2025/114

24.1.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/114 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιανουαρίου 2025

για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δυνάμει του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]) (στο εξής: βασικός κανονισμός), και ιδίως το άρθρο 18,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Ισχύοντα μέτρα

(1) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/72 της Επιτροπής ([2]) (στο εξής: αρχικός κανονισμός), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή) επέβαλε αντισταθμιστικό δασμό στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (στο εξής: «ΛΔΚ» ή «οικεία χώρα» ή «Κίνα»). Οι ισχύοντες αντισταθμιστικοί δασμοί κυμαίνονται από 3,9 % έως 17,2 % (στο εξής: αρχικά μέτρα). Η έρευνα η οποία κατέληξε στην επιβολή των αρχικών μέτρων θα αναφέρεται στο εξής ως «αρχική έρευνα».

(2) Μετά την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση T-243/19, τα αντισταθμιστικά μέτρα επιβλήθηκαν εκ νέου τον Μάρτιο του 2023 στην εταιρεία Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/610 της Επιτροπής ([3]). Ο εκ νέου επιβληθείς δασμός καθορίστηκε στο ίδιο επίπεδο με τον αρχικό κανονισμό. Ως εκ τούτου, οι αντισταθμιστικοί δασμολογικοί συντελεστές που εφαρμόζονται επί του παρόντος είναι εκείνοι που καθορίστηκαν με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/72.

(3) Με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/73 της Επιτροπής ([4]), η Επιτροπή επέβαλε επίσης οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Κίνας. Οι ισχύοντες δασμοί αντιντάμπινγκ κυμαίνονται από 9,9 % έως 70,1 %.

1.2. Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων

(4) Στις 17 Ιανουαρίου 2024 η Επιτροπή κίνησε επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας με βάση το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([5]) (στο εξής: ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης).

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

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2019, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 16 της 18.1.2019, σ. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/610 της Επιτροπής της 17ης Μαρτίου 2023 για την εκ νέου επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας όσον αφορά την εταιρεία Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd μετά την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση T-243/19 (ΕΕ L 80 της 20.3.2023, σ. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/73 της Επιτροπής, της 17ης Ιανουαρίου 2019, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 16 της 18.1.2019, σ. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων κατά των επιδοτήσεων που εφαρμόζονται στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Η Επιτροπή κίνησε την έρευνα κατόπιν αίτησης επανεξέτασης που υπέβαλε στις 16 Οκτωβρίου 2023 η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Ποδηλάτων (στο εξής: «η αίτηση» και «η αιτούσα») εξ ονόματος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού. Η αίτηση περιείχε αποδεικτικά στοιχεία για την πιθανότητα συνέχισης των επιδοτήσεων και επανάληψης της ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, τα οποία ήταν επαρκή για να δικαιολογήσουν την έναρξη της έρευνας.

(6) Πριν από την έναρξη της επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην κυβέρνηση της Κίνας (στο εξής: κινεζική κυβέρνηση) ([6]) ότι είχε λάβει δεόντως τεκμηριωμένη αίτηση και κάλεσε την κινεζική κυβέρνηση να συμμετάσχει σε διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού. Η κινεζική κυβέρνηση δεν απάντησε και, ως εκ τούτου, δεν πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις.

1.3. **Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης και εξεταζόμενη περίοδος**

(7) Η έρευνα σχετικά με τις επιδοτήσεις και τη ζημία κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 (στο εξής: «περίοδος έρευνας» ή «ΠΕ»). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της πιθανότητας συνέχισης ή επανάληψης της ζημίας θα καλύψει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως το τέλος της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης (στο εξής: εξεταζόμενη περίοδος).

1.4. **Ενδιαφερόμενα μέρη**

(8) Στην ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης, τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να επικοινωνήσουν με την Επιτροπή για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά την αιτούσα και όλους τους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς στη ΛΔΚ καθώς και τις αρχές της ΛΔΚ, τους γνωστούς εισαγωγείς, τους χρήστες, καθώς και τις ενώσεις που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονταν για την έναρξη της επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.

(9) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την έναρξη της επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών. Μια ειδική ομάδα, εξ ονόματος 8 εταιρειών, οι οποίες συναρμολογούν στην Ένωση εξαρτήματα ηλεκτρικών ποδηλάτων που εισάγονται από την Κίνα και άλλες τρίτες χώρες, αναγγέλθηκε και υπέβαλε παρατηρήσεις. Οι παρατηρήσεις αυτές δεν αφορούσαν την έναρξη της διαδικασίας και εξετάστηκαν στο τμήμα 6 σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης κατωτέρω. Η εν λόγω ομάδα ζήτησε επίσης ακρόαση από την Επιτροπή, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Απριλίου 2024.

1.5. **Δειγματοληψία**

(10) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι ενδέχεται να προβεί σε δειγματοληψία των ενδιαφερόμενων μερών σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού.

1.5.1. *Δειγματοληψία ενωσιακών παραγωγών*

(11) Στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας η Επιτροπή ανέφερε ότι είχε αποφασίσει να περιορίσει την έρευνα σε έναν εύλογο αριθμό ενωσιακών παραγωγών, εφαρμόζοντας δειγματοληψία. Η Επιτροπή επέλεξε το δείγμα με βάση την υψηλότερη αντιπροσωπευτική ποσότητα της παραγωγής που θα μπορούσε εύλογα να αποτελέσει αντικείμενο της έρευνας εντός του διαθέσιμου χρόνου.

(12) Σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το προσωρινό δείγμα. Δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις σχετικά με το προσωρινό δείγμα. Το δείγμα θεωρήθηκε αντιπροσωπευτικό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

1.5.2. *Δειγματοληψία εισαγωγέων*

(13) Η Επιτροπή, για να αποφασίσει αν η δειγματοληψία ήταν αναγκαία και, εάν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης.

(14) Κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν απάντησε στο έντυπο δειγματοληψίας.

([6]) Ο όρος «κινεζική κυβέρνηση» χρησιμοποιείται στον παρόντα κανονισμό με την ευρεία έννοια και περιλαμβάνει το Κρατικό Συμβούλιο καθώς και όλα τα υπουργεία, τις υπηρεσίες, τους οργανισμούς, και τις διοικητικές αρχές σε κεντρικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.

1.5.3. *Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ*

(15) Για να αποφασίσει η Επιτροπή κατά πόσον ήταν αναγκαία η δειγματοληψία και, αν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από όλους τους γνωστούς παραγωγούς στη ΛΔΚ να παράσχουν τα στοιχεία που προσδιορίζονταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε από την αποστολή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ορίσει και/ή να επικοινωνήσει με άλλους παραγωγούς που, ενδεχομένως, θα ενδιαφέρονταν να συμμετάσχουν στην έρευνα.

(16) Μόνο δύο παραγωγοί-εξαγωγείς από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας υπέβαλαν απάντηση στο πλαίσιο της δειγματοληψίας και, ως εκ τούτου, η δειγματοληψία δεν κρίθηκε αναγκαία. Ωστόσο, οι δύο αυτές εταιρείες αντιπροσώπευαν από κοινού λιγότερο από το 0,1 % του κινεζικού κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων όσον αφορά i) τις εξαγωγές στην Ένωση, ii) τις εγχώριες πωλήσεις και iii) την κινεζική παραγωγική ικανότητα κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι εν λόγω δύο εταιρείες δεν μπορούσαν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικές του κινεζικού κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων για τους σκοπούς της έρευνας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και ότι οι πληροφορίες που αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες δεν ήταν πιθανό να αποτελέσουν τη βάση για αντιπροσωπευτικά συμπεράσματα σχετικά με όλες τις εξαγωγές από τη ΛΔΚ στην Ένωση.

(17) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συνεργασία των παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ δεν επαρκούσε για την εξαγωγή αντιπροσωπευτικών συμπερασμάτων και ενημέρωσε τις δύο εταιρείες, καθώς και τις αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, ότι η Επιτροπή σκόπευε να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού και να βασίσει τα συμπεράσματά της σχετικά με τη συνέχιση ή την επανάληψη των επιδοτήσεων και της ζημίας όσον αφορά τις εισαγωγές από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας στα διαθέσιμα στοιχεία.

1.6. **Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και επιτόπιες επαληθεύσεις**

(18) Η Επιτροπή κάλεσε τις δύο εταιρείες που είχαν υποβάλει απάντηση στο πλαίσιο της δειγματοληψίας να επικοινωνήσουν με τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε περίπτωση που σκόπευαν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο, παρά την έλλειψη αντιπροσωπευτικότητας του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων της ΛΔΚ (βλέπε ανωτέρω). Κατά την έναρξη της έρευνας, διατέθηκε στον φάκελο υπόψη των ενδιαφερόμενων μερών και στον ιστότοπο της ΓΔ Εμπορίου αντίγραφο των ερωτηματολογίων. Δεν υποβλήθηκε απάντηση στο ερωτηματολόγιο.

(19) Στις 12 Φεβρουαρίου 2024 η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγιο στην κυβέρνηση της Κίνας. Ζητήθηκε επίσης από την κινεζική κυβέρνηση να διαβιβάσει ειδικά ερωτηματολόγια: i) στην Chinese Export & Credit Insurance Corporation (στο εξής: Sinosure), ii) στους παραγωγούς και διανομείς κινητήρων ηλεκτρικών ποδηλάτων, μπαταριών και άλλων εξαρτημάτων και μερών ηλεκτρικών ποδηλάτων και iii) σε τράπεζες και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για τα οποία η κινεζική κυβέρνηση γνωρίζει ότι έχουν χορηγήσει δάνεια στον οικείο κλάδο παραγωγής.

(20) Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία απάντηση στα προαναφερόμενα ερωτηματολόγια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενημέρωσε την κινεζική κυβέρνηση με ρηματική διακοίνωση της 5ης Απριλίου 2024 ότι σκόπευε να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που ζητούνται στα ερωτηματολόγια που εστάλησαν στην κινεζική κυβέρνηση και κάλεσε την κινεζική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της επ' αυτών. Δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις.

(21) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό, αφενός, της πιθανότητας συνέχισης ή επανάληψης της πρακτικής ντάμπινγκ και της ζημίας και, αφετέρου, του συμφέροντος της Ένωσης. Επιτόπιες επαληθεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 26 του βασικού κανονισμού πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων εταιρειών:

Ενωσιακοί παραγωγοί

— Cube Bikes, Γερμανία·

— Accell Hunland, Ουγγαρία·

— Cross, Βουλγαρία.

1.7. **Κοινοποίηση**

(22) Στις 25 Οκτωβρίου 2024 η Επιτροπή κοινοποίησε τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει των οποίων σκόπευε να διατηρήσει τους ισχύοντες αντισταθμιστικούς δασμούς. Σε όλα τα μέρη δόθηκε προθεσμία εντός της οποίας θα μπορούσαν να διατυπώσουν παρατηρήσεις σχετικά με την κοινοποίηση.

(23) Αρκετά ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις, οι οποίες ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή και εξετάζονται στα σημεία 2.3, 3.9 και 6 κατωτέρω. Παραχωρήθηκε ακρόαση σε ένα μέρος που το ζήτησε.

2. **ΥΠΟ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ, ΟΙΚΕΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ**

2.1. **Υπό επανεξέταση προϊόν**

(24) Το υπό επανεξέταση προϊόν είναι το ίδιο με εκείνο της αρχικής έρευνας, δηλαδή ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα (στο εξής: ηλεκτρικά ποδήλατα), τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10).

2.2. **Οικείο προϊόν**

(25) Το οικείο προϊόν της παρούσας έρευνας είναι το υπό επανεξέταση προϊόν καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2.3. **Ομοειδές προϊόν**

(26) Όπως διαπιστώθηκε στην αρχική έρευνα, η παρούσα έρευνα επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων επιβεβαίωσε ότι τα ακόλουθα προϊόντα έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες βασικές χρήσεις:

— το οικείο προϊόν όταν εξάγεται στην Ένωση·

— το υπό επανεξέταση προϊόν που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας·

— το υπό επανεξέταση προϊόν που παράγεται και πωλείται από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στον υπόλοιπο κόσμο· και

— το υπό επανεξέταση προϊόν που παράγεται και πωλείται στην Ένωση από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(27) Ως εκ τούτου, τα προϊόντα αυτά θεωρούνται ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού.

(28) Μετά την κοινοποίηση των συμπερασμάτων, ένα μέρος υποστήριξε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει ότι τα εξαρτήματα που εισάγονται από τους απαλλασσόμενους εισαγωγείς και/ή από απαλλασσόμενους αλλοδαπούς εξαγωγείς σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1279 της Επιτροπής ([7]) δεν θα πρέπει να θεωρούνται οικείο προϊόν. Σύμφωνα με το εν λόγω μέρος, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι εξαρτήματα του οικείου προϊόντος που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για το οικείο προϊόν δεν υπόκεινται σε αντισταθμιστικούς δασμούς εάν εισάγονται χωριστά.

(29) Η Επιτροπή έκρινε ότι η διευκρίνιση αυτή δεν ήταν δικαιολογημένη, δεδομένου ότι ορισμένα εξαρτήματα δεν καλύπτονται από τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας επανεξέτασης. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

([7]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1279 της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2024, σχετικά με απαλλαγές από τον επεκταθέντα δασμό αντιντάμπινγκ σε ορισμένα εξαρτήματα ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 88/97 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ**

(30) Σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού και όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης, η Επιτροπή εξέτασε αν η λήξη της ισχύος των υφιστάμενων δασμών θα ήταν ή όχι πιθανό να οδηγήσει σε συνέχιση της πρακτικής των επιδοτήσεων.

3.1. **Άρνηση συνεργασίας και χρήση των διαθέσιμων στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού**

(31) Στις 12 Φεβρουαρίου 2024 η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγιο στην κυβέρνηση της Κίνας. Ζητήθηκε επίσης από την κινεζική κυβέρνηση να διαβιβάσει ειδικά ερωτηματολόγια: i) στην Chinese Export & Credit Insurance Corporation (Sinosure), ii) στους παραγωγούς και διανομείς κινητήρων ηλεκτρικών ποδηλάτων, μπαταριών και άλλων εξαρτημάτων και μερών ηλεκτρικών ποδηλάτων και iii) σε τράπεζες και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για τα οποία η κινεζική κυβέρνηση γνωρίζει ότι έχουν χορηγήσει δάνεια στον οικείο κλάδο παραγωγής.

(32) Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία απάντηση στα προαναφερόμενα ερωτηματολόγια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενημέρωσε την κινεζική κυβέρνηση με ρηματική διακοίνωση της 5ης Απριλίου 2024 ότι σκόπευε να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που ζητούνται στα ερωτηματολόγια που εστάλησαν στην κινεζική κυβέρνηση και κάλεσε την κινεζική κυβέρνηση να υποβάλει τις παρατηρήσεις της επ' αυτών. Δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις.

(33) Δεδομένου ότι η συνεργασία των παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ ήταν ανεπαρκής για την εξαγωγή αντιπροσωπευτικών συμπερασμάτων για τους σκοπούς της παρούσας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 16 και 17 ανωτέρω) και της έλλειψης συνεργασίας εκ μέρους της κινεζικής κυβέρνησης και άλλων σχετικών μερών στη ΛΔΚ που είχαν κληθεί να παράσχουν πληροφορίες, όπως περιγράφεται ανωτέρω, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού, χρησιμοποίησε τα διαθέσιμα στοιχεία για να αποδείξει την πιθανότητα συνέχισης των επιδοτήσεων του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ.

(34) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή χρησιμοποίησε για την ανάλυσή της όλα τα στοιχεία που είχε στη διάθεσή της, ιδίως:

α) τις πληροφορίες που περιέχονταν στην αίτηση·

β) τα συμπεράσματα της Επιτροπής στην αρχική έρευνα, όπως ορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/72·

γ) συμπεράσματα των πλέον πρόσφατων ερευνών κατά των επιδοτήσεων που διεξήγαγε η Επιτροπή σχετικά με τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής στην Κίνα, όπως το επιχρισμένο χαρτί υψηλής ποιότητας ([8]) (έρευνα για το επιχρισμένο χαρτί υψηλής ποιότητας), τα πλατέα προϊόντα θερμής έλασης από χάλυβα ([9]) (έρευνα για τα πλατέα προϊόντα θερμής έλασης), τα προϊόντα συνεχούς υαλονήματος (έρευνα για τα προϊόντα συνεχούς υαλονήματος) ([10]) και τα καλώδια από οπτικές ίνες (έρευνα για τα καλώδια από οπτικές ίνες) ([11]), όπου εξετάστηκαν παρόμοιες επιδοτήσεις·

δ) Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για σημαντικές στρεβλώσεις στην οικονομία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας (στο εξής: η έκθεση για την Κίνα) [Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations ('the China Report')] ([12]).

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1647 της Επιτροπής, της 21ης Αυγούστου 2023, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ορισμένων τύπων επιχρισμένου χαρτιού υψηλής ποιότητας, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 207 της 22.8.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1123 της Επιτροπής της 7ης Ιουνίου 2023 για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 148 της 8.6.2023, σ. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/328 της Επιτροπής, της 24ης Φεβρουαρίου 2021, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές προϊόντων συνεχούς υαλονήματος, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 65 της 25.2.2021, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/72 της Επιτροπής, της 18ης Ιανουαρίου 2022, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/2011 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 12 της 19.1.2022, σ. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD (2024)91 final της 10.4.2024.

3.2. **Εισαγωγικές παρατηρήσεις σχετικά με τον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ**

(35) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή προσδιόρισε το όραμα της κινεζικής κυβέρνησης για τη βελτίωση και την προώθηση νευραλγικών κλάδων παραγωγής, όπως ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, μέσω της εφαρμογής διαφόρων προγραμμάτων σε εθνικό, τοπικό και τομεακό επίπεδο. Ειδικότερα, το 13ο πενταετές πρόγραμμα εθνικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της ΛΔΚ (στο εξής: 13ο πενταετές πρόγραμμα), το οποίο καλύπτει τα έτη 2016-2020, περιλάμβανε οχήματα νέας ενεργειακής τεχνολογίας ως κλάδο παραγωγής στρατηγικής σημασίας ([13]), ενώ το πρόγραμμα ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας για την ίδια περίοδο (2016-2020), το οποίο κατάρτισε η κινεζική κυβέρνηση για την υλοποίηση του 13ου πενταετούς προγράμματος και της πολιτικής «Made in China 2025», προσδιορίζει συγκεκριμένα τον κλάδο των ποδηλάτων και τον κλάδο των μπαταριών ως νευραλγικούς κλάδους παραγωγής.

