýšené tvorby zásob během pandemie COVID-19, po níž následoval pokles poptávky v důsledku zrušení opatření v souvislosti s pandemií COVID-19 a změny hospodářské situace v Unii, která se vyznačovala zejména vysokými náklady na energie a inflací.

(235) Pokud jde o mikroekonomické ukazatele, šetřením bylo zjištěno, že ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku v období 2020–2022 zůstala nad 7 %. V období přezkumného šetření však ziskovost výrobního odvětví Unie klesla na 5,4 %. Peněžní tok se v letech 2020 až 2022 snížil a v roce 2023 se dostal do záporných hodnot. Rovněž se zhoršila návratnost investic, což výrobnímu odvětví Unie ztížilo získávání kapitálu a růst.

(236) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že výrobní odvětví Unie se zotavilo z podstatné újmy ve smyslu článku 8 základního nařízení způsobené subvencovanými dovozy z ČLR. Během posuzovaného období se však řada ukazatelů újmy zhoršila a výrobní odvětví Unie se vrátilo do ekonomicky nestabilní situace. Komise proto dále šetřila pravděpodobnost, že by došlo k obnovení újmy původně způsobené subvencovaným dovozem z ČLR, pokud by opatření byla zrušena.

5. **PRAVDĚPODOBNOST OBNOVENÍ ÚJMY**

(237) Komise analyzovala následující prvky, aby zjistila pravděpodobnost obnovení újmy v případě, že by opatření byla zrušena: výrobní kapacitu a volnou kapacitu v ČLR, vztah mezi cenami vývozu do třetích zemí a cenovou úrovní v Unii a dopad potenciálního dovozu a cenové úrovně dovozu z těchto zemí na situaci výrobního odvětví Unie.

5.1 **Volná kapacita v ČLR a atraktivita trhu Unie**

(238) Jak již bylo popsáno a podrobně uvedeno v oddíle 3.10.1 výše, vyvážející výrobci v ČLR mají značné volné kapacity, které by mohly být využity k výrobě výrobku, který je předmětem přezkumu, na vývoz do Unie, pokud by opatření pozbyla platnosti. Množství, které by mohli čínští vyvážející výrobci vyvážet, činí 73 milionů kusů, což značně převyšuje velikost trhu Unie.

(239) Jak je popsáno a podrobně uvedeno v oddíle 3.10.2 výše, trh s elektrokoly v Unii je jedním z největších na světě a očekává se, že poptávka po elektrokolech v nadcházejících letech poroste, mimo jiné i vzhledem k environmentálním politikám v Unii. Čínští vyvážející výrobci vyváželi na své hlavní třetí trhy za ceny výrazně nižší, než byly průměrné prodejní ceny výrobců v Unii na trhu Unie v období přezkumného šetření. Proto je vývoz do Unie pro čínské vývozce potenciálně mnohem atraktivnější. V důsledku toho lze důvodně očekávat, že pokud by byla opatření zrušena, čínští vyvážející výrobci by začali vyvážet velké objemy výrobku, který je předmětem přezkumu, do Unie.

5.2 **Pravděpodobné ceny dovozu a dopad na výrobní odvětví Unie**

(240) Za účelem zjištění toho, jak by dovoz z ČLR ovlivnil výrobní odvětví Unie v případě ukončení opatření, provedla Komise srovnávací cenovou analýzu bez existence antisubvenčních opatření.

(241) Za účelem odhadu pravděpodobné ceny, za kterou by čínští výrobci prodávali při vývozu na trh Unie, provedla Komise srovnání průměrné ceny (ze závodu) výrobců v Unii zařazených do vzorku s odpovídající průměrnou cenou výrobku, který je předmětem přezkumu, z ČLR při vývozu do třetích zemí, jako je Spojené království, Turecko, Norsko nebo Srbsko, které mají pro elektrokola samostatné kódy a nemají zavedena žádná opatření.

(242) Výsledek srovnání ukázal, že průměrná cena čínského vývozu dotčeného výrobku do výše uvedených zemí se pohybovala od 210 EUR do 650 EUR, tj. byla výrazně nižší než cena výrobního odvětví Unie na trhu Unie. Pokud by tedy opatření pozbyla platnosti, bylo by pravděpodobné, že by dovoz z ČLR vstoupil na trh ve velkých objemech jako v období šetření v rámci původního šetření a za nízké ceny, což by způsobilo újmu.

