2025/114

24.1.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/114,

23. jaanuar 2025,

millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037 artikli 18 kohast aegumise läbivaatamist lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrust (EL) 2016/1037 kaitse kohta subsideeritud impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed ([1]) (edaspidi „alusmäärus“), eriti selle artiklit 18,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Kehtivad meetmed

(1) Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) kehtestas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/72 ([2]) (edaspidi „esialgne määrus“) tasakaalustava tollimaksu Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „Hiina RV“, „asjaomane riik“ või „Hiina“) pärit elektrijalgrataste impordi suhtes. Praegu kehtivad tasakaalustava tollimaksu määrad ulatuvad 3,9 %-st kuni 17,2 %-ni (edaspidi „esialgsed meetmed“). Esialgsete meetmete kehtestamiseni viinud uurimist nimetatakse edaspidi esialgseks uurimiseks.

(2) Vastavalt Üldkohtu otsusele kohtuasjas T-243/19 kehtestati 2023. aasta märtsis komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/610 äriühingu Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd suhtes uuesti tasakaalustav tollimaks ([3]). Uuesti kehtestatud tollimaks kehtestati samal tasemel kui esialgses määruses. Seega kehtivad praegu rakendusmäärusega (EL) 2019/72 kehtestatud tasakaalustava tollimaksu määrad.

(3) Komisjon kehtestas oma rakendusmäärusega (EL) 2019/73 ([4]) ka lõplikud dumpinguvastased meetmed Hiinast pärit elektrijalgrataste impordi suhtes. Praegu kehtivad dumpinguvastase tollimaksu määrad ulatuvad 9,9 %-st kuni 70,1 %-ni.

1.2. Aegumise läbivaatamise algatamine

(4) 17. jaanuaril 2024 algatas komisjon alusmääruse artikli 18 alusel aegumise läbivaatamise teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste liitu suunatud impordi suhtes. Komisjon avaldas algatamisteate (edaspidi „algatamisteade“) *Euroopa Liidu Teatajas* ([5]).

([1]) ELT L 176, 30.6.2016, lk 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.
([2]) Komisjoni 17. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/72, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes (ELT L 16, 18.1.2019, lk 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([3]) Komisjoni 17. märtsi 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/610, millega vastavalt Üldkohtu otsusele kohtuasjas T-243/19 kehtestatakse uuesti lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit, äriühingu Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd toodetud elektrijalgrataste impordi suhtes (ELT L 80, 20.3.2023, lk 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).
([4]) Komisjoni 17. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/73, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks (ELT L 16, 18.1.2019, lk 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([5]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes kohaldatavate tasakaalustusmeetmete aegumise läbivaatamise algatamise kohta (ELT C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komisjon algatas uurimise pärast seda, kui Euroopa jalgrattatootjate ühendus (edaspidi „taotluse esitaja“) esitas 16. oktoobril 2023 läbivaatamistaotluse (edaspidi „taotlus“) liidu elektrijalgrataste tootmisharu nimel alusmääruse artikli 10 lõike 6 tähenduses. Taotlus sisaldas subsideerimise jätkumise ja liidu tootmisharu kahjustamise kordumise tõenäosuse kohta tõendeid, mida peeti uurimise algatamiseks piisavaks.

(6) Enne aegumise läbivaatamise algatamist teatas komisjon Hiina valitsusele, [6] et on saanud nõuetekohaselt dokumenteeritud taotluse, ning kutsus Hiina valitsust osalema konsultatsioonidel kooskõlas alusmääruse artikli 10 lõikega 7. Hiina valitsus ei vastanud ja seega konsultatsioone ei toimunud.

1.3. **Läbivaatamisega seotud uurimisperiood ja asjaomane periood**

(7) Subsideerimise ja kahju uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2023 (edaspidi „läbivaatamisega seotud uurimisperiood“). Kahju jätkumise või kordumise tõenäosuse hindamise seisukohalt oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2020 kuni läbivaatamisega seotud uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „asjaomane periood“).

1.4. **Huvitatud isikud**

(8) Algatamisteates kutsuti huvitatud isikuid uurimises osalemiseks komisjoniga ühendust võtma. Lisaks teavitas komisjon spetsiaalselt taotluse esitajat, kõiki teadaolevaid liidu tootjaid, teadaolevaid Hiina RV tootjaid ja Hiina RV ametiasutusi, teadaolevaid importijaid, kasutajaid ja teadaolevalt seotud ühendusi aegumise läbivaatamise algatamisest ning kutsus neid selles osalema.