(36) Όπως περιγράφεται στον αρχικό κανονισμό ([14]), στο πλαίσιο του προγράμματος ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας, ο κλάδος παραγωγής ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων απαιτούσε «μηχανική τεχνολογικής αναμόρφωσης» μέσω της «βιομηχανικής παραγωγής ποδηλάτων από νέα υλικά, του τεχνικού μετασχηματισμού της γραμμής παραγωγής έξυπνων, φιλικών προς το περιβάλλον και αποδοτικών ηλεκτρικών ποδηλάτων και σημαντικών εξαρτημάτων». Στο εν λόγω πρόγραμμα διατυπώνονται επίσης οι ακόλουθες συστάσεις: «προώθηση του κλάδου παραγωγής ποδηλάτων ώστε να αναπτυχθεί προς την κατεύθυνση των ελαφρών, διαφοροποιημένων, μοντέρνων και έξυπνων ποδηλάτων. Επιτάχυνση της Ε & Α και εφαρμογή ελαφρών υλικών υψηλής αντοχής, μετάδοσης, συστήματος κίνησης, νέας ενεργειακής τεχνολογίας, τεχνολογίας έξυπνων αισθητήρων και τεχνολογίας του διαδικτύου των πραγμάτων. Έμφαση στην ανάπτυξη διαφοροποιημένων ποδηλάτων τα οποία, αφενός, είναι κατάλληλα για μοντέρνες και καθημερινές δραστηριότητες, άσκηση και φυσική κατάσταση και διαδρομές μεγάλων αποστάσεων και, αφετέρου, είναι υψηλής απόδοσης και πτυσσόμενα, καθώς και ηλεκτρικών ποδηλάτων που είναι συμβατά με τα συμβατικά και έξυπνα ηλεκτρικά ποδήλατα μπαταρίας ιόντων λιθίου». Στο πρόγραμμα ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας παρατίθεντο επίσης ορισμένα συγκεκριμένα μέτρα πολιτικής για την προώθηση των νευραλγικών κλάδων παραγωγής, όπως είναι οι κλάδοι παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και μπαταριών. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά σε μέτρα όπως η μεταρρύθμιση για την αύξηση της πρόσβασης στην αγορά, η αύξηση της στήριξης μέσω της φορολογικής πολιτικής, καθώς και η αύξηση της στήριξης μέσω της χρηματοδοτικής πολιτικής.

(37) Επιπλέον, συγκεκριμένα για τον κλάδο παραγωγής ποδηλάτων, στο 13ο πενταετές πρόγραμμα για τον κλάδο παραγωγής ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων (2016-2020), το οποίο εξέδωσε η Ένωση Κινέζων Κατασκευαστών Ποδηλάτων (στο εξής: CBA), τα ποδήλατα συγκαταλέγονται στους αναδυόμενους κλάδους παραγωγής, και αναφέρεται ότι: «*οι αναδυόμενοι κλάδοι παραγωγής προάγονται στο επίπεδο της εθνικής στρατηγικής, όπως η νέα ενεργειακή τεχνολογία, τα νέα υλικά, το διαδίκτυο, η διατήρηση ενέργειας και η προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και η τεχνολογία πληροφοριών, επομένως για τις παραδοσιακές βιομηχανίες αποτελεί αναπόφευκτη τάση η είσοδος στην κοινότητα των προϊόντων μεσαίων και υψηλών προδιαγραφών. Ιδίως αφότου η πέμπτη σύνοδος ολομέλειας πρότεινε την "προώθηση της ανάπτυξης της κυκλοφορίας και των μεταφορών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και την ενθάρρυνση των πράσινων μετακινήσεων με ποδήλατο", ο κλάδος παραγωγής ποδηλάτων θα επωφεληθεί οπωσδήποτε από τις νέες ιστορικές ευκαιρίες ανάπτυξης*». Το 13ο πρόγραμμα για τα ποδήλατα αναφέρει επιπλέον ότι: «*ο όγκος των εξαγωγών ποδηλάτων και ανταλλακτικών θα παραμείνει σταθερός και οι εξαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων θα αυξηθούν ραγδαία. Η ολοκλήρωση του κλάδου παραγωγής θα ενισχυθεί περαιτέρω και η συμβολή των κορυφαίων επιχειρήσεων στον όγκο παραγωγής θα υπερβεί το 50 %. Ο κλάδος παραγωγής θα αναλάβει την ανάπτυξη, την από κοινού δημιουργία και τη βελτίωση 3-5 βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών και χαρακτηριστικών περιφερειών. Το ποσοστό των ποδηλάτων μπαταρίας λιθίου μεσαίων και υψηλών προδιαγραφών θα αυξάνεται ετησίως.* Ένα από τα κύρια καθήκοντα που απαριθμούνται στο πρόγραμμα ήταν «*η συνέχιση της προώθησης της ανάπτυξης διαφοροποιημένων, επώνυμων και υψηλών προδιαγραφών ποδηλάτων στον κλάδο παραγωγής, και η σταδιακή αύξηση του ποσοστού των ατόμων που μετακινούνται με ποδήλατο, καθώς και του ποσοστού των ποδηλάτων μεσαίων και υψηλών προδιαγραφών»· η υλοποίηση των ελαφρών και έξυπνων ηλεκτρικών ποδηλάτων μπαταρίας λιθίου, και η συνεχής βελτίωση του μεριδίου αγοράς των ποδηλάτων μπαταρίας λιθίου και του ποσοστού εξαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων*» ([15]).

(38) Επιπλέον, στον κατάλογο επενδυτικών σχεδίων που υπόκεινται σε κυβερνητική επαλήθευση και έγκριση, η κινεζική κυβέρνηση είχε επισημάνει ότι δινόταν αυξημένη προτεραιότητα στα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικές μορφές ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών ποδηλάτων: «Η παραγωγική ικανότητα που αυξάνει τον αριθμό των οχημάτων που κινούνται με παραδοσιακά καύσιμα τίθεται υπό αυστηρό έλεγχο ώστε, καταρχήν, οι νέοι κατασκευαστές οχημάτων που κινούνται με παραδοσιακά καύσιμα να μη λαμβάνουν πλέον επαλήθευση και έγκριση για κατασκευή. Καταβάλλονται προσπάθειες για ενεργητική καθοδήγηση προς την υγιή και εύτακτη ανάπτυξη οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικές μορφές ενέργειας» ([16]).

(39) Επίσης, η πολιτική «Made in China 2025», η απόφαση αριθ. 40 και το εθνικό σχέδιο για τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη επιστημονική και τεχνολογική ανάπτυξη (2006-2020) χαρακτήριζε τον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ως στρατηγικής σημασίας / προωθούμενο νευραλγικό κλάδο η ανάπτυξη του οποίου θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα και να υποστηριχθεί ([17]).

([13]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, αιτιολογικές σκέψεις 97 έως 100.
([14]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, αιτιολογικές σκέψεις 101 έως 106.
([15]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, αιτιολογικές σκέψεις 109 έως 113.
([16]) Ό.π., αιτιολογική σκέψη 114.
([17]) Ό.π., αιτιολογική σκέψη 129.

(40) Επιπλέον, από την αρχική έρευνα διαπιστώθηκε επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση όχι μόνο προώθησε τον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων αλλά και τα εξαρτήματά τους, ιδίως τους κινητήρες και τις μπαταρίες ([18]), μέσω διαφόρων σχεδίων σε εθνικό, περιφερειακό και τομεακό επίπεδο. Ειδικότερα, το 13ο πενταετές πρόγραμμα αναφερόταν ρητά στη στήριξη της ανάπτυξης αποθήκευσης ενέργειας υψηλής απόδοσης, ενώ το πρόγραμμα ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας ανέφερε τον κλάδο των μπαταριών ως νευραλγικό κλάδο παραγωγής. Επιπλέον, τα εξαρτήματα ποδηλάτων, συγκεκριμένα οι μπαταρίες και τα ελαφρά μέταλλα για πλαίσια, εντάσσονταν στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής στον κατάλογο για την καθοδήγηση των επιχειρήσεων όσον αφορά τις επενδύσεις ξένων κεφαλαίων, καθώς και στον κατάλογο κλάδων παραγωγής στους οποίους δίνεται προτεραιότητα για επενδύσεις ξένων κεφαλαίων στην κεντρική και δυτική Κίνα. Τέλος, οι μπαταρίες ιόντων λιθίου εντάσσονταν στην κατηγορία των προωθούμενων κλάδων παραγωγής στον κατάλογο κατευθυντήριων γραμμών για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση.

(41) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα στον αρχικό κανονισμό ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και τα εξαρτήματά του θεωρούνταν νευραλγικοί / στρατηγικής σημασίας κλάδοι παραγωγής, των οποίων η ανάπτυξη επιδιώχθηκε ενεργά από την κινεζική κυβέρνηση ως στόχος πολιτικής ([19]).

(42) Η αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων επιβεβαίωσε ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέχισε να στηρίζει ενεργά την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και εξαρτημάτων, οι οποίοι εξακολουθούν να θεωρούνται νευραλγικοί κλάδοι παραγωγής στην Κίνα μέσω διαφόρων εγγράφων πολιτικής και νομοθεσίας, όπως παρατίθενται κατωτέρω.

14ο πενταετές πρόγραμμα

(43) Το 14ο πενταετές πρόγραμμα για την περίοδο 2021-2025 αναδεικνύει το στρατηγικό όραμα της κινεζικής κυβέρνησης για τη βελτίωση και την προώθηση νευραλγικών κλάδων παραγωγής ([20]). Σύμφωνα με το κεφάλαιο Ι του προγράμματος, μία από τις βασικές κατευθύνσεις όσον αφορά την ανάπτυξη είναι η προώθηση της αναβάθμισης των παραδοσιακών βιομηχανικών δομών και η εμβάθυνση της «τεχνολογικής επανάστασης και του βιομηχανικού μετασχηματισμού». Η ιδέα αυτή αναπτύσσεται περαιτέρω στο κεφάλαιο IV, το οποίο αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός βελτιστοποιημένου σύγχρονου βιομηχανικού συστήματος με στόχο να αναδειχθεί η Κίνα σε «κατασκευαστική υπερδύναμη». Προκειμένου να «επιταχυνθούν και να επεκταθούν» οι αναδυόμενοι κλάδοι παραγωγής, το πρόγραμμα στηρίζει την ανάπτυξη και προωθεί την παραγωγή «οχημάτων νέας ενεργειακής τεχνολογίας και πράσινων και φιλικών προς το περιβάλλον προϊόντων», όπως είχε ήδη προβλεφθεί στο 13ο πενταετές πρόγραμμα.

(44) Το 14ο πενταετές πρόγραμμα υλοποιείται περαιτέρω μέσω τοπικών και τομεακών σχεδίων, τα οποία καθορίζουν την κατεύθυνση των πολιτικών που πρέπει να εφαρμοστούν για την ανάπτυξη κλάδων παραγωγής και τομέων στρατηγικής σημασίας.

(45) Σε τοπικό επίπεδο, το 14ο πενταετές πρόγραμμα εφαρμόζεται παράλληλα με επαρχιακά και τοπικά σχέδια για τη διασφάλιση αποτελεσματικής δράσης. Συγκεκριμένα:

(46) Η επαρχία Tianjin στο οικείο 14ο πενταετές πρόγραμμα για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού κλάδου παραγωγής προβλέπει την επιτάχυνση του μετασχηματισμού σε «ισχυρή κατασκευαστική πόλη» ([21]). Η Tianjin θεωρεί τον τομέα των ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων ως «επωφελή κλάδο παραγωγής», ο οποίος πρέπει να αναπτυχθεί «δυναμικά» ([22]). Τα οχήματα νέας ενεργειακής τεχνολογίας αποτελούν επίσης κορυφαία προτεραιότητα για την Tianjin, δεδομένου ότι η επαρχία επιθυμεί να αναπτύξει ενεργειακά αποδοτικά οχήματα και οχήματα νέας ενεργειακής τεχνολογίας. Το πρόγραμμα της επαρχίας Tianjin αναμένει ότι ο κλάδος παραγωγής μπαταριών ιόντων λιθίου θα επεκταθεί μέσω της ανάπτυξης υλικών, όπως το νικέλιο, ο γραφίτης και το καρβίδιο πυριτίου, προκειμένου να επιταχυνθεί η εφαρμογή τους σε οχήματα νέας ενεργειακής τεχνολογίας. Άλλα υλικά που σχετίζονται με την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων, όπως φύλλα από κράμα αλουμινίου και μαγνησίου για εξαρτήματα, π.χ. πλήμνες τροχών, χάλυβας υψηλής ποιότητας για χαλύβδινες ράβδους και χαλύβδινα σύρματα, αποτελούν επίσης τομέα εστίασης για στήριξη ([23]). Προς υποστήριξη του 14ου πενταετούς προγράμματος, το Γραφείο Εξωτερικών Υποθέσεων της δημοτικής λαϊκής κυβέρνησης της Tianjin δημοσίευσε κατάλογο 33 πολιτικών κινήτρων για οικονομική βελτίωση το πρώτο τρίμηνο του 2023, συμπεριλαμβανομένων επιδοτήσεων ύψους έως και 50 εκατ. γιουάν Κίνας (CNY) ανά εταιρεία ([24]).

([18]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, αιτιολογικές σκέψεις 116 έως 128.
([19]) Ό.π., αιτιολογική σκέψη 130.
([20]) Εθνικό Λαϊκό Κογκρέσο, 2021, Περιγραφή του 14ου πενταετούς προγράμματος για την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και μακροπρόθεσμο όραμα για το 2035, διατίθεται στη διεύθυνση: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (προσπελάστηκε στις 22.11.2023) (στα κινεζικά).
([21]) «14ο πενταετές πρόγραμμα» για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού κλάδου παραγωγής στην Tianjin.
([22]) Ό.π., σ. 23-24.
([23]) Ό.π., σ. 14-20.
([24]) 33 κίνητρα πολιτικής της Tianjin για την οικονομική βελτίωση το πρώτο τρίμηνο του 2023, σημεία 10, 17, 18.

(47) Το πρόγραμμα για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού κλάδου παραγωγής στην επαρχία Jiangsu στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος θέτει ως στόχο την ανάπτυξη των μεταποιητικών κλάδων παραγωγής. Τα οχήματα νέας ενεργειακής τεχνολογίας αποτελούν μία από τις βασικές βιομηχανικές προτεραιότητες, οι οποίες θα στηριχθούν από προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης και μέσω της ενθάρρυνσης συγχωνεύσεων και εξαγορών ([25]). Οι μπαταρίες ιόντων λιθίου θεωρούνται βασικά προϊόντα για ηλεκτρικά οχήματα και η ανάπτυξή τους πρέπει να στηριχθεί μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης ([26]).

(48) Το σχέδιο δράσης για την προώθηση της σταθερής προόδου και της βελτίωσης της ποιότητας της βιομηχανικής οικονομίας στην επαρχία Zhejiang προβλέπει την ενίσχυση της βιομηχανικής αλυσίδας με έμφαση σε ορισμένους κλάδους, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων νέας ενεργειακής τεχνολογίας. Τα οχήματα νέας ενεργειακής τεχνολογίας είναι ένας από τους είκοσι επτά τομείς που πρόκειται να λάβουν χρηματοδοτική στήριξη από την επαρχία Zhejiang ([27]).

(49) Το σχέδιο δράσης για τη δημιουργία βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών με στρατηγικούς πυλώνες της σύγχρονης ελαφράς βιομηχανίας και της κλωστοϋφαντουργίας στην επαρχία Guangdong (2021-2025) περιλαμβάνει τα συστήματα μετάδοσης κίνησης του ποδηλάτου μεταξύ των βασικών τεχνολογιών και υλικών σε νευραλγικούς κλάδους παραγωγής της σύγχρονης ελαφράς βιομηχανίας και της κλωστοϋφαντουργίας. Το σχέδιο αναφέρει πέντε πόλεις της επαρχίας Guangdong ως κινεζικά «κέντρα ποδηλάτων» (δηλαδή τις πόλεις Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan και Zhongshan) ([28]).

(50) Σε επίπεδο συγκεκριμένου κλάδου παραγωγής, η Ένωση Κινέζων Κατασκευαστών Ποδηλάτων (CBA) εξέδωσε το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα, ώστε να ανοίξει ο δρόμος για την επέκταση των κινεζικών ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων σε ξένες αγορές. Όπως επιβεβαιώθηκε και στην αρχική έρευνα ([29]), η CBA είναι δημόσιος οργανισμός κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Η CBA είναι θυγατρική του Εθνικού Συμβουλίου Ελαφριάς Βιομηχανίας της Κίνας (CNLIC), του πρώην υπουργείου ελαφράς βιομηχανίας. Επίσης, το διοικητικό συμβούλιο της CBA διατηρεί στενούς δεσμούς με την κινεζική κυβέρνηση. Επιπλέον, ο διευθύνων σύμβουλος ή ο πρόεδρος κρατικής επιχείρησης ή ένωσης ποδηλάτων πρέπει πάντα να είναι μέλος του Κομμουνιστικού Κόμματος Κίνας (στο εξής: ΚΚΚ). Ακόμα και στο διοικητικό συμβούλιο ιδιωτικών εταιρειών ηλεκτρικών ποδηλάτων, οι οποίες είναι μέλη της CBA και συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο της CBA, πρέπει πάντα να υπάρχει ένα μέλος του ΚΚΚ, όρος που επιβεβαιώνει τη φύση της CBA ως δημόσιου οργανισμού.

(51) Σύμφωνα με το 14ο πρόγραμμα για τα ποδήλατα, η συνολική κατάσταση για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσω μεταρρυθμίσεων με «συγκεντρωτικό τρόπο», και μέσω της εστίασης στον γενικό στόχο της βελτίωσης της ποιότητας, της ενίσχυσης της αποδοτικότητας και της αναβάθμισης και οικοδόμησης μιας χώρας με ισχυρό κλάδο παραγωγής ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων. Το πρόγραμμα θέτει επίσης στόχους για τη διατήρηση μεγάλου όγκου εξαγωγών ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων και τη βελτίωση των μεριδίων αγοράς των Κινέζων παραγωγών στο διεθνές εμπόριο ([30]). Οι εν λόγω στόχοι θα πρέπει να επιτευχθούν μέσω της εφαρμογής υποστηρικτικών πολιτικών, όπως η χορήγηση ειδικών κονδυλίων για τη στήριξη της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων ([31]).

(52) Το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα περιγράφει τρεις πτυχές της ανάπτυξης του κινεζικού κλάδου παραγωγής ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων σε περίοδο πέραν της 14ης πενταετούς περιόδου: i) έως το 2025 η δημιουργία ενός μεγάλου «έθνους ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων» θα πρέπει να εδραιωθεί μέσω εκσυγχρονισμού· ii) έως το 2035 ο κινεζικός κλάδος παραγωγής ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων θα καταστεί η κυρίαρχη δύναμη στη διεθνή αγορά· iii) έως τα μέσα του αιώνα η Κίνα θα έχει καταστεί παραγωγός ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων που θα φέρει «το καθεστώς ενός ισχυρού έθνους ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων» ([32]). Εκτός από το γενικό εθνικό πρόγραμμα για τον κλάδο παραγωγής ποδηλάτων / ηλεκτρικών ποδηλάτων, το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα προβλέπει «περιφερειακές συντονισμένες στρατηγικές ανάπτυξης» ([33]). Δέκα περιφέρειες και επαρχίες ([34]) καλούνται να πραγματοποιήσουν την προβλεπόμενη βιομηχανική διάρθρωση προκειμένου να προωθήσουν την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων, ποδηλάτων και εξαρτημάτων ποδηλάτων με σκοπό το άνοιγμα στον υπόλοιπο κόσμο.