(243) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze vyvodit závěr, že zrušení opatření by se vší pravděpodobností vedlo k výraznému zvýšení dovozu subvencovaných výrobků z ČLR za ceny působící újmu. V důsledku toho by byla vážně ohrožena životaschopnost výrobního odvětví Unie.

6. **ZÁJEM UNIE**

(244) V souladu s článkem 31 základního nařízení Komise zkoumala, zda by zachování stávajících antisubvenčních opatření nebylo v rozporu se zájmem Unie jako celku. Zájem Unie byl zjišťován na základě posouzení všech různých relevantních zájmů, včetně zájmu výrobního odvětví Unie, dovozců a uživatelů.

6.1 **Zájem výrobního odvětví Unie**

(245) Šetření prokázalo, že kdyby opatření pozbyla platnosti, mělo by to nepříznivý vliv na výrobní odvětví Unie. Opatření obnovila rovné podmínky na trhu Unie. To umožnilo vstup nových společností na trh, zejména v segmentech základní a střední třídy. Počet známých výrobců elektrokol v Unii se téměř zdvojnásobil z přibližně 37 v roce 2020 na 67 v roce 2023, a to i přes problémy vyplývající z hospodářské situace v letech 2022–2023. Počet elektrokol vyrobených v Unii se mezi lety 2020 (3,4 milionu) a 2023 (4,5 milionu) zvýšil o více než 1 milion a podle prognóz se bude dále zvyšovat. Počet přímých zaměstnanců se zvýšil z přibližně 3 500 v období původního šetření na téměř 11 000 v období přezkumného šetření.

(246) Zrušení vyrovnávacích opatření by vystavilo výrobce v Unii vysokému riziku, zejména ty, kteří obsluhují segmenty elektrokol základní a střední třídy, mezi něž patří mnoho menších výrobců v celém výrobním odvětví Unie.

(247) Zranitelnou situaci ještě zhoršuje skutečnost, že výroba elektrokol je kapitálově velmi náročná, protože k udržení výroby jsou neustále zapotřebí značné zásoby součástí jízdních kol. Kromě toho výrobci v Unii v posledních letech investovali velké prostředky do udržitelné a ekologické výroby a do zlepšení výrobků. Ukončení antisubvenčních opatření by zablokovalo rozvoj praktického technického know-how pro aplikaci vyspělých technologií, včetně automatizace a nových materiálů.

(248) Kromě toho je podle žádosti o přezkum před pozbytím platnosti unijní odvětví elektrokol jedním z největších ekologických odvětví, v němž podle zprávy o evropském výrobním odvětví jízdních kol a profilu trhu na rok 2024 působí více než 1 000 malých a středních podniků, které vytvořily přibližně 80 000 pracovních míst. Patří sem pracovní místa v přímé a nepřímé výrobě, v navazujících výrobních odvětvích, příslušenství pro jízdní kola, prodejnách jízdních kol atd.

(249) Na základě výše uvedených skutečností je rozšíření opatření v zájmu výrobního odvětví Unie.

6.2 **Zájem montážních subjektů**

(250) Komise se obrátila na všechny známé uživatele a dovozce, kteří nejsou ve spojení.

(251) Po zahájení řízení se přihlásila jediná strana, která předložila připomínky, a to skupina *ad hoc* jménem osmi malých společností v Unii, které montují součásti elektrokol dovážené z Číny a dalších třetích zemí. Jejich hlavní připomínka se týkala provádění opatření proti dovozu (běžných) součástí jízdních kol z Číny, které vytváří nejistotu ohledně právních pravidel dovozu součástí elektrokol, a tím ztěžuje dovoz součástí elektrokol, na které se opatření nevztahují. Skupina se vyslovila proti rozšíření opatření, zejména kvůli současným problémům s dovozem součástí spolu s rizikem rozšíření opatření na tyto součásti elektrokol, a tvrdila, že využití dozoru nad trhem ke kontrole souladu dovozu z ČLR se všemi příslušnými předpisy by bylo účinnější pro řešení dovozu nekale obchodovaných elektrokol z Číny, která jsou často nelegální a nebezpečná.