(9) Huvitatud isikutel oli võimalus esitada aegumise läbivaatamise algatamise kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult ärakuulamist. Endast andis teada ja märkused esitas ajutine kontsern, kes esindas kaheksat liidus tegutsevat äriühingut, kes panevad kokku Hiinast ja muudest kolmandatest riikidest liitu imporditud elektrijalgrataste osi. Need märkused ei puudutanud algatamist kui sellist ja neid käsitleti allpool punktis 6 liidu huvide kohta. Lisaks taotles see kontsern komisjonilt ärakuulamist, mis toimus 30. aprillil 2024.

1.5. **Valikuuring**

(10) Komisjon andis algatamisteates teada, et ta võib teha huvitatud isikute valikuuringu kooskõlas alusmääruse artikliga 27.

1.5.1. *Liidu tootjate valikuuring*

(11) Komisjon märkis algatamisteates, et on otsustanud piirduda uurimise käigus mõistliku arvu liidu tootjatega, kohaldades valikuuringut. Valimi moodustamisel lähtus komisjon suurimast tüüpilisest tootmismahust, mida oli mõistlikult võimalik ettenähtud aja jooksul uurida.

(12) Kooskõlas alusmääruse artikliga 27 palus komisjon huvitatud isikutel esitada esialgse valimi kohta märkusi. Esialgse valimi kohta märkusi ei esitatud. Valimit peeti liidu tootmisharule tüüpiliseks.

1.5.2. *Importijate valikuuring*

(13) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ja vajaduse korral valim moodustada, palus komisjon, et sõltumatud importijad esitaksid algatamisteates nimetatud teabe.

(14) Valimi moodustamisega seotud küsimustikule ei vastanud ükski sõltumatu importija.

[6] Terminit „Hiina valitsus“ on käesolevas määruses kasutatud laiemas tähenduses ning see hõlmab riiginõukogu, samuti kõiki ministeeriume, ameteid, agentuure ja asutusi riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil.

1.5.3. *Hiina RV eksportivate tootjate valikuuring*

(15) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ning vajaduse korral valim moodustada, palus komisjon kõigil teadaolevatel Hiina RV tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teabe. Lisaks palus komisjon Hiina Rahvavabariigi esindusel Euroopa Liidu juures teha kindlaks teised tootjad, kes võiksid olla huvitatud uurimises osalemisest, ja/või võtta nendega ühendust.

(16) Ainult kaks Hiina Rahvavabariigi eksportivat tootjat vastasid valikuuringule ja seetõttu ei peetud valikuuringut vajalikuks. Need kaks äriühingut moodustasid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil i) liitu suunatud eksporti, ii) omamaist müüki ja iii) Hiina tootmisvõimsust arvestades kokku vähem kui 0,1 % Hiina elektrijalgrataste tootmisharust. Seepärast leidis komisjon, et neid kahte äriühingut ei saa aegumise läbivaatamisega seotud uurimises pidada Hiina elektrijalgrataste tootmisharu puhul tüüpiliseks ning et nende äriühingupõhine teave ei sobinud kogu Hiina RVst liitu suunatud eksporti representatiivsete järelduste tegemiseks.

(17) Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et Hiina RV elektrijalgrataste tootjate koostöö ei olnud representatiivsete järelduste tegemiseks piisav, ning teavitas kahte äriühingut ja Hiina Rahvavabariigi ametiasutusi sellest, et komisjon kavatseb kohaldada alusmääruse artiklit 28 ning tugineda oma järelduste tegemisel Hiina Rahvavabariigist pärit impordiga seotud subsiidiumide ja kahju jätkumise või kordumise kohta kättesaadavatele faktidele.

1.6. **Küsimustiku vastused ja kontrollkäigud**

(18) Komisjon palus kahel valikuuringu vastuse esitanud äriühingul võtta ühendust komisjoni talitustega, kui nad kavatsevad vastata küsimustikule hoolimata sellest, et nad ei olnud Hiina elektrijalgrataste tootmisharu puhul tüüpilised (vt eespool). Uurimise algatamise ajal tehti eksportivatele tootjatele mõeldud küsimustiku koopia kättesaadavaks huvitatud isikutele tutvumiseks ettenähtud toimikus ja kaubanduse peadirektoraadi veebisaidil. Küsimustikule vastuseid ei esitatud.