([25]) Πρόγραμμα για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού κλάδου παραγωγής στην επαρχία Jiangsu, σ. 42.
([26]) Ό.π., σ. 27.
([27]) Σχέδιο δράσης για την προώθηση της σταθερής προόδου και της βελτίωσης της ποιότητας της βιομηχανικής οικονομίας στην επαρχία Zhejiang, σ. 2 και 15.
([28]) Σχέδιο δράσης για τη δημιουργία βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών με στρατηγικούς πυλώνες της σύγχρονης ελαφράς βιομηχανίας και της κλωστοϋφαντουργίας της επαρχίας Guangdong (2021-2025), σ. 12 και 15.
([29]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72 (η αρχική έρευνα για τα *ηλεκτρικά ποδήλατα από την Κίνα*).
([30]) 14ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα, σ. 3-4 και 13-14. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στη διεύθυνση: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ό.π., σ. 59 και 62-63.
([32]) Ό.π., σ. 27 και 28.
([33]) Ό.π., σ. 35-37.
([34]) Tianjin, Wuqing Bicycle and Parts Co-development Zone, Hebei Province, Jiangsu Province, Suzhou Bicycle Export Base, Zhejiang Province, Taizhou Electric Bicycle Production and Export Concentration Zone, Guangdong Province, Foshan Sports Bike R&D and Design Industrial Base and Guangxi Province.

(53) Ένα άλλο σημαντικό έγγραφο πολιτικής είναι οι κατευθυντήριες γνώμες για την προώθηση της υψηλής ποιότητας ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας, το οποίο προβλέπει διάφορα μέτρα στήριξης για τον κινεζικό κλάδο παραγωγής ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και μερών ([35]). Οι γνώμες αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της καινοτομίας και της κατασκευής όλων των τύπων ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων και στην ανάπτυξη της παραγωγής μπαταριών για τον ψηφιακό και τον πράσινο μετασχηματισμό. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω μέτρων δημοσιονομικής και οικονομικής στήριξης, της δημιουργίας ολοκληρωμένων βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών και της χορήγησης πλεονεκτημάτων μέσω των πολιτικών «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος» και «άνοιγμα στον υπόλοιπο κόσμο» ([36]).

Πολιτική «Made in China 2025»

(54) Η πολιτική «Made in China 2025» είναι μια βιομηχανική πολιτική που καθοδηγείται από το κράτος, η οποία επιδιώκει να καταστήσει τη ΛΔΚ κυρίαρχη στην παγκόσμια παραγωγή υψηλής τεχνολογίας μέσω κρατικών επιδοτήσεων, κρατικών επιχειρήσεων και απόκτησης διανοητικής ιδιοκτησίας, αντικαθιστώντας έτσι την ξένη παραγωγική ικανότητα ([37]). Το Γραφείο του Αντιπροσώπου για το εμπόριο των Ηνωμένων Πολιτειών (USTR) διαπίστωσε επίσης ότι το κινεζικό κράτος δημιούργησε ταμεία με περισσότερα από 500 δισεκατ. δολάρια ΗΠΑ (USD) για τη στήριξη των συγκεκριμένων κλάδων παραγωγής ([38]).

(55) Η πολιτική «Made in China 2025» περιλαμβάνει μέτρα που σχετίζονται άμεσα με την κατασκευή ηλεκτρικών ποδηλάτων, με την απαρίθμηση των στρατηγικών εργασιών που πρέπει να υλοποιηθούν έως το 2025, όπως μεταξύ άλλων να ενταθούν οι «*προσπάθειες στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης προηγμένης τεχνολογίας, διαδικασιών και εξοπλισμού για εξοικονόμηση ενέργειας και προστασία του περιβάλλοντος*», να ενισχυθεί η «*έρευνα και ανάπτυξη πράσινων προϊόντων, να γενικευθεί η χρήση τεχνικών ελαφρών υλικών, χαμηλής κατανάλωσης ισχύος και εύκολης ανάκτησης, η συνεχής προώθηση της ενεργειακής απόδοσης των τελικών προϊόντων που καταναλώνουν ενέργεια όπως κινητήρες, λέβητες, μηχανές εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικές συσκευές, […] και η ενεργητική προώθηση της πράσινης ανάπτυξης χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στους κλάδους παραγωγής νέων υλικών, νέων μορφών ενέργειας, εξοπλισμού υψηλών προδιαγραφών*» ([39]).

Απόφαση αριθ. 40

(56) Η απόφαση αριθ. 40 του Κρατικού Συμβουλίου συνιστά νομικό έγγραφο που εκδόθηκε το 2005 με σκοπό να προωθηθεί η προσαρμογή των βιομηχανικών δομών της Κίνας με την τόνωση της ανάπτυξης κλάδων υψηλής τεχνολογίας και την εξάλειψη της παρωχημένης παραγωγικής ικανότητας ([40]). Ο «κατάλογος κατευθυντήριων γραμμών για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών», ο οποίος αποτελεί μέτρο για την εφαρμογή της απόφασης αριθ. 40, παρέχει ζωτικής σημασίας καθοδήγηση στην κινεζική κυβέρνηση για επενδυτικά έργα και διαμορφώνει και επιβάλλει πολιτικές για τα δημόσια οικονομικά, τη φορολογία, τις πιστώσεις, τις εισαγωγές και τις εξαγωγές, καθώς και τη γη ([41]).

(57) Η απόφαση αριθ. 40, η οποία είναι νομικά δεσμευτική για τους δημόσιους οργανισμούς και τους οικονομικούς φορείς στη ΛΔΚ, κατατάσσει διάφορους βιομηχανικούς τομείς σε τρεις κατηγορίες, και πιο συγκεκριμένα: προωθούμενα, περιορισμένα και απαγορευμένα έργα. Σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40, διάφοροι συναφείς τομείς προσδιορίζονται ως προωθούμενοι, οι οποίοι στη συνέχεια λαμβάνουν διάφορες επιδοτήσεις (το Κρατικό Συμβούλιο δίνει εντολή σε όλα τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να χορηγούν πιστωτική στήριξη και υπόσχεται την εφαρμογή «άλλων προτιμησιακών πολιτικών για τα προωθούμενα έργα»). Ειδικότερα, οι μπαταρίες και τα ελαφρά υλικά ταξινομούνται στην κατηγορία των «προωθούμενων» κλάδων παραγωγής (στο κεφάλαιο XIX) στην έκδοση του 2019 του καταλόγου κατευθυντήριων γραμμών για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών ([42]).

([35]) Κατευθυντήριες γνώμες για την προώθηση της υψηλής ποιότητας ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας, 2022, διατίθεται στο διαδίκτυο: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Ό.π., σημεία 17, 18, 20, 21 και 23.

([37]) Ανακοίνωση του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με τη δημοσίευση της πολιτικής «Made in China 2025», διατίθεται στη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, Έκθεση που υποβλήθηκε στο Κογκρέσο τον Μάρτιο του 2020 σχετικά με τη συμμόρφωση της Κίνας με τον ΠΟΕ το 2019, σ. 31 (διατίθεται στη διεύθυνση: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Ανακοίνωση του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με τη δημοσίευση της πολιτικής «Made in China 2025», διατίθεται στη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([40]) Διατίθεται στη διεύθυνση: http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.

([41]) Απόφαση αριθ. 40 (2005) του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με την κύρωση και την εφαρμογή των «Προσωρινών διατάξεων για την προώθηση της προσαρμογής των βιομηχανικών δομών»· κατάλογος κατευθυντήριων γραμμών για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών (2019) (διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Κατάλογος καθοδήγησης για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών (2019), σ. 17 (διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Επιπλέον, τα εξαρτήματα ποδηλάτων και συγκεκριμένα οι μπαταρίες και τα ελαφρά μέταλλα για πλαίσια εντάσσονται στους «προωθούμενους κλάδους παραγωγής» στον κατάλογο των κλάδων παραγωγής που ενθαρρύνουν τις ξένες επενδύσεις (έκδοση 2020) ([43]).

Συμπεράσματα

(59) Με βάση τα ανωτέρω και ελλείψει πληροφοριών που να υποδεικνύουν το αντίθετο, συνάγεται ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα και η αλυσίδα εφοδιασμού τους εξακολουθούν να εντάσσονται στους «προωθούμενους» από την κινεζική κυβέρνηση κλάδους παραγωγής και, ως εκ τούτου, να είναι δικαιούχοι συνεχούς στήριξης από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία περιλαμβάνει πρόσβαση σε προτιμησιακή χρηματοδότηση, φορολογικές απαλλαγές, συντελεστές παραγωγής έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού (γη, μπαταρίες, κινητήρες κ.λπ.), καθώς και πρόσβαση σε προγράμματα επιχορηγήσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

3.3. Επιδοτήσεις και προγράμματα επιδοτήσεων που εξετάστηκαν στην παρούσα επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων

(60) Λόγω της έλλειψης συνεργασίας, η Επιτροπή αποφάσισε να εξετάσει βάσει του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού, πρώτον, κατά πόσον οι επιδοτήσεις που αντισταθμίστηκαν κατά την αρχική έρευνα και οι οποίες αναφέρονται στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων εξακολούθησαν να αποφέρουν όφελος στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης και, δεύτερον, την πιθανότητα συνέχισης της επιδότησης σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων.

(61) Οι εν λόγω επιδοτήσεις ή προγράμματα επιδοτήσεων είναι τα ακόλουθα:

α) Προτιμησιακή χρηματοδότηση

Δάνεια και πιστωτικά όρια

β) Ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων

γ) Παροχή αγαθών από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

Παροχή κινητήρων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

Παροχή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

Παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

δ) Προγράμματα απαλλαγής και μείωσης άμεσων φόρων

Μείωση φόρου εισοδήματος επιχειρήσεων (ΦΕΕ) για επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας,

Αντιστάθμιση ΦΕΕ για δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης

Απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος από μερίσματα που καταβάλλονται σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις εγκατεστημένες στη χώρα

ε) Προγράμματα έμμεσων φόρων και εισαγωγικών δασμών

Απαλλαγές ΦΠΑ και επιστροφές εισαγωγικών δασμών για τη χρήση εισαγόμενου εξοπλισμού και τεχνολογίας

στ) Προγράμματα επιχορηγήσεων

Ad hoc επιχορηγήσεις από δημοτικές/περιφερειακές αρχές

3.4. Προτιμησιακή χρηματοδότηση (δάνεια, πιστωτικά όρια)

3.4.1. *Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας*

(62) Στην αρχική έρευνα ([44]), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τράπεζες κρατικής ιδιοκτησίας αποτελούσαν δημόσιους οργανισμούς, καθώς εκτελούσαν κυβερνητικά καθήκοντα και, συνεπώς, ασκούσαν κρατική εξουσία. Εναλλακτικά, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι σε κάθε περίπτωση η κινεζική κυβέρνηση έχει αναθέσει ή δώσει εντολή στις εν λόγω τράπεζες να εκτελούν καθήκοντα τα οποία κατά κανόνα αποτελούν αρμοδιότητα της κυβέρνησης κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού.

([43]) Κατάλογος των κλάδων παραγωγής που ενθαρρύνουν τις ξένες επενδύσεις, σημεία 129, 268, 269, 271 και 304 (έκδοση 2022, διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.5.1.

(63) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης, με βάση το κανονιστικό νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στον χρηματοπιστωτικό τομέα στη ΛΔΚ, ιδίως το άρθρο 34 του νόμου για τις εμπορικές τράπεζες, το άρθρο 15 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια και την απόφαση αριθ. 40, ότι στις ιδιωτικές εμπορικές τράπεζες στην Κίνα ανατέθηκε ή δόθηκε εντολή, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού, να ακολουθούν κυβερνητικές πολιτικές ([45]).

(64) Ως εκ τούτου, στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που δραστηριοποιούνται στη ΛΔΚ εφάρμοζαν κυβερνητικές πολιτικές και χορηγούσαν δάνεια, καθώς και πιστωτικά όρια ([46]), με προτιμησιακά επιτόκια στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων, ο οποίος θεωρήθηκε προωθούμενος κλάδος παραγωγής.

(65) Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει όφελος κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 2 και του άρθρου 6 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, στον βαθμό που τα δάνεια και τα πιστωτικά όρια χορηγήθηκαν με ευνοϊκότερους όρους από εκείνους που θα μπορούσε να εξασφαλίσει ο δανειολήπτης στην ελεύθερη αγορά. Το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες ήταν η διαφορά μεταξύ του ποσού των τόκων που είχε πράγματι καταβάλει η εταιρεία και του ποσού το οποίο θα ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει η ίδια εταιρεία για ένα ανάλογο εμπορικό δάνειο / πιστωτικό όριο το οποίο θα ήταν πράγματι σε θέση να εξασφαλίσει στην ελεύθερη αγορά ([47]).

(66) Αυτό το πρόγραμμα επιδότησης διαπιστώθηκε ότι έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι τα δανειοδοτικά ιδρύματα χορήγησαν προτιμησιακά δάνεια και πιστωτικά όρια μόνο σε περιορισμένο αριθμό εταιρειών / κλάδων παραγωγής που θεωρούνται βασικοί/στρατηγικοί κλάδοι από την κινεζική κυβέρνηση, ένας από τους οποίους είναι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων.

(67) Το ποσοστό επιδότησης που καθορίστηκε στην αρχική έρευνα όσον αφορά το εν λόγω καθεστώς κυμαινόταν από 0,23 % έως 2,77 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.4.2. *Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων*

(68) Στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, η αιτούσα προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων στη ΛΔΚ συνέχισε να επωφελείται από προτιμησιακή χρηματοδότηση μετά την επιβολή των αρχικών μέτρων ([48]).

(69) Σύμφωνα με την αιτούσα, οι κινεζικές τράπεζες κρατικής ιδιοκτησίας εξακολουθούν να κυριαρχούν στο κινεζικό τραπεζικό σύστημα και, ως εκ τούτου, διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στη στήριξη και τη χρηματοδότηση των κλάδων παραγωγής που προσδιορίζονται ως προωθούμενοι από την κινεζική κυβέρνηση. Ισχυρίζεται επίσης ότι η προτιμησιακή χρηματοδότηση από κρατικές τράπεζες έχει αυξηθεί από το 2021, ιδίως σε σχέση με την προώθηση της καθαρής ενέργειας, τις πράσινες μεταφορές, τη μείωση του άνθρακα και τον μετασχηματισμό των παραδοσιακών κλάδων παραγωγής με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας ([49]).

(70) Τα στοιχεία που υπέβαλε η αιτούσα έδειξαν ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών οδηλάτων συνέχισαν να λαμβάνουν προτιμησιακά δάνεια και πιστωτικά όρια από κινεζικές τράπεζες. Τα εν λόγω δάνεια και πιστωτικά όρια εμφανίζονται στις ετήσιες εκθέσεις ορισμένων εταιρειών παραγωγής. Για παράδειγμα, ο παραγωγός ηλεκτρικών οδηλάτων Yadea αναφέρει στις οικείες οικονομικές καταστάσεις του 2022, δύο άτοκα δάνεια από τοπικές κυβερνήσεις για την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων παραγωγής ύψους 460 εκατ. CNY και 39 εκατ. CNY, αντίστοιχα ([50]). Επιπλέον, ένας ακόμα παραγωγός ηλεκτρικών οδηλάτων, η εταιρεία Joykie, έλαβε πιστωτικά όρια από διάφορες κινεζικές τράπεζες το 2022 ([51]). Μολονότι οι όροι και οι προϋποθέσεις τόσο των δανείων όσο και των πιστωτικών ορίων είναι εμπιστευτικά εμπορικά έγγραφα, η αιτούσα ισχυρίζεται ότι, όπως και στην αρχική έρευνα, τα εν λόγω δάνεια και πιστωτικά όρια συνέχισαν να χορηγούνται με προτιμησιακούς όρους, δεδομένου ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων εξακολουθεί να αποτελεί προωθούμενο κλάδο παραγωγής.

([45]) Ό.π., αιτιολογικές σκέψεις 218-222.
([46]) Ό.π., αιτιολογικές σκέψεις 222 και 297.
([47]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήματα 3.5.4.2 και 3.5.4.3.
([48]) Βλέπε σημεία 63-87 και τα αντίστοιχα παραρτήματα της μη εμπιστευτικής έκδοσης της αίτησης επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων.
([49]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 40.
([50]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 11· ετήσια έκθεση της Yadea για το 2022, σ. 179 και 184.
([51]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 11· ετήσια έκθεση της Joykie για το 2022, σ. 107 και επ. και 508.

(71) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, εξακολουθούσε να επικρατεί στην Κίνα το γενικό νομικό πλαίσιο που υπήρχε κατά την αρχική έρευνα και το οποίο χρησίμευσε στο να κατευθύνει τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της βιομηχανικής πολιτικής κατά τη λήψη χρηματοοικονομικών αποφάσεων. Πράγματι, μετά την αρχική έρευνα, το κινεζικό κράτος ενίσχυσε περαιτέρω τον έλεγχό του επί της χρηματοπιστωτικής αγοράς για την καλύτερη εξυπηρέτηση των συμφερόντων της πραγματικής οικονομίας και τη συμμόρφωση με τους στόχους των βιομηχανικών πολιτικών της Κίνας, μεταξύ άλλων με τη διοχέτευση κεφαλαίων σε κλάδους παραγωγής στους οποίους δίνεται προτεραιότητα. Αυτό αποδεικνύεται ιδίως από: i) το άρθρο 34 του νόμου για τις εμπορικές τράπεζες, το οποίο ορίζει ότι «*Οι εμπορικές τράπεζες διεξάγουν τις δανειοδοτικές δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ανάγκες της εθνικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και υπό την καθοδήγηση των βιομηχανικών πολιτικών του κράτους*», ii) το άρθρο 15 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια, το οποίο ορίζει ότι οι τόκοι δανείων μπορούν να επιδοτούνται όταν συνάδουν με την πολιτική του κράτους για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων κλάδων παραγωγής και οικονομικών περιοχών, και iii) την απόφαση αριθ. 40, η οποία καθορίζει ορισμένους βιομηχανικούς τομείς ως «προωθούμενους» που θα πρέπει να επωφελούνται από προνομιακή πρόσβαση σε πιστώσεις ([52]).

(72) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι είχε διαπιστώσει στην παρούσα έρευνα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 59) ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων εξακολουθεί να αποτελεί προωθούμενο κλάδο παραγωγής στη ΛΔΚ.