(252) Komise se však domnívala, že není reálné, aby pouze dozor nad trhem a regulační opatření mohly zabránit újmě způsobené dovozem subvencovaných elektrokol z ČLR. Rovněž problémy s vymáháním celních předpisů v souvislosti s dovozem součástí elektrokol nemohou odůvodnit ukončení opatření, která dosáhla zamýšleného účinku. Prosazování opatření v každém případě nespadá do oblasti působnosti šetření.

(253) Po poskytnutí informací skupina *ad hoc* zopakovala stejná tvrzení. Tvrdila, že Komise by se měla zaměřit spíše na posílení dozoru nad trhem než na rozšíření opatření na ochranu obchodu s cílem řešit základní příčiny narušení trhu a zajistit rovné podmínky pro všechny zúčastněné strany. Podle skupiny *ad hoc* opatření na ochranu obchodu neúmyslně vytvářejí regulační rámec, který podporuje dovoz nevyhovujících a nebezpečných jízdních kol a zároveň ztěžuje život poctivým výrobcům elektrokol z ČLR s dlouhodobými ambicemi na trhu Unie.

(254) Komise se domnívala, že argumenty vznesené skupinou *ad hoc* byly již řešeny v 251. bodě odůvodnění. Jelikož nebyly vzneseny žádné nové podstatné připomínky k těmto záležitostem, byl potvrzen závěr uvedený v 252. bodě odůvodnění.

(255) Skupina *ad hoc* rovněž tvrdila, že zrušení opatření na ochranu obchodu by nevedlo k významnému nárůstu dovozu působícího újmu, neboť podle ní podíl čínského dovozu na trhu ve výši 4,4 % během období přezkumného šetření zpochybnil tvrzení, že čínský dovoz představuje významnou hrozbu.

(256) Komise měla za to, že ke zvýšení podílu na trhu na 4,4 % v období přezkumného šetření došlo v situaci, kdy byla zavedena opatření na ochranu obchodu. Kvůli opatřením na ochranu obchodu získal čínský dovoz během posuzovaného období podíl na trhu ve výši pouze 2,1 procentního bodu. Vzhledem k atraktivitě trhu Unie, výrobní kapacitě a volné kapacitě v ČLR a vztahu mezi vývozními cenami do třetích zemí a cenovou úrovní v Unii dospěla Komise k závěru, že pokud by měla být opatření zrušena, došlo by k významnému nárůstu dumpingového dovozu z ČLR za ceny působící újmu. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

(257) Skupina *ad hoc* dále tvrdila, že Komise vycházela z neověřených informací a tvrzení, které ohrožují nestrannost šetření, zejména těch, které pocházejí od žadatele.

(258) Jak je uvedeno v 33. a 34. bodě odůvodnění, Komise použila článek 28 základního nařízení, jelikož spolupráce ze strany výrobců elektrických jízdních kol v ČLR nebyla dostatečná na to, aby mohla učinit reprezentativní zjištění pro účely tohoto přezkumu před pozbytím platnosti, a vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády a dalších příslušných stran v ČLR použila Komise v souladu s článkem 28 základního nařízení dostupné údaje. V důsledku toho byla zjištění týkající se pravděpodobnosti přetrvání subvencování a pravděpodobnosti obnovení újmy založena na dostupných údajích, zejména na informacích předložených spolu s žádostí o přezkum, informacích získaných od spolupracujících stran v průběhu šetření (konkrétně od žadatele a výrobců v Unii zařazených do vzorku), informacích ze zjištění Komise v původním šetření, zjištěních z nejnovějších antisubvenčních šetření provedených Komisí týkajících se podporovaných odvětví v Číně a na pracovním dokumentu útvarů Komise o podstatných zkresleních. Všechny informace předložené výrobci v Unii zařazenými do vzorku byly důkladně ověřeny. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

6.3 **Zájem uživatelů a dovozců, kteří nejsou ve spojení**

(259) Mimo výše zmíněného podání se žádný uživatel ani dovozce, který není ve spojení, nepřihlásil a nespolupracoval při tomto šetření poskytnutím odpovědi na dotazník. Na základě informací, které měla Komise k dispozici, zjistila, že neexistují žádné důkazy, které by byly v rozporu se závěrem původního šetření, že nepříznivé účinky na dovozce, kteří nejsou ve spojení, nelze považovat za nepřiměřené a že jsou zmírněny dostupností alternativních zdrojů dodávek. Kladné dopady vyrovnávacích opatření na trh Unie, zejména na výrobní odvětví Unie, převažovaly nad možným negativním dopadem na ostatní zájmové skupiny. Šetření skutečně potvrdilo, že kromě Číny existuje stále více dalších zdrojů dodávek ze třetích zemí. Komise proto dospěla k závěru, že pokračování opatření by nebylo pro uživatele a dovozce nepřiměřeně škodlivé.