(73) Η συστηματική εργαλειοποίηση του κινεζικού χρηματοπιστωτικού τομέα για τους σκοπούς της άσκησης βιομηχανικών πολιτικών και της παροχής προτιμησιακής χρηματοδότησης σε προωθούμενους κλάδους παραγωγής επιβεβαιώνεται περαιτέρω από τα συμπεράσματα της Επιτροπής σε αρκετές πρόσφατες έρευνες κατά των επιδοτήσεων ([53]).

Ατομικός χαρακτήρας

(74) Δεδομένου ότι το εν λόγω πρόγραμμα επιδοτήσεων περιορίζεται σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται μόνο σε προωθούμενους κλάδους παραγωγής και δεν είναι διαθέσιμο σε όλους τους οικονομικούς τομείς, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

Όφελος

(75) Ελλείψει συνεργασίας από τους Κινέζους παραγωγούς, την κινεζική κυβέρνηση και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στην Κίνα, η Επιτροπή δεν είχε καμία πληροφορία που να αφορά συγκεκριμένη εταιρεία με βάση την οποία θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(76) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέχισε να παρέχει στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων δάνεια και πιστωτικά όρια με προτιμησιακούς όρους σύμφωνα με την πολιτική που ορίζεται σε διάφορα σχέδια και άλλες νομικές πράξεις που αναφέρονται στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ως προωθούμενο κλάδο παραγωγής. Η άμεση μεταφορά κεφαλαίων με τη μορφή προτιμησιακής χρηματοδότησης εξακολουθούσε να είναι διαθέσιμη στις εταιρείες του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

Συμπέρασμα

(77) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων και ελλείψει επιχειρημάτων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή προτιμησιακών δανείων και πιστωτικών ορίων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Εξαιτίας της ύπαρξης χρηματοδοτικών συνεισφορών, του χορηγούμενου οφέλους και του ατομικού χαρακτήρα, τα εν λόγω προγράμματα επιδοτήσεων συνεχίζουν να θεωρούνται αντισταθμίσιμα.

([52]) Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations» (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με σημαντικές στρεβλώσεις της οικονομίας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας) [SWD(2024) 91 της 10.4.2024] (στο εξής: έκθεση για την Κίνα), τμήμα 6.

([53]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1647, κανονισμός (ΕΕ) 2023/1123 και κανονισμός (ΕΕ) 2021/328.

3.5. **Ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων**

3.5.1. *Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας*

(78) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων έλαβαν επιδοτήσεις με τη μορφή ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων με προτιμησιακούς όρους ([54]).

(79) Ειδικότερα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο μοναδικός προμηθευτής ασφαλίσεων εξαγωγικών πιστώσεων στην Κίνα, η China Export & Credit Insurance Corporation (Sinosure), ήταν δημόσιος οργανισμός, ο οποίος ασκούσε κυβερνητικά καθήκοντα όσον αφορά τον τομέα των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

(80) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η Sinosure παρείχε ασφαλίσεις εξαγωγικών πιστώσεων σε εξαγωγείς ηλεκτρικών ποδηλάτων με προτιμησιακούς όρους, δηλαδή χαμηλότερους από τους όρους της αγοράς, αποφέροντας έτσι όφελος στους παραγωγούς-εξαγωγείς. Το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες θεωρήθηκε ότι είναι η διαφορά μεταξύ του ποσού του ασφαλίστρου που κατέβαλε η εταιρεία για τη βραχυπρόθεσμη ασφάλιση από τη Sinosure και του ποσού του ασφαλίστρου το οποίο θα ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει η ίδια επιχείρηση για ανάλογη ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων την οποία θα μπορούσε εξασφαλίσει σε συνθήκες αγοράς ([55]).

(81) Τέλος, δεδομένου ότι το εν λόγω καθεστώς επιδότησης εξαρτάται από τις εξαγωγές, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είχε ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού και, ως εκ τούτου, ήταν αντισταθμίσιμο.

(82) Το ποσοστό επιδότησης που καθορίστηκε στην αρχική έρευνα όσον αφορά το εν λόγω καθεστώς κυμαινόταν από 0 % έως 0,50 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.5.2. *Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων*

(83) Παρόμοια με την κατάσταση που επικρατούσε στην αρχική έρευνα, η Sinosure εξακολουθεί να ανήκει εξολοκλήρου στο κινεζικό κράτος. Σύμφωνα με την αιτούσα, η Sinosure έχει εντολή, σύμφωνα με τις διπλωματικές, διεθνείς εμπορικές, βιομηχανικές, φορολογικές και χρηματοπιστωτικές πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης, να προωθήσει τις κινεζικές εξαγωγές και επενδύσεις, ιδίως τις εξαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών υψηλής τεχνολογίας ή υψηλής προστιθέμενης αξίας, προσφέροντας ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων έναντι κινδύνων μη πληρωμής οφειλής.

(84) Οι νομικές βάσεις για τις δραστηριότητες της Sinosure είναι οι ίδιες με εκείνες που ίσχυαν κατά την αρχική έρευνα, ιδίως η ανακοίνωση σχετικά με την εφαρμογή της στρατηγικής για την προώθηση του εμπορίου μέσω της επιστήμης και της τεχνολογίας με τη χρήση ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων (Shang Ji Fa [2004] αριθ. 368) που εκδόθηκε από κοινού από το υπουργείο Εμπορίου της Κίνας και τη Sinosure, και η ανακοίνωση σχετικά την έκδοση καταλόγου εξαγωγικών προϊόντων υψηλής τεχνολογίας της Κίνας του 2006 [Guo Ke Fa Ji Zi (2006) αριθ. 16].

(85) Σύμφωνα με τον ιστότοπο της Sinosure ([56]), πρόκειται για ασφαλιστική εταιρεία χρηματοδοτούμενη από το κράτος και προσανατολισμένη στην πολιτική, η οποία συστάθηκε και υποστηρίζεται από το κράτος για την προώθηση της εξωτερικής οικονομικής και εμπορικής ανάπτυξης και συνεργασίας της Κίνας. Προωθεί τις κινεζικές εξαγωγές αγαθών, τεχνολογιών και υπηρεσιών, ιδίως τις εξαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών υψηλής τεχνολογίας και υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως τα μηχανικά και ηλεκτρικά προϊόντα, και, ως εκ τούτου, εξυπηρετεί αποτελεσματικά τις εθνικές στρατηγικές, στηρίζει με ακρίβεια την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και διασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοπιστωτικό ίδρυμα προσανατολισμένο στην πολιτική, το οποίο έχει συσταθεί για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της οικονομικής παγκοσμιοποίησης και της ανάπτυξης της οικονομίας και του εμπορίου της Κίνας στο εξωτερικό, αναφέρει ρητά ότι θα επικεντρωθεί στον στόχο της εξυπηρέτησης των εθνικών στρατηγικών.

(86) Επιπλέον, ο συνεχιζόμενος ρόλος της Sinosure ως πλατφόρμας για τη στήριξη των κυβερνητικών πολιτικών παραμένει αμετάβλητος, όπως προκύπτει από την κοινή πρόσκληση του υπουργείου Εμπορίου της Κίνας και της Sinosure το 2022 για «*στήριξη των επιχειρήσεων για την επέκταση των παραδοσιακών εξαγωγικών προορισμών και την αξιοποίηση διαφοροποιημένων αγορών, με έμφαση στην παροχή υπηρεσιών ασφάλισης πιστώσεων για εξαγωγές σε χώρες κατά μήκος της πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος», στις αναδυόμενες αγορές και στους εταίρους της ζώνης ελεύθερου εμπορίου*» ([57]).

([54]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.6.
([55]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, αιτιολογική σκέψη 362.
([56]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 46, προφίλ της Sinosure. Βλέπε επίσης sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Έκθεση για την Κίνα, τμήμα 6.6.

(87) Ως εκ τούτου, η Sinosure εξακολουθεί να είναι δημόσιος οργανισμός που ασκεί κυβερνητικά καθήκοντα, ιδίως όσον αφορά τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής. Παρέχει ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων με ευνοϊκότερους όρους από εκείνους που θα μπορούσε κανονικά να εξασφαλίσει ο αποδέκτης στην αγορά ή παρέχει ασφαλιστική κάλυψη η οποία σε διαφορετική περίπτωση δεν θα ήταν καν διαθέσιμη στην αγορά. Δεδομένου ότι ο κινεζικός κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, ως μέρος του κλάδου των ηλεκτρικών οχημάτων και των πράσινων μεταφορών, είναι ένας προωθούμενος και προσανατολισμένος στις εξαγωγές κλάδος, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι εξακολουθεί να υποστηρίζεται από τη Sinosure. Το συμπέρασμα ότι η Sinosure εξακολουθεί να παρέχει ασφάλιση πιστώσεων στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής επιβεβαιώνεται περαιτέρω από τα συμπεράσματα της Επιτροπής σε αρκετές πρόσφατες έρευνες κατά των επιδοτήσεων ([58]).

Ατομικός χαρακτήρας

(88) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος ασφάλισης των εξαγωγικών πιστώσεων έχουν ατομικό χαρακτήρα, διότι δεν μπορούσαν να αποκτηθούν χωρίς εξαγωγές και, συνεπώς, εξαρτώνται από την επίτευξη εξαγωγικής επίδοσης κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 4 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

Όφελος

(89) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς, την κινεζική κυβέρνηση και τη Sinosure, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(90) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Sinosure συνέχισε κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης να παρέχει ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων με προτιμησιακούς όρους σύμφωνα με την πολιτική που ορίζεται σε διάφορα σχέδια και άλλες νομικές πράξεις που αναφέρονται στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ως προωθούμενο κλάδο παραγωγής.

Συμπέρασμα

(91) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων και ελλείψει επιχειρημάτων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων με προτιμησιακούς όρους. Εξαιτίας της ύπαρξης χρηματοδοτικών συνεισφορών, του χορηγούμενου οφέλους και του ατομικού χαρακτήρα, τα εν λόγω προγράμματα επιδοτήσεων συνεχίζουν να θεωρούνται αντισταθμίσιμα.

3.6. **Παροχή αγαθών από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού**

3.6.1. *Παροχή ηλεκτρικών κινητήρων*

3.6.1.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(92) Η αρχική έρευνα διαπίστωσε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων έλαβαν επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής κινητήρων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([59]).

(93) Πρώτον, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι στην κινεζική εγχώρια αγορά κινητήρων κυριαρχούσαν σε μεγάλο βαθμό οι Κινέζοι εγχώριοι προμηθευτές που είχαν μερίδιο αγοράς άνω του 90 %. Οι εν λόγω προμηθευτές ήταν είτε κρατικές εταιρείες είτε μέλη της Ένωσης Κινέζων Κατασκευαστών Ποδηλάτων (CBA) και, ως εκ τούτου, ήταν εξαρτημένες επιχειρήσεις νευραλγικής σημασίας, στις οποίες είχε ανατεθεί η εφαρμογή εθνικής πολιτικής με σκοπό την επίτευξη των ευρύτερων στόχων που συνδέονται με την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων ([60]).

(94) Δεύτερον, η Επιτροπή καθόρισε, με βάση διάφορα νομικά έγγραφα, ιδίως το 12ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα, το 13ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα και το πρόγραμμα ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας (2016-2020), την πολιτική της κινεζικής κυβέρνησης για τη βελτίωση της ποιότητας και της επίδοσης των συντελεστών παραγωγής καίριας σημασίας στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, του οποίου οι κινητήρες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της βιομηχανικής αλυσίδας εφοδιασμού ποδηλάτων και τη συμπληρώνουν, ούτως ώστε να καταστεί εφικτή η εδραίωση μιας κάθετα ολοκληρωμένης και αυτόνομης αλυσίδας παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα ([61]).

([58]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1647, κανονισμός (ΕΕ) 2022/72 και κανονισμός (ΕΕ) 2021/328.
([59]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.7.2.
([60]) Ό.π., αιτιολογικές σκέψεις 382-383.
([61]) Ό.π., αιτιολογικές σκέψεις 390-393.

(95) Τρίτον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και ο κλάδος παραγωγής κινητήρων είναι αλληλένδετοι και ότι η ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής κινητήρων είναι καίριας σημασίας για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση χορηγούσε επιδοτήσεις στον κλάδο παραγωγής κινητήρων με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρης της βιομηχανικής αλυσίδας, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση ανέθεσε ή έδωσε εντολή στους Κινέζους παραγωγούς κινητήρων να προμηθεύουν κινητήρες στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(96) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης στην αρχική έρευνα ότι οι επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής κινητήρων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού είχαν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς και ότι είχε προσπορίσει όφελος. Το όφελος για τις εταιρείες του δείγματος υπολογίστηκε στην αρχική έρευνα με τη σύγκριση μεταξύ των τιμών στην εγχώρια αγορά και των τιμών εξαγωγής των κινητήρων από τον μεγαλύτερο εγχώριο προμηθευτή κινητήρων. Η διαφορά, εκφραζόμενη ως ποσοστό, εφαρμόστηκε στις τιμές που κατέβαλλαν οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος για τις αγορές κινητήρων από εγχώριους προμηθευτές ([62]).

(97) Το ποσοστό επιδότησης που καθορίστηκε στην αρχική έρευνα όσον αφορά το εν λόγω καθεστώς κυμαινόταν από 0,78 % έως 5,44 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.6.1.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(98) Η αιτούσα ισχυρίστηκε ότι ο κινεζικός κλάδος παραγωγής κινητήρων εξακολούθησε να έχει εξουσιοδότηση ή εντολή από την κινεζική κυβέρνηση να παρέχει κινητήρες στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([63]).

(99) Σύμφωνα με την αιτούσα, οι Κινέζοι παραγωγοί κινητήρων συνέχισαν, όπως και κατά την περίοδο της αρχικής έρευνας, να υπόκεινται σε διάφορα σχέδια πολιτικής, στα οποία η κινεζική κυβέρνηση παρέχει δημόσια στήριξη στον κλάδο παραγωγής κινητήρων λόγω της θέσης του στη βιομηχανική αλυσίδα εφοδιασμού ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα.

(100) Το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα ([64]) αναφέρεται στην ανάπτυξη του βοηθητικού ηλεκτροκινητήρα για ηλεκτρικά ποδήλατα ως ένα από τα κύρια ερευνητικά έργα για τα μέλη της CBA. Επιπλέον, η έκθεση ανάλυσης σχετικά με τη σκοπιμότητα επένδυσης της κινεζικής αγοράς ηλεκτρικών ποδηλάτων και μηχανοκίνητων όσον αφορά την έρευνα και τις αναπτυξιακές προοπτικές για την περίοδο 2022-2027 ([65]) επιβεβαιώνει επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση παρέχει επιδοτήσεις στους κινητήρες που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρης της αλυσίδας του κλάδου, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ([66]). Επιπλέον, το 14ο πενταετές πρόγραμμα για την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και το σχέδιο των μακροπρόθεσμων στόχων για το 2035 παρέχουν επίσης ισχυρή στήριξη στον κλάδο παραγωγής υψηλής ποιότητας, ευφυών και πράσινων προϊόντων, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα και οι κινητήρες ηλεκτρικών ποδηλάτων. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 55 ανωτέρω, η πολιτική «Made in China 2025» προβλέπει την ενίσχυση «*στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης προηγμένης τεχνολογίας, διαδικασιών και εξοπλισμού για εξοικονόμηση ενέργειας και προστασία του περιβάλλοντος*», να ενισχυθεί η «*έρευνα και ανάπτυξη πράσινων προϊόντων, να γενικευθεί η χρήση τεχνικών ελαφρών υλικών, χαμηλής κατανάλωσης ισχύος και εύκολης ανάκτησης, η συνεχής προώθηση της ενεργειακής απόδοσης των τελικών προϊόντων που καταναλώνουν ενέργεια όπως κινητήρες, λέβητες, μηχανές εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικές συσκευές, […] και η ενεργητική προώθηση της πράσινης ανάπτυξης χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στους κλάδους παραγωγής νέων υλικών, νέων μορφών ενέργειας, εξοπλισμού υψηλών προδιαγραφών*».

(101) Η αιτούσα προσκόμισε επίσης αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι Κινέζοι παραγωγοί κινητήρων συνέχισαν να λαμβάνουν σημαντικές επιδοτήσεις με τη μορφή επιχορηγήσεων, φορολογικών μειώσεων, προτιμησιακής χρηματοδότησης κ.λπ. ([67])

(102) Ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση ή οποιονδήποτε Κινέζο κατασκευαστή κινητήρων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η δομή της αγοράς κινητήρων στην Κίνα δεν έχει αλλάξει από την αρχική έρευνα. Ως εκ τούτου και δεδομένης της καίριας και ουσιώδους σημασίας του κλάδου παραγωγής κινητήρων για την ανάπτυξη του προωθούμενου κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι εξακολουθεί να ανατίθεται ή να δίνεται εντολή από την κινεζική κυβέρνηση στους παραγωγούς κινητήρων στην Κίνα να προμηθεύουν κινητήρες στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, όπως στην περίπτωση της αρχικής έρευνας.

([62]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.7.2.7.
([63]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, τμήμα 6.4 στοιχείο β) σημείο ii) και αντίστοιχα παραρτήματα.
([64]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 29.
([65]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 60.
([66]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 60.
([67]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, σκέψη 236 και παράρτημα 11.

Ατομικός χαρακτήρας

(103) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος έχουν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

Όφελος

(104) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων, τους Κινέζους παραγωγούς κινητήρων και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(105) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέχισε να αναθέτει ή να δίνει εντολή στους παραγωγούς κινητήρων στην Κίνα να παρέχουν στους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων κινητήρες έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, που συνιστά χρηματοδοτική συνεισφορά που προσπορίζει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) και το άρθρο 6 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(106) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής κινητήρων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

3.6.2. *Παροχή μπαταριών*

3.6.2.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(107) Η αρχική έρευνα διαπίστωσε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων έλαβαν επιδοτήσεις με τη μορφή μπαταριών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([68]).

(108) Πρώτον, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι μεγάλο μέρος των μπαταριών που παρέχονται στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων παραγόταν στην Κίνα από (εν μέρει) κρατικούς παραγωγούς και μέλη της CBA και, ως εκ τούτου, ήταν εξαρτημένες επιχειρήσεις νευραλγικής σημασίας, στις οποίες είχε ανατεθεί η εφαρμογή εθνικής πολιτικής με σκοπό την επίτευξη των ευρύτερων στόχων που συνδέονται με την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων ([69]).

(109) Δεύτερον, η Επιτροπή κατάρτισε επίσης, με βάση διάφορα νομικά έγγραφα (πολιτικής), ιδίως το σχέδιο ανάπτυξης της ελαφράς βιομηχανίας (2016-2020), το σχέδιο «Made in China 2025», το 12ο και το 13ο πενταετές πρόγραμμα για τον κλάδο των μπαταριών και την έκθεση («Διεξοδική ανάλυση του κλάδου παραγωγής μπαταριών ιόντων λιθίου για ηλεκτρικά ποδήλατα την περίοδο 2018-2023 και έκθεση κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με το 13ο πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης»), την πολιτική της κινεζικής κυβέρνησης για τη στήριξη του κλάδου παραγωγής μπαταριών και την περαιτέρω ενσωμάτωση των κλάδων παραγωγής μπαταριών και ηλεκτρικών ποδηλάτων μέσω προηγμένης συνεργασίας και συμμαχιών. Τα εν λόγω έγγραφα πολιτικής αναγνώρισαν περαιτέρω την ύπαρξη πολιτικής επιδοτήσεων του κλάδου παραγωγής μπαταριών για ηλεκτρικά ποδήλατα με σκοπό την προώθηση της ευρείας διάδοσης και της εξαγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ως εκ τούτου, στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής μπαταριών συνιστά υποστηριζόμενο κλάδο παραγωγής ο οποίος μπορεί να επωφελείται από διάφορες επιδοτήσεις και συνδέεται στενά με τον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ([70]).

(110) Τρίτον, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων και ο κλάδος παραγωγής μπαταριών ιόντων λιθίου είναι αλληλένδετοι και ότι η κινεζική κυβέρνηση εφάρμοσε πολιτική με την οποία ο κλάδος των μπαταριών θα πρέπει να μειώσει το κόστος και τις τιμές του μέσω επιδοτήσεων προκειμένου να προαχθεί ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση ανέθεσε ή έδωσε εντολή στους Κινέζους παραγωγούς μπαταριών να προμηθεύουν μπαταρίες στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

([68]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.7.3.
([69]) Ό.π., αιτιολογικές σκέψεις 443-445.
([70]) Ό.π., αιτιολογικές σκέψεις 452-461.

(111) Το όφελος για τις εταιρείες του δείγματος υπολογίστηκε στην αρχική έρευνα με τη σύγκριση μεταξύ των τιμών στην εγχώρια αγορά και των τιμών εξαγωγής των μπαταριών από τον μοναδικό συνεργαζόμενο εγχώριο προμηθευτή μπαταριών. Η διαφορά, εκφραζόμενη ως ποσοστό, εφαρμόστηκε στις τιμές που κατέβαλλαν οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος για τις αγορές μπαταριών από εγχώριους προμηθευτές ([71]).

(112) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης στην αρχική έρευνα ότι οι επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής μπαταριών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού είχαν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

(113) Το ποσοστό επιδότησης που καθορίστηκε στην αρχική έρευνα όσον αφορά το εν λόγω καθεστώς κυμαινόταν από 0,38 % έως 8,97 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.6.2.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(114) Η αιτούσα ισχυρίστηκε ότι ο κινεζικός κλάδος παραγωγής μπαταριών εξακολούθησε να έχει λάβει εξουσιοδότηση ή εντολή από την κινεζική κυβέρνηση να παρέχει μπαταρίες στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([72]).

(115) Σύμφωνα με την αιτούσα, οι Κινέζοι παραγωγοί μπαταριών συνέχισαν, όπως και κατά την περίοδο της αρχικής έρευνας, να υπόκεινται σε διάφορα σχέδια πολιτικής, στα οποία η κινεζική κυβέρνηση παρέχει δημόσια στήριξη στον κλάδο παραγωγής μπαταριών ιόντων λιθίου λόγω της θέσης του στη βιομηχανική αλυσίδα εφοδιασμού ηλεκτρικών οδηλάτων στην Κίνα.

(116) Η αιτούσα επικαλείται το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τα οδήλατα και τα ηλεκτρικά οδήλατα (2012-2025), το οποίο αναφέρει την ανάπτυξη μπαταριών ιόντων λιθίου για ηλεκτρικά οδήλατα ως βασική προτεραιότητα για τα μέλη της CBA. Στο πλαίσιο αυτό υπενθυμίζεται ότι αρκετοί παραγωγοί μπαταριών στην Κίνα είναι μέλη της CBA. Ο κινεζικός κλάδος παραγωγής μπαταριών υποστηρίζεται επίσης στο πλαίσιο της στρατηγικής «Made in China 2025» και του 13ου πενταετούς προγράμματος για τον κλάδο παραγωγής μπαταριών που εγκρίθηκε από την ένωση των κλάδων παραγωγής χημικής και φυσικής ηλεκτρικής ενέργειας της Κίνας (China Chemical and Physical Power Industry Association) ([73]). Η έκθεση ανάλυσης σκοπιμότητας επένδυσης της κινεζικής αγοράς ηλεκτρικών οδηλάτων και μηχανοκίνητων όσον αφορά την έρευνα και τις αναπτυξιακές προοπτικές για την περίοδο 2022-2027 επιβεβαιώνει τη συνεχή στήριξη του κινεζικού κλάδου παραγωγής μπαταριών ([74]).

(117) Η αιτούσα προσκόμισε επίσης αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι Κινέζοι παραγωγοί μπαταριών συνέχισαν να λαμβάνουν σημαντικές επιδοτήσεις με τη μορφή επιχορηγήσεων, φορολογικών μειώσεων, προτιμησιακής χρηματοδότησης κ.λπ. ([75])

(118) Ως εκ τούτου, ο κλάδος παραγωγής μπαταριών στην Κίνα συνέχισε να αποτελεί υποστηριζόμενο κλάδο παραγωγής ο οποίος μπορεί να επωφελείται από διάφορες επιδοτήσεις και συνδέεται στενά με την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων.

(119) Ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση ή οποιονδήποτε Κινέζο κατασκευαστή μπαταριών, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η δομή της αγοράς μπαταριών στην Κίνα δεν έχει αλλάξει μετά την αρχική έρευνα. Ως εκ τούτου, και δεδομένης της ουσιώδους σημασίας του κλάδου παραγωγής μπαταριών για την ανάπτυξη του προωθούμενου κλάδου παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι εξακολουθεί να ανατίθεται ή να δίνεται εντολή από την κινεζική κυβέρνηση στους παραγωγούς μπαταριών στην Κίνα να προμηθεύουν μπαταρίες στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών οδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, όπως στην περίπτωση της αρχικής έρευνας.

Ατομικός χαρακτήρας

(120) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος έχουν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

([71]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.7.3.7.
([72]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, τμήμα 6.4 στοιχείο β) σημείο iii) και αντίστοιχα παραρτήματα.
([73]) 13ο πενταετές πρόγραμμα για τον κλάδο παραγωγής μπαταριών που εγκρίθηκε από την ένωση των κλάδων παραγωγής χημικής και φυσικής ηλεκτρικής ενέργειας της Κίνας (China Chemical and Physical Power Industry Association), κεφάλαιο V, τμήμα I.
([74]) Έκθεση ανάλυσης σκοπιμότητας επένδυσης της κινεζικής αγοράς ηλεκτρικών οδηλάτων και μηχανοκίνητων όσον αφορά την έρευνα και τις αναπτυξιακές προοπτικές για την περίοδο 2022-2027.
([75]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, διάφορες ετήσιες εκθέσεις στο παράρτημα 11.

Όφελος

(121) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων, τους Κινέζους παραγωγούς μπαταριών και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(122) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέχισε να αναθέτει ή να δίνει εντολή στους παραγωγούς μπαταριών στην Κίνα να παρέχουν στους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων μπαταρίες έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, που συνιστά χρηματοδοτική συνεισφορά που προσπορίζει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) και το άρθρο 6 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(123) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων και ελλείψει επιχειρημάτων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής μπαταριών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

3.6.3. *Δικαιώματα χρήσης γης*

3.6.3.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(124) Η αρχική έρευνα διαπίστωσε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων έλαβαν επιδοτήσεις με τη μορφή δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([76]).

(125) Ειδικότερα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι στη ΛΔΚ δεν λειτουργεί η αγορά γης και η χρήση εξωτερικού δείκτη αναφοράς απέδειξε ότι το ποσό που καταβλήθηκε για τα δικαιώματα χρήσης γης ήταν πολύ χαμηλότερο από τις τιμές της αγοράς. Δεδομένου ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων ήταν προωθούμενος κλάδος παραγωγής και ότι οι τοπικές αρχές, κατά τον καθορισμό των τιμών, έπρεπε να λάβουν υπόψη τους πρωταρχικούς στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής προτιμησιακής πρόσβασης σε γη για τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εταιρείες του δείγματος στην αρχική έρευνα έλαβαν τα δικαιώματα χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού. Ως εκ τούτου, η παροχή δικαιώματος χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού θεωρήθηκε επιδότηση που προσπορίζει όφελος και κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

(126) Το όφελος υπολογίστηκε στην αρχική έρευνα λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά μεταξύ του ποσού που πράγματι καταβλήθηκε από καθέναν από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος για τα δικαιώματα χρήσης γης και του ποσού που θα έπρεπε κανονικά να είχε καταβληθεί με βάση τις τιμές της Κινεζικής Ταϊπέι, που χρησιμοποιήθηκε ως εξωτερικός δείκτης αναφοράς. Το συνολικό ποσό της επιδότησης κατανεμήθηκε κατά την περίοδο έρευνας με βάση την κανονική διάρκεια του δικαιώματος χρήσης γης για βιομηχανική χρήση, δηλαδή τα 50 έτη ([77]).

(127) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι επιδοτήσεις είχαν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

(128) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή προσδιόρισε το κατ' αξίαν ποσό της επιδότησης σε σχέση με το εν λόγω καθεστώς μεταξύ 0,43 % και 1,46 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.6.3.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(129) Στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και στα αντίστοιχα παραρτήματα ([78]), η αιτούσα προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι Κινέζοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων εξακολούθησαν να επωφελούνται από δικαιώματα χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

([76]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, τμήμα 3.7.4.
([77]) Ό.π., τμήμα 3.7.4.ε.
([78]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, τμήμα 6.4.α.

(130) Το νομικό πλαίσιο που διέπει την παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης στη ΛΔΚ παρέμεινε αμετάβλητο και τα εν λόγω δικαιώματα μπορούν να αποκτηθούν μόνο από τις αρμόδιες αρχές, οι οποίες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη βιομηχανική πολιτική της κινεζικής κυβέρνησης κατά την κατανομή δικαιωμάτων χρήσης γης αντί να τηρούν αυστηρά τις αρχές της ελεύθερης αγοράς ([79]).

(131) Επιπλέον, σε πρόσφατες έρευνες κατά των επιδοτήσεων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι προωθούμενοι κλάδοι παραγωγής, ένας από τους οποίους είναι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων, εξακολουθούν να λαμβάνουν δικαιώματα χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([80]).

(132) Τέλος, ούτε η κινεζική κυβέρνηση ούτε οποιοσδήποτε παραγωγός-εξαγωγέας προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι ο προωθούμενος κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων έπαυσε να επωφελείται από το δικαίωμα χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(133) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα εξακολουθούν να επωφελούνται από επιδοτήσεις με τη μορφή δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, αποφέροντας έτσι όφελος στις αποδέκτριες εταιρείες.

Ατομικός χαρακτήρας

(134) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος έχουν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

Όφελος

(135) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(136) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέχισε να παρέχει δικαιώματα χρήσης γης στους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, που συνιστά χρηματοδοτική συνεισφορά που προσπορίζει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii) και το άρθρο 6 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(137) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων και ελλείψει επιχειρημάτων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

3.7. **Προγράμματα απαλλαγής και μείωσης άμεσων φόρων**

3.7.1. *Προνόμια ΦΕΕ για επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας*

3.7.1.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(138) Σύμφωνα με το άρθρο 28 του κινεζικού νόμου σχετικά με τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων (στο εξής: ΦΕΕ), οι επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας μπορούν να επωφεληθούν από μειωμένο συντελεστή φορολογίας εισοδήματος ύψους 15 % αντί του κανονικού συντελεστή ύψους 25 %.

(139) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η εν λόγω μείωση φόρου ήταν επιδότηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού διότι συνεπάγεται χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία παρέχει όφελος στις οικείες εταιρείες. Δεδομένου ότι μόνο οι εταιρείες που αναγνωρίζονται ως επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας σε τομείς υποστηρίζονται από το κράτος, η Επιτροπή κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η επιδότηση είχε ατομικό χαρακτήρα και, ως εκ τούτου, ήταν αντισταθμίσιμη.

([79]) Βλέπε έκθεση για την Κίνα, κεφάλαιο 9.
([80]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1647, κανονισμός (ΕΕ) 2023/1123 και κανονισμός (ΕΕ) 2021/328.

(140) Από την αρχική έρευνα διαπιστώθηκε ότι αρκετοί παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων επωφελήθηκαν από αυτό το καθεστώς επιδότησης. Το όφελος υπολογίστηκε ως η διαφορά μεταξύ του συνολικού πληρωτέου φόρου σύμφωνα με τον κανονικό φορολογικό συντελεστή και του συνολικού πληρωτέου φόρου βάσει του μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

(141) Το ποσοστό επιδότησης που καθορίστηκε στην αρχική έρευνα όσον αφορά το εν λόγω καθεστώς επιδοτήσεων καθορίστηκε μεταξύ 0 % και 0,70 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.7.1.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(142) Η αιτούσα ισχυρίστηκε ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να επωφελούνται από αυτό το καθεστώς επιδότησης και προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι πολλοί παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων θεωρούνται επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας και, ως εκ τούτου, είναι επιλέξιμοι για επιδότηση ([81]). Η αιτούσα προσκόμισε επίσης αποδεικτικά στοιχεία με τη μορφή ετήσιων εκθέσεων, σύμφωνα με τα οποία αρκετοί παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων επωφελήθηκαν εκ των πραγμάτων από το καθεστώς μετά την περίοδο της αρχικής έρευνας ([82]).

(143) Επιπλέον, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της αποδεικτικά στοιχεία ή ενδείξεις που να υποδηλώνουν ότι το καθεστώς επιδοτήσεων δεν θα εφαρμοζόταν κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

(144) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να επωφελούνται από επιδοτήσεις με τη μορφή μείωσης φόρου για επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας που αποφέρουν όφελος στις εν λόγω επιχειρήσεις.

Ατομικός χαρακτήρας

(145) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος έχουν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

Όφελος

(146) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(147) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέχισε να παρέχει μείωση του φόρου εισοδήματος, η οποία συνιστούσε χρηματοδοτική συνεισφορά που προσπορίζει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(148) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων και ελλείψει επιχειρημάτων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή διαφυγόντων κρατικών εσόδων. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

3.7.2. *Αντιστάθμιση ΦΕΕ για δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης*

3.7.2.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(149) Το άρθρο 30 παράγραφος 1 του κινεζικού νόμου για τον φόρο εισοδήματος των επιχειρήσεων (ΦΕΕ) προβλέπει αντιστάθμιση φόρου για την έρευνα και την ανάπτυξη και επιτρέπει στις εταιρείες να απολαμβάνουν προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση για τις δαπάνες τους για την Ε & Α που πραγματοποιούνται για την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, νέων προϊόντων και νέων τεχνικών σε συγκεκριμένους τομείς προτεραιότητας υψηλής τεχνολογίας που καθορίζονται από το κράτος.

([81]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 52.
([82]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, παράρτημα 11.

(150) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η αντιστάθμιση φόρου για την Ε & Α συνιστούσε επιδότηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι συνεπάγεται χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία παρέχει όφελος ίσο με την εξοικονόμηση φόρων στις οικείες εταιρείες.

(151) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η επιδότηση είχε ατομικό χαρακτήρα, καθώς περιοριζόταν σε επιχειρήσεις που πραγματοποίησαν δαπάνες Ε & Α σε συγκεκριμένους τομείς προτεραιότητας υψηλής τεχνολογίας που καθορίζονται από το κράτος, στους οποίους ανήκει ο κλάδος των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

(152) Το ποσοστό επιδότησης που καθορίστηκε στην αρχική έρευνα όσον αφορά το εν λόγω καθεστώς επιδοτήσεων καθορίστηκε μεταξύ 0 % και 0,51 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.7.2.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(153) Η αιτούσα προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων εξακολουθούν να αναγνωρίζονται ως επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 142 ανωτέρω) που δραστηριοποιούνται σε προωθούμενο κλάδο παραγωγής. Η αιτούσα προσκόμισε επίσης πολλά αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία αρκετοί παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων επιβαρύνονται με σημαντικές δαπάνες Ε & Α, οι οποίες αυξήθηκαν μετά την αρχική έρευνα.

(154) Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έλαβε αποδεικτικά στοιχεία ή ενδείξεις που να υποδηλώνουν ότι το καθεστώς επιδοτήσεων δεν θα είχε εφαρμοστεί κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ή ότι οι νομικές διατάξεις που το διέπουν θα είχαν αλλάξει.

(155) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να επωφελούνται από επιδοτήσεις με τη μορφή προτιμησιακής φορολογικής μεταχείρισης για τις δαπάνες Ε & Α.

Ατομικός χαρακτήρας

(156) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος έχουν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

Όφελος

(157) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(158) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή έκρινε ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή προτιμησιακής φορολογικής μεταχείρισης για δαπάνες Ε & Α, οι οποίες συνιστούσαν χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(159) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων και ελλείψει επιχειρημάτων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή διαφυγόντων κρατικών εσόδων. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

3.7.3. *Απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος από μερίσματα που καταβάλλονται σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις εγκατεστημένες στη χώρα*

3.7.3.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(160) Η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος από μερίσματα προβλέπεται στα άρθρα 25 και 26 του νόμου για τον ΦΕΕ και το άρθρο 83 των κανονισμών εφαρμογής του νόμου για τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων.

(161) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η εν λόγω απαλλαγή από τον φόρο αποτελεί επιδότηση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι προκύπτει χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία αποφέρει όφελος στην οικεία εταιρεία, ίση με τη διαφορά μεταξύ του ποσού του φόρου που καταβάλλεται κανονικά και του ποσού του φόρου που πράγματι καταβλήθηκε από την οικεία εταιρεία. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι η νομοθεσία περιορίζει την εφαρμογή σε συγκεκριμένες εταιρείες.

(162) Η Επιτροπή προσδιόρισε το κατ' αξίαν ποσό της επιδότησης για το εν λόγω καθεστώς επιδοτήσεων μεταξύ 0 % και 0,04 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.7.3.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(163) Η αιτούσα υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με τα οποία ορισμένοι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα είναι μεγάλοι εταιρικοί όμιλοι αποτελούμενοι από διάφορες κινεζικές εταιρείες και νομικές οντότητες και, ως εκ τούτου, θα έχουν το δικαίωμα να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν αυτό το καθεστώς επιδοτήσεων.

(164) Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έλαβε αποδεικτικά στοιχεία ή ενδείξεις που να υποδηλώνουν ότι το καθεστώς επιδοτήσεων δεν θα είχε εφαρμοστεί κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ή ότι οι νομικές διατάξεις που το διέπουν θα είχαν αλλάξει.