(260) Po poskytnutí informací jedna zúčastněná strana tvrdila, že nebudou-li opatření zrušena, budou elektrokola nadále zbytečně předražená a pro uživatele méně dostupná. Pokud by byla opatření zrušena, snížení ceny elektrokol by podle ní vedlo k významnému nárůstu prodeje elektrokol. Komise měla za to, že nižší ceny nemusí nutně vést ke zvýšení prodeje, neboť pokud uživatelé zvažují nákup elektrokola, je vedle ceny kritériem i bezpečnost, kvalita, spolehlivost a služby. Pokud by byla opatření zrušena, mělo by to rovněž negativní dopad na hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie, což by ovlivnilo inovace a rozmanitost výrobků a vedlo k menšímu výběru pro uživatele. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

6.4 **Závěr ohledně zájmu Unie**

(261) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že neexistují žádné přesvědčivé důvody, pokud jde o zájem Unie, nezachovat stávající opatření na dovoz výrobku, který je předmětem přezkumu, pocházejícího z ČLR.

7. **ANTISUBVENČNÍ OPATŘENÍ**

(262) Ze závěrů Komise o přetrvání subvencování, obnovení újmy a o zájmu Unie vyplývá, že antisubvenční opatření, která se vztahují na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z ČLR, by měla být zachována.

(263) Za účelem minimalizace rizika obcházení opatření kvůli rozdílům v celních sazbách je zapotřebí přijmout zvláštní opatření, která zajistí uplatňování individuálních vyrovnávacích cel. Uplatnění individuálních sazeb vyrovnávacího cla je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států. Tato faktura musí vyhovovat požadavkům uvedeným v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Dokud nebude taková faktura předložena, měl by dovoz podléhat vyrovnávacímu clu použitelnému na „veškerý další dovoz pocházející z ČLR“.

(264) I když je předložení této faktury celním orgánům členských států nezbytné pro uplatnění individuálních sazeb vyrovnávacího cla na dovoz, tato faktura není jediným prvkem, který celní orgány zohledňují. Celní orgány členských států totiž musí i v případě, že je jim předložena faktura splňující všechny požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení, provést své obvyklé kontroly a mohou si stejně jako ve všech ostatních případech vyžádat i další doklady (přepravní doklady atd.) pro účely ověření správnosti údajů uvedených v celním prohlášení a pro zajištění toho, že bude následné použití nižšího cla odůvodněné v souladu s celními předpisy.

(265) Pokud by se po uložení dotčených opatření podstatně zvýšil objem dovozu do Unie některé ze společností využívajících nižší individuální celní sazby, lze takovéto zvýšení objemu považovat samo o sobě za změnu obchodních toků v důsledku uložených opatření ve smyslu čl. 23 odst. 1 základního nařízení. Za takových okolností a za předpokladu, že jsou splněny příslušné podmínky, lze zahájit šetření proti obcházení opatření. V rámci takového šetření lze mimo jiné prověřit potřebu zrušit individuální celní sazbu (sazby) a následně uložit celostátního clo.

(266) Individuální sazby vyrovnávacího cla stanovené v tomto nařízení pro jednotlivé společnosti jsou použitelné výhradně na dovoz výrobku, který je předmětem přezkumu, pocházejícího z ČLR a vyrobeného uvedenými právnickými osobami. Na dovoz výrobku, který je předmětem přezkumu, vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „veškerý další dovoz pocházející z Čínské lidové republiky“. Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních sazeb vyrovnávacího cla.