(165) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να επωφελούνται από επιδοτήσεις με τη μορφή απαλλαγής από τον φόρο εισοδήματος από μερίσματα που καταβάλλονται σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις εγκατεστημένες.

Ατομικός χαρακτήρας

(166) Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος έχουν ατομικό χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι μόνο περιορισμένος αριθμός εταιρειών / κλάδων παραγωγής θα μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς.

'Οφελος

(167) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(168) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία και ελλείψει πληροφοριών περί του αντιθέτου, η Επιτροπή έκρινε ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις υπό μορφή απαλλαγής από τον φόρο εισοδήματος από μερίσματα που καταβάλλονται σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις εγκατεστημένες, που συνιστούσε χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(169) Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή διαφυγόντων κρατικών εσόδων. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

3.8. **Προγράμματα επιχορηγήσεων**

3.8.1. *Ad hoc επιχορηγήσεις από δημοτικές/περιφερειακές/εθνικές αρχές*

3.8.1.1. Συμπεράσματα της αρχικής έρευνας

(170) Η Επιτροπή διαπίστωσε στην αρχική έρευνα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ είχαν λάβει πολυάριθμες μεμονωμένες ad hoc επιχορηγήσεις από τις αρχές σε διάφορα επίπεδα, δηλαδή σε εθνικό, επαρχιακό, δημοτικό, εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Οι επιχορηγήσεις αυτές είχαν χορηγηθεί για διάφορους λόγους και σκοπούς, π.χ. ταμεία ευρεσιτεχνιών, ταμεία και βραβεία επιστήμης και τεχνολογίας, ταμεία ανάπτυξης επιχειρήσεων, ταμεία προώθησης των εξαγωγών, επιχορηγήσεις για τη συμμετοχή σε εκθέσεις, την αναβάθμιση του εξοπλισμού παραγωγής, την παρακολούθηση μαθημάτων επαγγελματικής κατάρτισης, και διάφορα άλλα ταμεία γενικής στήριξης.

(171) Οι επιχορηγήσεις θεωρήθηκαν επιδοτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2) του βασικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε επίσης ότι είχαν ατομικό χαρακτήρα, καθώς η Επιτροπή έκρινε ότι περιορίζονταν σε συγκεκριμένες εταιρείες ή συγκεκριμένα έργα σε καθορισμένες περιοχές και/ή στον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων. Διαπιστώθηκε επίσης ότι ορισμένες επιχορηγήσεις εξαρτώνται από τις εξαγωγές.

(172) Το όφελος υπολογίστηκε στην αρχική έρευνα ως το ποσό που εισπράχθηκε κατά την περίοδο έρευνας ή κατανεμήθηκε στην περίοδο έρευνας, όταν το ποσό αποσβέστηκε κατά τη διάρκεια του ωφέλιμου κύκλου ζωής του πάγιου στοιχείου ενεργητικού με το οποίο σχετιζόταν η επιχορήγηση ([83]).

(173) Η Επιτροπή προσδιόρισε το ποσοστό επιδότησης όσον αφορά το εν λόγω μέτρο μεταξύ 0,07 % και 0,25 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος.

3.8.1.2. Συνέχιση του προγράμματος επιδοτήσεων

(174) Η αιτούσα υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με τα οποία οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να λαμβάνουν μεμονωμένες ad hoc επιχορηγήσεις από τις δημοτικές και περιφερειακές αρχές ([84]) για σημαντικά ποσά, αποδεικνύοντας ότι η κρατική στήριξη για τον κλάδο παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα είναι πλήρης, εθνική και συστημική.

(175) Επιπλέον, ούτε η κινεζική κυβέρνηση ούτε οποιοσδήποτε παραγωγός-εξαγωγέας έχουν προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία ή ενδείξεις που να υποδηλώνουν ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα δεν θα επωφελείται πλέον από τις εν λόγω επιχορηγήσεις. Πράγματι, δεδομένου ότι ο εν λόγω κλάδος παραγωγής αποτελεί προωθούμενο κλάδο παραγωγής και η ανάπτυξή του αποτελεί προτεραιότητα για την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή θεώρησε αδιανόητο ο παραγωγός ηλεκτρικών ποδηλάτων να μην έχει συνεχίσει να λαμβάνει πολυάριθμες και διάφορες ad hoc επιχορηγήσεις από αρχές σε διάφορα διοικητικά επίπεδα, ώστε να διασφαλιστεί η συνεχής ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής σύμφωνα με την εθνική βιομηχανική πολιτική.

(176) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να επωφελούνται από επιδοτήσεις με τη μορφή διαφόρων επιχορηγήσεων.

Ατομικός χαρακτήρας

(177) Ελλείψει αποδεικτικών στοιχείων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ad hoc επιχορηγήσεις έχουν ατομικό χαρακτήρα για τους ίδιους λόγους με εκείνους της αρχικής έρευνας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 171).

Όφελος

(178) Ελλείψει απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους Κινέζους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων και την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες που να αφορούσαν συγκεκριμένα τις εταιρείες με βάση τις οποίες θα μπορούσε να υπολογιστεί το ποσό της επιδότησης που έλαβαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

(179) Ωστόσο, σε μια επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δεν είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποσοτικά το ακριβές ποσό των επιδοτήσεων που έλαβαν οι αποδέκτες. Ωστόσο, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία και ελλείψει πληροφοριών περί του αντιθέτου, η Επιτροπή έκρινε ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή ad hoc επιχορηγήσεων από διάφορα επίπεδα κυβερνητικών αρχών, οι οποίες συνιστούσαν χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

Συμπέρασμα

(180) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις με τη μορφή επιχορηγήσεων. Δεδομένου ότι πρόκειται για χρηματοδοτική συνεισφορά που αποφέρει όφελος και έχει ατομικό χαρακτήρα, οι επιδοτήσεις στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος είναι αντισταθμίσιμες.

([83]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/72, αιτιολογική σκέψη 571.
([84]) Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, τμήμα 6.2.ε. και αντίστοιχα παραρτήματα.

3.9. **Γενικό συμπέρασμα σχετικά με τη συνέχιση των επιδοτήσεων**

(181) Στην αρχική έρευνα, η Επιτροπή καθόρισε το συνολικό κατ' αξίαν ποσό της αντισταθμίσιμης επιδότησης που κυμαινόταν από 3,9 % έως 17,2 % για τις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος. Επιπλέον, καθόρισε ποσό αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων για τις συνεργαζόμενες εταιρείες που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα ύψους 9,2 % και δασμολογικό συντελεστή ύψους 17,2 % για όλους τους άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς.

(182) Δεδομένων των συμπερασμάτων της Επιτροπής όσον αφορά τα διάφορα καθεστώτα και προγράμματα επιδοτήσεων που εξετάστηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισαν να επωφελούνται από αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις σε επίπεδο που υπερβαίνει το ελάχιστο όριο κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

(183) Μετά την κοινοποίηση, ένα ενδιαφερόμενο μέρος ισχυρίστηκε ότι ήταν εσφαλμένο το συμπέρασμα ότι ο κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα συνέχισε να επωφελείται από επιδοτήσεις. Για να τεκμηριωθεί ο ισχυρισμός αυτός, επισυνάπτονταν παρατηρήσεις τριών εκπροσώπων Κινέζων παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων, οι οποίες περιείχαν δηλώσεις όπου ανέφεραν ότι δεν είχαν λάβει επιδοτήσεις. Η Επιτροπή θεώρησε ότι, δεδομένου ότι οι εν λόγω παραγωγοί δεν είχαν αναγγελθεί στην έρευνα και δεν είχαν συνεργαστεί, οι δηλώσεις τους, οι οποίες υποβλήθηκαν χωρίς κανένα σχετικό αποδεικτικό στοιχείο, δεν μπορούσαν να γίνουν δεκτές. Κατά συνέπεια, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

3.10. **Εξέλιξη των εισαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων**

(184) Πέρα από τη διαπίστωση της ύπαρξης επιδοτήσεων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η Επιτροπή διερεύνησε την πιθανότητα συνέχισης των επιδοτούμενων εισαγωγών από την οικεία χώρα σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Αναλύθηκαν τα ακόλουθα πρόσθετα στοιχεία: η παραγωγική ικανότητα, η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ και η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης.

3.10.1. *Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της ΛΔΚ*

(185) Ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση και τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, η Επιτροπή βάσισε τα συμπεράσματά της σχετικά με την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ στις πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα στην αίτηση επανεξέτασης.

(186) Οι διαθέσιμες πληροφορίες έδειξαν ότι υπάρχει γενική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα όσον αφορά την παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Κίνα κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η παραγωγική ικανότητα ([85]) στην Κίνα κατά την εν λόγω περίοδο εκτιμήθηκε σε 130 εκατομμύρια τεμάχια ετησίως. Επιπλέον, η κινεζική παραγωγή τυποποιημένων ποδηλάτων μπορεί εύκολα να μετατραπεί σε παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων, με δυνητική συνολική παραγωγική ικανότητα άνω των 400 εκατομμυρίων τεμαχίων ([86]). Σύμφωνα με τις πληροφορίες για την αγορά που παρείχε η αιτούσα, η κινεζική πραγματική παραγωγή και οι πωλήσεις ανήλθαν σε 57 εκατομμύρια τεμάχια ετησίως, στοιχείο που υποδηλώνει εκτιμώμενη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα 73 εκατομμυρίων τεμαχίων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ([87]). Αυτή η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία ήταν σχεδόν δεκαπέντε φορές μεγαλύτερη από τη συνολική ενωσιακή κατανάλωση κατά την ίδια περίοδο, θα μπορούσε να εξαχθεί στην Ένωση σε περίπτωση που επιτρεπόταν η λήξη της ισχύος των τρεχόντων μέτρων.

(187) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς διαθέτουν σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για εξαγωγές στην Ένωση σε μεγάλες ποσότητες και σε τιμές ντάμπινγκ, σε περίπτωση που επιτραπεί η λήξη της ισχύος των μέτρων.

([85]) Σύμφωνα με πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα με βάση τις γνώσεις της για την αγορά, πληροφορίες από τους δικτυακούς τόπους μεγάλου αριθμού Κινέζων παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων και τη «Λευκή Βίβλο για τη βιομηχανία δίκυκλων ηλεκτρικών οχημάτων της Κίνας», που διατίθεται στη διεύθυνση: https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (τελευταία επίσκεψη στις 7 Οκτωβρίου 2024). Βλέπε παράρτημα 8 της αίτησης, διατίθεται στο Tron στο: Tron.tdi t24.000756.

([86]) Με βάση τις γνώσεις της αιτούσας σχετικά με την αγορά και τους δικτυακούς τόπους των γνωστών Κινέζων παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων. Βλέπε παράρτημα 4 της αίτησης, διατίθεται στο Tron στο: Tron.tdi t24.000756.

([87]) Με βάση τις πηγές που αναφέρονται στις υποσημειώσεις 85 και 96. Βλέπε παραρτήματα 8 και 9 της αίτησης, διατίθενται στο Tron στο Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης*

(188) Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν στην αίτηση, η αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων της Ένωσης παρέμεινε ελκυστική για τους Κινέζους εξαγωγείς. Μετά την αρχική έρευνα, οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ μειώθηκαν τόσο σε απόλυτες όσο και σε σχετικές τιμές. Ωστόσο, από το 2020, όταν ο όγκος των εισαγωγών από την Κίνα ήταν στο χαμηλότερο σημείο, οι εισαγωγές αυξήθηκαν σημαντικά και σχεδόν διπλασιάστηκαν παρά τα μέτρα που είχαν επιβληθεί (βλέπε πίνακα 2 κατωτέρω). Το μερίδιο αγοράς που κατείχε προηγουμένως η ΛΔΚ αναλήφθηκε εν μέρει από άλλες τρίτες χώρες, όπως η Ταϊβάν, η οποία αύξησε τους όγκους εξαγωγών του υπό επανεξέταση προϊόντος προς την Ένωση μετά την προηγούμενη έρευνα. Ταυτόχρονα, η ΛΔΚ εξακολουθούσε να είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγέας ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ένωση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Αυτό δείχνει ότι η Ένωση παρέμεινε ελκυστική αγορά για τους εξαγωγείς από τη ΛΔΚ.

(189) Η ενωσιακή αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, με κατανάλωση 4 979 000 τεμαχίων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Επιπλέον, όπως εξηγείται στην αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, η ζήτηση για ηλεκτρικά ποδήλατα αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα έτη λόγω (μεταξύ άλλων) των περιβαλλοντικών πολιτικών στην Ένωση.

(190) Επιπλέον, ακόμα και με τα μέτρα που επιβλήθηκαν, οι κινεζικές εξαγωγές στην Ένωση συνεχίστηκαν και έχουν μη αμελητέο μερίδιο αγοράς, γεγονός που έδειξε ότι η ενωσιακή αγορά παρέμεινε και θα παραμείνει ελκυστική για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.

(191) Ως εκ τούτου, με βάση τη σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ και την ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, σε περίπτωση λήξης της ισχύος των ισχυόντων μέτρων, είναι πιθανό οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς να συνεχίσουν και να αυξήσουν τις εξαγωγές επιδοτούμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων στην Ένωση σε μεγάλες ποσότητες.

3.10.3. *Συμπέρασμα για τη συνέχιση της πρακτικής επιδοτήσεων*

(192) Με βάση τα συμπεράσματά της σχετικά με τη συνέχιση των επιδοτήσεων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης και σχετικά με την πιθανή εξέλιξη της αύξησης των εξαγωγών στην Ένωση σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η λήξη της ισχύος των αντισταθμιστικών μέτρων στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ να οδηγήσει στη συνέχιση των επιδοτούμενων εισαγωγών.

4. **ΖΗΜΙΑ**

4.1. **Ορισμός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της ενωσιακής παραγωγής**

(193) Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, το ομοειδές προϊόν κατασκευαζόταν από 67 παραγωγούς στην Ένωση. Αποτελούν τον «κλάδο παραγωγής της Ένωσης» κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(194) Η συνολική ενωσιακή παραγωγή κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης προσδιορίστηκε σε περίπου 4 560 000 τεμάχια. Ο αριθμός αυτός καθορίστηκε με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, όπως η έκθεση «The European Bicycle Industry & Market Profile» (Το προφίλ του ευρωπαϊκού κλάδου παραγωγής και της αγοράς ποδηλάτων), και μια οικονομική μελέτη που εκπονήθηκε από τη Συνομοσπονδία της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας Ποδηλάτων (στο εξής: CONEBI). Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 11, τρεις ενωσιακοί παραγωγοί επιλέχθηκαν για το δείγμα και αντιπροσώπευαν το 23,4 % του συνόλου της ενωσιακής παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος.

4.2. **Ενωσιακή κατανάλωση**

(195) Η Επιτροπή προσδιόρισε την ενωσιακή κατανάλωση με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat για τις εισαγωγές και τον όγκο πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην Ένωση, όπως υποβλήθηκαν από την CONEBI.

(196) Η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 1

Ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Σύνολο της Ένωσης κατανάλωση (τεμάχια)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Δείκτης	*100*	*112*	*122*	*114*

Πηγή: Eurostat και CONEBI.

(197) Η συνολική κατανάλωση ηλεκτρικών ποδηλάτων στην ΕΕ αυξήθηκε από περίπου 4,3 εκατομμύρια ηλεκτρικά ποδήλατα το 2020 σε 5,3 εκατομμύρια ηλεκτρικά ποδήλατα το 2022. Οι βελτιώσεις σε επίπεδο σχεδιασμού και επιδόσεων, σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των πολιτών της ΕΕ, έχουν οδηγήσει σε συνεχή αύξηση της κατανάλωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η κατανάλωση ηλεκτρικών ποδηλάτων στην ΕΕ μειώθηκε κατά 346 000 τεμάχια σε σύγκριση με το 2022, μετά τη μείωση της ζήτησης που σημειώθηκε λίγο μετά την άρση των πιο πρόσφατων μέτρων για τη νόσο COVID-19 το πρώτο εξάμηνο του 2022.

4.3. **Εισαγωγές από τη ΛΔΚ**

4.3.1. *Όγκος και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από τη ΛΔΚ*

(198) Η Επιτροπή προσδιόρισε τον όγκο των εισαγωγών με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

(199) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών προσδιορίστηκε στη συνέχεια μέσω σύγκρισης του όγκου εισαγωγών με την ενωσιακή κατανάλωση, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1.

(200) Οι εισαγωγές στην Ένωση από τη ΛΔΚ εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 2

Όγκος εισαγωγών (τεμάχια) και μερίδιο αγοράς

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Όγκος εισαγωγών από τη ΛΔΚ (τεμάχια)	102 757	210 806	268 148	220 914
Δείκτης	*100*	*205*	*261*	*215*
Μερίδιο αγοράς %	2,3	4,3	5,0	4,4
Δείκτης	*100*	*184*	*214*	*189*

Πηγή: Eurostat και CONEBI.

(201) Ακόμη και με τα ισχύοντα μέτρα, το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε από 2,3 % το 2020 σε 4,4 % κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

4.3.2. *Τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ και υποτιμολόγηση*

(202) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές των εισαγωγών με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

(203) Η μέση τιμή των εισαγωγών στην Ένωση από τη ΛΔΚ εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 3

Τιμές εισαγωγής (EUR/τεμάχιο)

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
ΛΔΚ	294	354	449	298
Δείκτης	*100*	*120*	*153*	*101*

Πηγή: Eurostat.

(204) Οι μέσες τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ εξακολούθησαν να είναι εξαιρετικά χαμηλές κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Το 2020 και το 2021 οι τιμές που ανέφερε η Eurostat ήταν ακόμα χαμηλότερες από τις μέσες τιμές που διαπιστώθηκαν στην αρχική έρευνα (δηλαδή μεταξύ 422 EUR και 477 EUR).

(205) Με βάση τα στοιχεία της Eurostat, οι τιμές το 2022 ήταν προσωρινά υψηλότερες, αλλά εξακολουθούσαν να είναι χαμηλότερες από τις τιμές των κινεζικών εισαγωγών το 2016 (δηλαδή 477 EUR).

(206) Ελλείψει συνεργασίας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ, η Επιτροπή καθόρισε την υποτιμολόγηση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης συγκρίνοντας:

1) τις σταθμισμένες μέσες τιμές πώλησης του υπό επανεξέταση προϊόντος οι οποίες χρεώθηκαν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης, προσαρμοσμένες σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου· και

2) τις αντίστοιχες σταθμισμένες μέσες τιμές του υπό επανεξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ στην αγορά της Ένωσης, που καθορίστηκαν στη βάση κόστους, ασφάλισης και ναύλου (στο εξής: CIF), συμπεριλαμβανομένου του δασμού αντιντάμπινγκ (όλες οι άλλες εταιρείες: 62,1 %) και του αντισταθμιστικού δασμού (όλες οι άλλες εταιρείες: 17,2 %), με τις κατάλληλες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι τελωνειακοί δασμοί (6 %) και τα έξοδα μετά την εισαγωγή (2 %).

(207) Το αποτέλεσμα της σύγκρισης εκφράστηκε ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Η υποτιμολόγηση κυμάνθηκε από 68 % έως 80 %. Χωρίς τους δασμούς, η υποτιμολόγηση ανήλθε σε 82,8 %.

4.3.3. *Εισαγωγές από τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ*

(208) Οι εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ προέρχονταν κυρίως από την Ταϊβάν και το Βιετνάμ.

(209) Ο (αθροιστικός) όγκος των εισαγωγών στην Ένωση, καθώς και το μερίδιο αγοράς και οι τάσεις των τιμών για τις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από άλλες τρίτες χώρες εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 4

Εισαγωγές από τρίτες χώρες

Χώρα		2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Ταϊβάν	Όγκος (τεμάχια)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Δείκτης	*100*	*106*	*118*	*86*
	Μερίδιο αγοράς %	11,6	11,0	11,2	8,7

Χώρα		2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Δείκτης	*100*	*96*	*107*	*128*
Βιετνάμ	Όγκος (τεμάχια)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Δείκτης	*100*	*106*	*129*	*122*
	Μερίδιο αγοράς %	3,7	3,5	3,9	4,0
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	542	585	762	790
	Δείκτης	*100*	*108*	*140*	*146*
Σύνολο όλων των τρίτων χωρών, εκτός της οικείας χώρας	Όγκος (τεμάχια)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Δείκτης	*100*	*116*	*131*	*98*
	Μερίδιο αγοράς %	18,9	19,6	20,3	16,3
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	966	935	1 082	1 258
	Δείκτης	*100*	*97*	*112*	*130*

Πηγή: Eurostat.

(210) Τα μερίδια αγοράς των συνολικών εισαγωγών του υπό επανεξέταση προϊόντος από τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ αυξήθηκαν μεταξύ 2020-2022 και ανήλθαν σε 20,3 % το 2022. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης μειώθηκε σε 16,3 %, ποσοστό χαμηλότερο από εκείνο του 2020.

4.4. **Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

4.4.1. *Γενικές παρατηρήσεις*

(211) Η εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής περιλάμβανε αξιολόγηση όλων των οικονομικών δεικτών που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(212) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 11, για την εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής χρησιμοποιήθηκε δειγματοληψία.

(213) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή προέβη σε διάκριση μεταξύ μακροοικονομικών και μικροοικονομικών δεικτών ζημίας. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες με βάση πληροφορίες που παρείχε η CONEBI. Τα στοιχεία αφορούσαν όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μικροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία που περιέχονταν στις απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο.

(214) Οι μακροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: παραγωγή, παραγωγική ικανότητα, χρησιμοποίηση παραγωγικής ικανότητας, όγκος πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, απασχόληση, παραγωγικότητα, μέγεθος του περιθωρίου επιδότησης και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων επιδοτήσεων.

(215) Οι μικροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: μέσες μοναδιαίες τιμές, μοναδιαίο κόστος, κόστος εργασίας, αποθέματα, κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων.

4.4.2. *Μακροοικονομικοί δείκτες*

4.4.2.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

(216) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η συνολική παραγωγή, η παραγωγική ικανότητα και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας της Ένωσης εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 5

Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Όγκος παραγωγής (τεμάχια)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Δείκτης	*100*	*125*	*150*	*133*
Παραγωγική ικανότητα (τεμάχια)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Δείκτης	*100*	*129*	*130*	*122*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας %	59	57	68	64
Δείκτης	*100*	*97*	*115*	*109*

Πηγή: CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(217) Η παραγωγική ικανότητα και η παραγωγή στην Ένωση σημείωσαν σταθερή αύξηση κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2022 ως συνέπεια της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σημειώθηκε μείωση των όγκων παραγωγής και της παραγωγικής ικανότητας λόγω της αυξημένης συσσώρευσης αποθεμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, κατά την οποία οι ενωσιακοί παραγωγοί ανέμεναν τη συνέχιση των πωλήσεων με ολοένα αυξανόμενους ρυθμούς, κάτι που δεν συνέβη καθώς, μετά την πανδημία COVID-19, η ζήτηση μειώθηκε σημαντικά.

4.4.2.2. Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

(218) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 6

'Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς (τεμάχια)

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Συνολικός όγκος πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης (σε τόνους)	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Δείκτης	*100*	*108*	*115*	*114*
Μερίδιο αγοράς %	78,7	76,1	74,7	79,2
Δείκτης	*100*	*97*	*95*	*101*

Πηγή: CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(219) Οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ιδίως λόγω της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, μετά την άρση των μέτρων για τη νόσο COVID-19, η ζήτηση για ηλεκτρικά ποδήλατα μειώθηκε, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερες πωλήσεις κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Επιπλέον, η οικονομική κατάσταση το 2022 και η περίοδος της έρευνας επανεξέτασης (ιδίως το υψηλότερο ενεργειακό κόστος και ο πληθωρισμός) επηρέασαν όχι μόνο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής αλλά και τους καταναλωτές, ιδίως εκείνους με μικρότερη αγοραστική δύναμη. Ως εκ τούτου, οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής παρέμειναν στάσιμες κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022, ενώ το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 4,5 ποσοστιαίες μονάδες.

4.4.2.3. Απασχόληση και παραγωγικότητα

(220) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η απασχόληση και η παραγωγικότητα εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 7

Απασχόληση και παραγωγικότητα

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Αριθμός υπαλλήλων	8 354	10 972	12 125	10 716
Δείκτης	*100*	*131*	*145*	*128*
Παραγωγικότητα (τεμάχια/απασχολούμενο)	410	390	424	426
Δείκτης	*100*	*95*	*103*	*104*

Πηγή: CONEBI, ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(221) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αύξησε το επίπεδο απασχόλησης κατά 28 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης σημειώθηκε μεταξύ του 2020 και του 2022 ως συνέπεια της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Το 2023 σημειώθηκε μείωση του αριθμού των εργαζομένων λόγω της μείωσης του όγκου παραγωγής. Η παραγωγικότητα παρέμεινε μάλλον σταθερή κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.4.2.4. Ανάπτυξη

(222) Δεδομένου ότι οι πωλήσεις παρέμειναν σταθερές κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022, ενώ η κατανάλωση μειώθηκε, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατάφερε να αυξήσει το μερίδιο αγοράς του κατά 4,5 % κατά την εν λόγω περίοδο.

4.4.2.5. Μέγεθος του περιθωρίου επιδότησης και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων επιδοτήσεων

(223) Το επίπεδο των εισαγωγών από τη ΛΔΚ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ήταν σχετικά περιορισμένο, αντιπροσωπεύοντας μόνο το 4,4 % της κατανάλωσης στην Ένωση. Ως εκ τούτου, ο αντίκτυπος του μεγέθους των επιδοτήσεων στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ήταν μάλλον περιορισμένος.

4.4.3. *Μικροοικονομικοί δείκτες*

4.4.3.1. Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές

(224) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι σταθμισμένες μέσες μοναδιαίες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 8

Τιμές πώλησης και κόστος παραγωγής στην Ένωση (EUR/τόνο)

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Μέση μοναδιαία τιμή πώλησης στην Ένωση	1 533	1 633	1 719	1 871
Δείκτης	*100*	*107*	*112*	*122*
Μοναδιαίο κόστος παραγωγής	1 419	1 516	1 589	1 786
Δείκτης	*100*	*107*	*112*	*126*

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(225) Οι μέσες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, καθώς και το κόστος παραγωγής, αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, γεγονός που το 2020 και το 2021 αντανακλούσε κυρίως μια αλλαγή στο μείγμα προϊόντων και στις τεχνολογικές εξελίξεις στους κινητήρες ηλεκτρικών ποδηλάτων και στις μπαταρίες, ενώ το 2022 και κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης η αύξηση αυτή αντανακλούσε επίσης το αυξημένο κόστος παραγωγής λόγω της γενικής οικονομικής κατάστασης που χαρακτηρίζεται από τον πληθωρισμό και το υψηλότερο ενεργειακό κόστος.

4.4.3.2. Κόστος εργασίας

(226) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, το μέσο κόστος εργασίας των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 9

Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Δείκτης	*100*	*110*	*112*	*123*

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(227) Παρόλο που σημειώθηκε μείωση του αριθμού των εργαζομένων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022 μετά τη μείωση της ζήτησης, το μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο είχε σταθερή αύξηση κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.4.3.3. Αποθέματα

(228) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, τα επίπεδα των αποθεμάτων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 10

Αποθέματα

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Τελικά αποθέματα (τεμάχια)	37 309	30 236	77 734	198 958
Δείκτης	*100*	*81*	*208*	*533*

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(229) Οι αυξήσεις των αποθεμάτων οφείλονταν στην αυξημένη συσσώρευση αποθεμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, όπου σημειώθηκε σημαντική αύξηση της ζήτησης, σε συνδυασμό με τα ζητήματα της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς οι ενωσιακοί παραγωγοί προέβησαν σε υπερβολικές παραγγελίες πρώτων υλών και μερών για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις παραγωγής. Ωστόσο, μόλις επιλύθηκαν τα ζητήματα της αλυσίδας εφοδιασμού, οι ενωσιακοί παραγωγοί έλαβαν περισσότερες πρώτες ύλες και μέρη απ' ό,τι χρειάζονταν. Ακολούθησε μείωση της ζήτησης ηλεκτρικών ποδηλάτων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022, γεγονός που άφησε τους ενωσιακούς παραγωγούς με πολύ μεγάλο αριθμό αποθεμάτων στο τέλος της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης.

4.4.3.4. Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων

(230) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές, οι επενδύσεις και η απόδοση επενδύσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 11

Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση επενδύσεων

	2020	2021	2022	Περίοδος της έρευνας επανεξέτασης
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (ποσοστό % του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Δείκτης	*100*	*98*	*104*	*72*
Ταμειακές ροές (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Δείκτης	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Επενδύσεις (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Δείκτης	*100*	*223*	*209*	*104*
Απόδοση των επενδύσεων %	147	127	163	111
Δείκτης	*100*	*86*	*111*	*75*

Πηγή: ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(231) Η Επιτροπή προσδιόρισε την κερδοφορία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εκφράζοντας το καθαρό προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων. Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος συνέχισαν να αποκομίζουν κέρδος κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η κερδοφορία μειώθηκε λόγω του αυξημένου κόστους.

(232) Η συνολική σταθερή κερδοφορία κατά την εξεταζόμενη περίοδο επέτρεψε στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να πραγματοποιήσει μεγάλες επενδύσεις.

(233) Οι καθαρές ταμειακές ροές είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών να αυτοχρηματοδοτούν τις δραστηριότητές τους. Οι ταμειακές ροές μειώθηκαν σημαντικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο και έγιναν αρνητικές το 2023. Η απόδοση των επενδύσεων επιδεινώθηκε επίσης, γεγονός που κατέστησε πιο δύσκολη για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής την άντληση κεφαλαίων και την ανάπτυξη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μείωση των επενδύσεων κατά 50 % κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης σε σύγκριση με το 2022.

4.5. **Συμπέρασμα σχετικά με τη ζημία**

(234) Οι μακροοικονομικοί δείκτες, όπως η παραγωγή, οι πωλήσεις και η απασχόληση στην Ένωση, είχαν σταθερή αύξηση κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2022, ως συνέπεια της αυξημένης ζήτησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, οι όγκοι παραγωγής, η παραγωγική ικανότητα, οι πωλήσεις και η απασχόληση μειώθηκαν, λόγω της αυξημένης συσσώρευσης αποθεμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, ακολουθούμενη από μείωση της ζήτησης ως αποτέλεσμα της άρσης των μέτρων για τη νόσο COVID-19 και της αλλαγής της οικονομικής κατάστασης στην Ένωση, η οποία χαρακτηρίζεται ιδίως από υψηλό ενεργειακό κόστος και πληθωρισμό.

(235) Όσον αφορά τους μικροοικονομικούς δείκτες, από την έρευνα προέκυψε ότι η κερδοφορία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2022 παρέμεινε πάνω από το 7 %. Ωστόσο, κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε στο 5,4 %. Οι ταμειακές ροές μειώθηκαν από το 2020 έως το 2022 και έγιναν αρνητικές το 2023. Η απόδοση των επενδύσεων επιδεινώθηκε επίσης, γεγονός που κατέστησε πιο δύσκολη για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής την άντληση κεφαλαίων και την ανάπτυξη.

(236) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είχε ανακάμψει από προηγούμενη σημαντική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 8 του βασικού κανονισμού, την οποία προκάλεσαν οι εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων από τη ΛΔΚ. Ωστόσο, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ορισμένοι δείκτες ζημίας επιδεινώθηκαν και ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής επανήλθε σε οικονομικά ευάλωτη κατάσταση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω την πιθανότητα επανάληψης της ζημίας που προκλήθηκε αρχικά από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων από τη ΛΔΚ, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων.

5. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ**

(237) Προκειμένου να προσδιορίσει την πιθανότητα επανάληψης της ζημίας σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, η Επιτροπή ανέλυσε τα ακόλουθα στοιχεία: την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, τη σχέση μεταξύ των τιμών εξαγωγής σε τρίτες χώρες και του επιπέδου τιμών στην Ένωση και τον αντίκτυπο των δυνητικών εισαγωγών και των επιπέδων τιμών των εν λόγω εισαγωγών από τις εν λόγω χώρες στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

5.1. **Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ και ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης**

(238) Όπως περιγράφηκε ήδη και αναλύεται στο τμήμα 3.10.1 ανωτέρω, οι παραγωγοί-εξαγωγείς στη ΛΔΚ διαθέτουν σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος για εξαγωγή στην Ένωση, σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων. Οι ποσότητες που θα μπορούσαν να εξαχθούν από τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς ανέρχονται σε 73 εκατομμύρια τεμάχια, αριθμός που υπερβαίνει κατά πολύ το μέγεθος της αγοράς της Ένωσης.

(239) Όπως περιγράφεται και περιγράφεται λεπτομερώς στο τμήμα 3.10.2 ανωτέρω, η ενωσιακή αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο και η ζήτηση ηλεκτρικών ποδηλάτων αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα έτη λόγω, μεταξύ άλλων, των περιβαλλοντικών πολιτικών στην Ένωση. Οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς εξήγαγαν στις κύριες αγορές τρίτων χωρών σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από τις μέσες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών στην αγορά της Ένωσης κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Ως εκ τούτου, οι εξαγωγές στην Ένωση είναι δυνητικά πολύ πιο ελκυστικές για τους Κινέζους εξαγωγείς. Συνεπώς, μπορεί εύλογα να αναμένεται ότι, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς θα αρχίσουν να εξάγουν στην Ένωση μεγάλους όγκους του υπό επανεξέταση προϊόντος.

5.2. **Πιθανές τιμές εισαγωγής και αντίκτυπος στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής**

(240) Για να καθοριστεί ο τρόπος με τον οποίο οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ θα επηρεάσουν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, η Επιτροπή προέβη σε συγκριτική ανάλυση των τιμών αν δεν εφαρμόζονταν τα μέτρα κατά των επιδοτήσεων.

(241) Για να εκτιμηθεί η πιθανή τιμή στην οποία θα πωλούσαν οι Κινέζοι παραγωγοί κατά τις εξαγωγές τους στην αγορά της Ένωσης, η Επιτροπή προέβη σε σύγκριση τιμών μεταξύ της μέσης τιμής (εκ του εργοστασίου) των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος και της αντίστοιχης μέσης τιμής του υπό επανεξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ όταν εξάγεται σε τρίτες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Τουρκία, η Νορβηγία ή η Σερβία, οι οποίες διαθέτουν χωριστούς κωδικούς για τα ηλεκτρικά ποδήλατα και δεν εφαρμόζουν μέτρα.

(242) Το αποτέλεσμα της σύγκρισης έδειξε ότι η μέση τιμή των κινεζικών εξαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος στις ανωτέρω χώρες κυμάνθηκε από 210 έως 650 EUR, ήταν δηλαδή σημαντικά χαμηλότερη από την τιμή του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης. Ως εκ τούτου, εάν επιτραπεί η λήξη της ισχύος των μέτρων, είναι πιθανό οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ να εισέλθουν στην αγορά σε μεγάλους όγκους, όπως κατά την περίοδο έρευνας της αρχικής έρευνας και σε χαμηλές τιμές που θα προκαλούσαν ζημία.

(243) Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται ότι η κατάργηση των μέτρων θα οδηγήσει κατά πάσα πιθανότητα σε σημαντική αύξηση των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων από τη ΛΔΚ σε ζημιογόνα επίπεδα τιμών. Κατά συνέπεια, η βιωσιμότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα διέτρεχε σοβαρό κίνδυνο.

6. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(244) Σύμφωνα με το άρθρο 31 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν η διατήρηση των υφιστάμενων μέτρων κατά των επιδοτήσεων αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης στο σύνολό της. Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση όλων των διαφόρων εμπλεκόμενων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, των εισαγωγέων και των χρηστών.

6.1. **Συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

(245) Η έρευνα έδειξε ότι, σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, αυτό θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Τα μέτρα έχουν αποκαταστήσει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην αγορά της Ένωσης. Αυτό επέτρεψε σε νέες εταιρείες να εισέλθουν στην αγορά, ιδίως στα τμήματα σε επίπεδο εισόδου και στα μεσαίας κατηγορίας τμήματα. Ο αριθμός των γνωστών ενωσιακών παραγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων σχεδόν διπλασιάστηκε από περίπου 37 το 2020 σε 67 το 2023, παρά τις προκλήσεις που προέκυψαν από την οικονομική κατάσταση την περίοδο 2022-2023. Ο αριθμός των ηλεκτρικών ποδηλάτων που παράγονται στην Ένωση αυξήθηκε κατά περισσότερο από 1 εκατομμύριο τεμάχια μεταξύ του 2020 (3,4 εκατομμύρια) και του 2023 (4,5 εκατομμύρια) και προβλέπεται να αυξηθεί περαιτέρω. Ο αριθμός των άμεσα απασχολούμενων αυξήθηκε από περίπου 3 500 κατά την περίοδο της αρχικής έρευνας σε σχεδόν 11 000 κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

(246) Η κατάργηση των αντισταθμιστικών μέτρων θα έθετε τους ενωσιακούς παραγωγούς σε υψηλό κίνδυνο, ιδίως εκείνους που εξυπηρετούν τα τμήματα σε επίπεδο εισόδου και τα μεσαίας κατηγορίας τμήματα της αγοράς ηλεκτρικών ποδηλάτων, όπου εντάσσονται πολλοί μικρότεροι παραγωγοί σε ολόκληρο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(247) Η ευάλωτη κατάσταση επιδεινώνεται από το γεγονός ότι η παραγωγή ηλεκτρικών ποδηλάτων αποτελεί δραστηριότητα υψηλής έντασης κεφαλαίου, διότι απαιτούνται ανά πάσα στιγμή σημαντικά αποθέματα εξαρτημάτων ποδηλάτων για τη διατήρηση της παραγωγής. Επιπλέον, οι ενωσιακοί παραγωγοί έχουν πραγματοποιήσει μεγάλες επενδύσεις σε βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον παραγωγή και βελτιώσεις προϊόντων κατά τα τελευταία έτη. Ο τερματισμός των μέτρων κατά των επιδοτήσεων θα εμπόδιζε την ανάπτυξη πρακτικής τεχνογνωσίας στον τομέα της μηχανικής για την εφαρμογή των τελικών υψηλών τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένης της αυτοματοποίησης και των νέων υλικών.