(267) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění této individuální celní sazby. Tato žádost musí být předložena Komisi ([88]). Žádost musí obsahovat veškeré relevantní informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dané společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude nařízení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(268) S ohledem na článek 109 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2024/2509 ([89]), kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie, pokud má být částka vrácena na základě rozsudku Soudního dvora Evropské unie, měla by být pro zaplacení úroku použita sazba, kterou uplatňuje Evropská centrální banka na své hlavní refinanční operace, uveřejněná v řadě C *Úředního věstníku Evropské unie* a platná první kalendářní den každého měsíce.

(269) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Na dovoz jízdních kol, s podporou šlapání, s pomocným elektrickým motorem pocházejících z Čínské lidové republiky, v současnosti kódů KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10) se ukládá konečné vyrovnávací clo.

2. Sazba konečného vyrovnávacího cla, která se použije na čistou cenu s dodáním na hranice Unie, před proclením, je pro výrobek popsaný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanovena takto:

Země původu	Společnost	Konečné vyrovnávací clo	Doplňkový kód TARIC
Čínská lidová republika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.
([89]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2024/2509 ze dne 23. září 2024, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie (Úř. věst. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Země původu	Společnost	Konečné vyrovnávací clo	Doplňkový kód TARIC
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd and Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	10,7 %	C463
	Ostatní spolupracující společnosti uvedené v příloze I	9,2 %	Viz příloha I
	Společnosti, které nespolupracovaly v původním antisubvenčním nařízení, ale spolupracovaly v souběžném původním antidumpingovém šetření, uvedené v příloze II	17,2 %	Viz příloha II
	Veškerý další dovoz pocházející z Čínské lidové republiky	17,2 %	C999

3. Použití individuálních celních sazeb stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané příslušným pracovníkem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění: „Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (objem) (výrobku, který je předmětem přezkumu) prodávaného na vývoz do Evropské unie, na nějž se vztahuje tato faktura, vyrobila společnost (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v [dotčené zemi]. Prohlašuji, že informace uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“ Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro všechny ostatní společnosti.

4. V případech, kdy bylo u určitých vyvážejících výrobců od antidumpingového cla odečteno vyrovnávací clo, vedou žádosti o vrácení zaplaceného cla podle článku 21 nařízení (EU) 2016/1037 rovněž k posouzení dumpingového rozpětí u tohoto vyvážejícího výrobce, které převažovalo v období šetření týkajícím se vrácení zaplaceného cla. Částka, jež má být vrácena žadateli, nesmí překročit rozdíl mezi vybraným clem a kombinovaným vyrovnávacím a antidumpingovým clem stanoveným v rámci šetření týkajícího se vrácení zaplaceného cla.

5. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23. ledna 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Název	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Ťiang-su	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Ťiang-su	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Kuang-tung	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Ťiang-su	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Kuang-tung	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Kuang-tung	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tchien-ťin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Če-ťiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Kuang-tung	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Kuang-tung	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Kuang-tung	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Ťiang-su	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Če-ťiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Če-ťiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Ťiang-su	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Kuang-tung	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Ťiang-su	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Če-ťiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Če-ťiang	C433

Název	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Če-ťiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Ťiang-su	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Kuang-tung	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tchien-ťin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Ťiang-su	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Ťiang-su	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Kuang-tung	C452
Wettsen Corporation	Šan-tung	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. and Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Ťiang-su	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Ťiang-su	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Ťiang-su	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Če-ťiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Če-ťiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Če-ťiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Če-ťiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Če-ťiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. a Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tchien-ťin	C480

PŘÍLOHA II

Název	Provincie	Doplňkový kód TARIC
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tchien-ťin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Peking	C391
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Ťiang-su	C394
Changzhou Merry Ebike Co., Ltd.	Ťiang-su	C456
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Ťiang-su	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tchien-ťin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Ťiang-su	C403
Everestt International Industries Ltd.	Ťiang-su	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Kuang-tung	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Kuang-tung	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Če-ťiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Če-ťiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Kuang-tung	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Ťiang-su	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Če-ťiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Če-ťiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Šan-tung	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Šanghaj	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Kuang-tung	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Ťiang-su	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Ťiang-su	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Ťiang-su	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Kuang-tung	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C455
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Ťiang-su	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Če-ťiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Če-ťiang	C461
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Če-ťiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Če-ťiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Kuang-tung	C479