(248) Επιπλέον, σύμφωνα με την αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι ένας από τους μεγαλύτερους πράσινους κλάδους, με περισσότερες από 1 000 μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) να έχουν παράσχει περίπου 80 000 θέσεις εργασίας σύμφωνα με την έκθεση του 2024 «Το προφίλ του ευρωπαϊκού κλάδου παραγωγής και της αγοράς ποδηλάτων». Αυτό περιλαμβάνει θέσεις εργασίας στην άμεση και έμμεση παραγωγή, σε ανάντη κλάδους παραγωγής, στην πώληση εξαρτημάτων ποδηλάτων, σε αντιπροσωπείες ποδηλάτων κ.λπ.

(249) Με βάση τα ανωτέρω, η παράταση των μέτρων είναι προς το συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

6.2. **Συμφέρον των επιχειρήσεων συναρμολόγησης**

(250) Η Επιτροπή επικοινώνησε με όλους τους γνωστούς χρήστες και τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς.

(251) Μετά την έναρξη της διαδικασίας, το μόνο μέρος που αναγγέλθηκε και υπέβαλε παρατηρήσεις ήταν μια ad hoc ομάδα, εξ ονόματος 8 μικρών εταιρειών, οι οποίες συναρμολογούν στην Ένωση μέρη ηλεκτρικών ποδηλάτων που εισάγονται από την Κίνα και άλλες τρίτες χώρες. Το κύριο σχόλιό τους αφορούσε την εφαρμογή των μέτρων κατά των εισαγωγών (συμβατικών) εξαρτημάτων ποδηλάτων από την Κίνα, κάτι που δημιουργεί αβεβαιότητα σχετικά με τους νομικούς κανόνες για την εισαγωγή μερών ηλεκτρικών ποδηλάτων και, ως εκ τούτου, δυσχεραίνει την εισαγωγή εξαρτημάτων ηλεκτρικών ποδηλάτων, τα οποία δεν υπόκεινται σε μέτρα. Η ομάδα αντιτάχθηκε στην επέκταση των μέτρων, κυρίως λόγω των σημερινών προβλημάτων με τις εισαγωγές μερών, σε συνδυασμό με τον κίνδυνο επέκτασης των μέτρων στα εν λόγω μέρη ηλεκτρικών ποδηλάτων, και υποστήριξε ότι η χρήση της εποπτείας της αγοράς για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των εισαγωγών από τη ΛΔΚ με όλους τους σχετικούς κανονισμούς θα ήταν αποτελεσματικότερη για την αντιμετώπιση των εισαγωγών ηλεκτρικών ποδηλάτων που αποτελούν αντικείμενο αθέμιτου εμπορίου από την Κίνα, τα οποία είναι συχνά παράνομα και μη ασφαλή.

(252) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν είναι ρεαλιστικό τα μέτρα εποπτείας της αγοράς και τα ρυθμιστικά μέτρα να μπορούν να αποτρέψουν μόνο τη ζημία που προκαλείται από τις εισαγωγές επιδοτούμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ. Επίσης, τα ζητήματα για την τελωνειακή επιβολή σε σχέση με τις εισαγωγές μερών ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τη λήξη των μέτρων, τα οποία έχουν επιτύχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Σε κάθε περίπτωση, η επιβολή των μέτρων δεν εμπίπτει στο πεδίο της έρευνας.

(253) Μετά την κοινοποίηση, η ad hoc ομάδα επανέλαβε τους ίδιους ισχυρισμούς. Υποστήριξε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να επικεντρωθεί στην ενίσχυση της εποπτείας της αγοράς και όχι στην επέκταση των μέτρων εμπορικής άμυνας με στόχο την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτίων των στρεβλώσεων της αγοράς και τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την ad hoc ομάδα, τα μέτρα εμπορικής άμυνας δημιουργούν ακούσια ένα κανονιστικό πλαίσιο που προωθεί τις εισαγωγές μη τυποποιημένων και μη ασφαλών ποδηλάτων, ενώ παράλληλα δυσχεραίνει τη ζωή των κατασκευαστών σοβαρών ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ με μακροπρόθεσμες φιλοδοξίες στην αγορά της Ένωσης.

(254) Η Επιτροπή έκρινε ότι τα επιχειρήματα που πρόβαλε η ad hoc ομάδα εξετάστηκαν ήδη στην αιτιολογική σκέψη 251. Δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκαν νέες παρατηρήσεις επί της ουσίας σχετικά με τα εν λόγω ζητήματα, επιβεβαιώθηκε το συμπέρασμα της αιτιολογικής σκέψης 252.

(255) Η ad hoc ομάδα ισχυρίστηκε επίσης ότι η κατάργηση των μέτρων εμπορικής άμυνας δεν θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των ζημιογόνων εισαγωγών, καθώς, κατά τη γνώμη της, το μικρό μερίδιο αγοράς ύψους 4,4 % των κινεζικών εισαγωγών κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ υπονόμευσε τον ισχυρισμό ότι οι κινεζικές εισαγωγές συνιστούν σημαντική απειλή.

(256) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η αύξηση του μεριδίου αγοράς στο 4,4 % κατά την ΠΕΕ έλαβε χώρα με τα ισχύοντα μέτρα εμπορικής άμυνας. Λόγω των μέτρων εμπορικής άμυνας, οι κινεζικές εισαγωγές κέρδισαν μερίδιο αγοράς μόνο κατά 2,1 ποσοστιαίες μονάδες κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Λαμβάνοντας υπόψη την ελκυστικότητα της ενωσιακής αγοράς, την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, καθώς και τη σχέση μεταξύ των τιμών εξαγωγών σε τρίτες χώρες και του επιπέδου τιμών στην Ένωση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εάν καταργηθούν τα μέτρα, θα υπάρξει σημαντική αύξηση των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ σε ζημιογόνα επίπεδα τιμών. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(257) Επιπλέον, η ad hoc ομάδα ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε σε μη επαληθευμένες πληροφορίες και ισχυρισμούς που θέτουν σε κίνδυνο την αμεροληψία της έρευνας, ιδίως όσα προέρχονται από την αιτούσα.

(258) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 33 και 34, η Επιτροπή εφάρμοσε το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι η συνεργασία από τους παραγωγούς ηλεκτρικών ποδηλάτων στη ΛΔΚ ήταν ανεπαρκής για την εξαγωγή αντιπροσωπευτικών συμπερασμάτων για τους σκοπούς της παρούσας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων και, δεδομένης της έλλειψης συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση και άλλα σχετικά μέρη στη ΛΔΚ, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού, χρησιμοποίησε τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία. Κατά συνέπεια, τα συμπεράσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης των επιδοτήσεων και την πιθανότητα επανάληψης της ζημίας βασίστηκαν στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, ιδίως στις πληροφορίες που υποβλήθηκαν με την αίτηση επανεξέτασης, στις πληροφορίες που ελήφθησαν από τα συνεργαζόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της έρευνας (δηλαδή την αιτούσα και τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος), σε πληροφορίες από τα πορίσματα της Επιτροπής στην αρχική έρευνα, στα πορίσματα των πλέον πρόσφατων ερευνών κατά των επιδοτήσεων που διεξήγαγε η Επιτροπή σχετικά με τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής στην Κίνα, και στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με σημαντικές στρεβλώσεις. Όλες οι πληροφορίες που υπέβαλαν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος επαληθεύτηκαν διεξοδικά. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

6.3. **Συμφέρον των χρηστών και των μη συνδεδεμένων εισαγωγέων**

(259) Κανένας χρήστης ή μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν αναγγέλθηκε ούτε συνεργάστηκε στην παρούσα έρευνα, υποβάλλοντας απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, εκτός από τις προαναφερθείσες παρατηρήσεις. Με βάση τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή, διαπίστωσε ότι δεν υπήρχαν αποδεικτικά στοιχεία που να αντικρούουν το συμπέρασμα της αρχικής έρευνας ότι οι αρνητικές επιπτώσεις στους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς δεν μπορούσαν να θεωρηθούν δυσανάλογες και ότι μετριάστηκαν από τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών πηγών εφοδιασμού. Οι θετικές συνέπειες των αντισταθμιστικών μέτρων στην αγορά της Ένωσης, ιδίως για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, υπερτερούν έναντι των δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων για τις άλλες ομάδες συμφερόντων. Πράγματι, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, εκτός από την Κίνα, υπάρχουν όλο και περισσότερες εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού από τρίτες χώρες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συνέχιση των μέτρων δεν θα ήταν δυσανάλογα επιζήμια για τους χρήστες και τους εισαγωγείς.

(260) Μετά την κοινοποίηση, ένα ενδιαφερόμενο μέρος ισχυρίστηκε ότι, εάν τα μέτρα δεν καταργηθούν, τα ηλεκτρικά ποδήλατα θα εξακολουθήσουν να είναι αδικαιολόγητα υπερτιμολογημένα και λιγότερο διαθέσιμα για τους χρήστες. Ισχυρίστηκε ότι, εάν καταργηθούν τα μέτρα, η μείωση της τιμής των ηλεκτρικών ποδηλάτων θα οδηγούσε σε σημαντική αύξηση των πωλήσεων ηλεκτρικών ποδηλάτων. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι χαμηλότερες τιμές δεν οδηγούν κατ' ανάγκη σε αύξηση των πωλήσεων, δεδομένου ότι, εκτός από την τιμή, η ασφάλεια, η ποιότητα, η αξιοπιστία και η εξυπηρέτηση αποτελούν επίσης κριτήρια όταν οι χρήστες εξετάζουν το ενδεχόμενο αγοράς ενός ηλεκτρικού ποδηλάτου. Επίσης, εάν καταργηθούν τα μέτρα, αυτό θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, γεγονός που θα επηρέαζε την καινοτομία και την ποικιλία των προϊόντων και θα οδηγούσε σε λιγότερες επιλογές για τους χρήστες. Σ' αυτήν τη βάση, ο εν λόγω ισχυρισμός απορρίφθηκε.

6.4. **Συμπέρασμα σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης**

(261) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι που να άπτονται του συμφέροντος της Ένωσης για τη μη διατήρηση των ισχυόντων μέτρων στις εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος καταγωγής της ΛΔΚ.

7. **ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ**

(262) Με βάση τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή σχετικά με τη συνέχιση των επιδοτήσεων και την επανάληψη της ζημίας, καθώς και σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης, τα μέτρα κατά των επιδοτήσεων στις εισαγωγές ηλεκτρικών ποδηλάτων από τη ΛΔΚ θα πρέπει να διατηρηθούν.

(263) Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι καταστρατήγησης λόγω της διαφοράς των δασμολογικών συντελεστών, απαιτούνται ειδικά μέτρα για να διασφαλιστεί η εφαρμογή των ατομικών αντισταθμιστικών δασμών. Η εφαρμογή ατομικών αντισταθμιστικών δασμών είναι δυνατή μόνο κατόπιν προσκόμισης έγκυρου εμπορικού τιμολογίου στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών. Το τιμολόγιο πρέπει να είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. Μέχρι την προσκόμιση τέτοιου είδους τιμολογίου, οι εισαγωγές θα πρέπει να υπόκεινται στον αντισταθμιστικό δασμό που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εισαγωγές καταγωγής ΛΔΚ».

(264) Μολονότι η προσκόμιση του εν λόγω τιμολογίου είναι απαραίτητη για την εφαρμογή από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών των ατομικών συντελεστών αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές, το εν λόγω τιμολόγιο δεν αποτελεί το μόνο στοιχείο που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οι τελωνειακές αρχές. Πράγματι, οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, ακόμα και αν τους υποβληθεί τιμολόγιο το οποίο πληροί όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, οφείλουν να διενεργούν τους δικούς τους συνήθεις ελέγχους και μπορούν, όπως και σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, να απαιτούν πρόσθετα έγγραφα (έγγραφα αποστολής κ.λπ.) για την επαλήθευση της ακρίβειας των στοιχείων που περιέχονται στη δήλωση και να διασφαλίζουν ότι η συνακόλουθη εφαρμογή του χαμηλότερου δασμολογικού συντελεστή είναι δικαιολογημένη, σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία.

(265) Σε περίπτωση σημαντικής αύξησης του όγκου των εξαγωγών στην Ένωση μίας από τις εταιρείες που επωφελούνται από τους χαμηλότερους ατομικούς δασμολογικούς συντελεστές μετά την επιβολή των οικείων μέτρων, η εν λόγω αύξηση του όγκου θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά μεταβολή των εμπορικών ροών λόγω της επιβολής μέτρων κατά την έννοια του άρθρου 23 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Σε τέτοια περίπτωση, και με την επιφύλαξη της τήρησης των σχετικών όρων, είναι δυνατό να κινηθεί έρευνα κατά της καταστρατήγησης. Η έρευνα αυτή θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εξετάσει την ανάγκη κατάργησης των ατομικών δασμολογικών συντελεστών και τη συνακόλουθη επιβολή δασμού σε επίπεδο χώρας.

(266) Οι ατομικοί για κάθε εταιρεία αντισταθμιστικοί δασμολογικοί συντελεστές οι οποίοι καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται αποκλειστικά και μόνο στις εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ, το οποίο παράγεται από τις κατονομαζόμενες νομικές οντότητες. Οι εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία η οποία δεν αναφέρεται ρητά στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων οντοτήτων που συνδέονται με τις εταιρείες που αναφέρονται ρητά, θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εισαγωγές καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας». Δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανέναν από τους ατομικούς αντισταθμιστικούς δασμολογικούς συντελεστές.

(267) Μια εταιρεία μπορεί να ζητήσει την εφαρμογή του ατομικού δασμολογικού συντελεστή σε περίπτωση μεταγενέστερης αλλαγής της επωνυμίας της. Το αίτημα πρέπει να απευθύνεται στην Επιτροπή ([88]). Η αίτηση πρέπει να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες με τις οποίες μπορεί να καταδειχθεί ότι η αλλαγή δεν θίγει το δικαίωμα της εταιρείας να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σ' αυτήν. Εάν η αλλαγή επωνυμίας της εταιρείας δεν θίγει το δικαίωμά της να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σε αυτήν, θα δημοσιεύεται τροποποιητικός κανονισμός σχετικά με την αλλαγή επωνυμίας στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(268) Δυνάμει του άρθρου 109 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2024/2509 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([89]) σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, για τα ποσά που πρέπει να επιστραφούν σύμφωνα με απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το επιτόκιο που καταβάλλεται θα πρέπει να είναι εκείνο που εφαρμόζεται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα κατά τις κύριες πράξεις αναχρηματοδότησης, όπως αυτό δημοσιεύεται στη σειρά C της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης την πρώτη ημερολογιακή ημέρα κάθε μήνα.

(269) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός αντισταθμιστικός δασμός στις εισαγωγές ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8711 60 10 και ex 8711 60 90 (κωδικός TARIC 8711 60 90 10).

2. Ο συντελεστής του οριστικού αντισταθμιστικού δασμού που εφαρμόζεται επί της καθαρής, «ελεύθερης στα σύνορα της Ένωσης» τιμής, πριν από την επιβολή δασμού, για τα προϊόντα που περιγράφονται στην παράγραφο 1 και παράγονται από τις εταιρείες που παρατίθενται κατωτέρω, καθορίζεται ως εξής:

Χώρα καταγωγής/ προέλευσης	Εταιρεία	Οριστικός αντισταθμιστικός δασμός	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	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 Brussels, Βέλγιο.

([89]) Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2024/2509 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Σεπτεμβρίου 2024, σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης (ΕΕ L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Χώρα καταγωγής/ προέλευσης	Εταιρεία	Οριστικός αντισταθμιστικός δασμός	Πρόσθετος κωδικός 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
	Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες που αναφέρονται στο παράρτημα I	9,2 %	Βλέπε παράρτημα I.
	Εταιρείες που δεν συνεργάστηκαν στον αρχικό κανονισμό κατά των επιδοτήσεων, αλλά συνεργάστηκαν στην παράλληλη αρχική έρευνα αντιντάμπινγκ που παρατίθεται στο παράρτημα II	17,2 %	Βλέπε παράρτημα II
	Όλες οι άλλες εισαγωγές καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας	17,2 %	C999

3. Η εφαρμογή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών που καθορίζονται για τις εταιρείες της παραγράφου 2 εξαρτάται από την προσκόμιση έγκυρου εμπορικού τιμολογίου στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, στο οποίο αναγράφεται δήλωση που φέρει ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου της οντότητας που εκδίδει το τιμολόγιο, με αναφορά του ονόματος και της θέσης του/της, με την ακόλουθη διατύπωση: «Ο/Η υπογράφων/-ουσα πιστοποιώ ότι ο [όγκος] του [υπό επανεξέταση προϊόντος] που πωλήθηκε για εξαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τον οποίο καλύπτει το παρόν τιμολόγιο, κατασκευάστηκε από [επωνυμία και καταστατική έδρα της εταιρείας] [πρόσθετος κωδικός TARIC] στην [οικεία χώρα]. Δηλώνω ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρη και ακριβή.» Αν δεν προσκομιστεί τέτοιο τιμολόγιο, εφαρμόζεται ο δασμός που ισχύει για όλες τις άλλες εταιρείες.

4. Σε περιπτώσεις στις οποίες ο αντισταθμιστικός δασμός αφαιρείται από τον δασμό αντιντάμπινγκ για ορισμένους παραγωγούς-εξαγωγείς, η υποβολή αιτήσεων επιστροφής δασμών δυνάμει του άρθρου 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 συνεπάγεται επίσης την αξιολόγηση του περιθωρίου ντάμπινγκ για τον ενδιαφερόμενο παραγωγό-εξαγωγέα που ισχύει κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας επιστροφής δασμών. Το ποσό που πρέπει να επιστραφεί στην αιτούσα δεν μπορεί να υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ του εισπραχθέντος δασμού και των συνδυασμένων αντισταθμιστικών δασμών και δασμών αντιντάμπινγκ που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο της έρευνας σχετικά με την επιστροφή των δασμών.

5. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

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