(19) 12. veebruaril 2024 saatis komisjon küsimustiku Hiina valitsusele. Samuti paluti Hiina valitsusel edastada konkreetsed küsimustikud i) Hiina ekspordi- ja krediidikindlustuse korporatsioonile (edaspidi „Sinosure“), ii) elektrijalgrataste mootorite, akude ning muude elektrijalgrataste osade ja komponentide tootjatele ja turustajatele ning iii) pankadele ja muudele finantsasutustele, kes on Hiina valitsuse andmetel andnud asjaomasele tootmisharule laenu.

(20) Komisjon ei saanud eespool osutatud küsimustike kohta ühtegi vastust. Sellest tulenevalt teavitas komisjon Hiina valitsust 5. aprilli 2024. aasta verbaalnoodiga, et kavatseb Hiina valitsusele saadetud küsimustikes nõutud teabe suhtes kohaldada alusmääruse artiklit 28, ja kutsus Hiina valitsust üles selle kohta märkusi esitama. Ühtegi märkust ei saadud.

(21) Komisjon kogus kokku ja kontrollis üle kogu teabe, mida ta pidas vajalikuks dumpingu ja sellest tuleneva kahju jätkumise või kordumise tõenäosuse ja liidu huvide kindlakstegemiseks. Alusmääruse artikli 26 kohased kontrollkäigud tehti järgmiste äriühingute valdustesse.

Liidu tootjad

— Cube Bikes, Saksamaa,

— Accell Hunland, Ungari,

— Cross, Bulgaaria.

1.7. **Avalikustamine**

(22) 25. oktoobril 2024 avalikustas komisjon olulised faktid ja kaalutlused, mille põhjal ta kavatses säilitada kehtivad tasakaalustavad tollimaksud. Kõigile isikutele anti võimalus esitada kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul avaldatud faktide ja kaalutluste kohta märkusi.

(23) Mitu huvitatud isikut esitas märkusi, mida komisjon kaalus ja käsitles allpool punktides 2.3, 3.9 ja 6. Ühele vastava taotluse esitanud isikule võimaldati ärakuulamine.

2. **VAATLUSALUNE TOODE, ASJAOMANE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE**

2.1. **Vaatlusalune toode**

(24) Vaatlusalune toode on sama toode nagu esialgses uurimises, nimelt pedaalide ja elektrilise abimootoriga jalgrattad (edaspidi „elektrijalgrattad“), mis kuuluvad praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARICi kood 8711 60 90 10) alla.

2.2. **Asjaomane toode**

(25) Käesolevas uurimises on asjaomane toode Hiina Rahvavabariigist pärit vaatlusalune toode.

2.3. **Samasugune toode**

(26) Käesolevas aegumise läbivaatamisega seotud uurimises leidis kinnitust esialgses uurimises kindlaks tehtu, et järgmistel toodetel on samad füüsikalised ja tehnilised põhiomadused ning sama põhiline kasutusotstarve:

— asjaomane toode, kui seda eksporditakse liitu;

— vaatlusalune toode, mida toodetakse ja müüakse Hiina Rahvavabariigi siseturul;

— vaatlusalune toode, mida eksportivad tootjad toodavad ja müüvad ülejäänud maailmale, ning

— vaatlusalune toode, mida liidu tootmisharu toodab ja müüb liidu turul.

(27) Neid tooteid käsitatakse seepärast samasuguste toodetena alusmääruse artikli 2 punkti c tähenduses.

(28) Pärast avalikustamist väitis üks isik, et komisjon peaks täpsustama, et tollimaksust vabastatud importijate ja/või tollimaksust vabastatud väliseksportijate poolt komisjoni rakendusotsuse (EL) 2024/1279 ([7]) alusel imporditud osi ei tohiks käsitada asjaomase tootena. Selle isiku sõnul tuleks selgitada, et asjaomase toote jaoks kasutatavate asjaomase toote osade suhtes ei kohaldata tasakaalustavaid tollimakse, kui neid imporditakse eraldi.

(29) Komisjon leidis, et selline selgitus ei ole põhjendatud, kuna käesoleva läbivaatamise esemeks olevad meetmed ei hõlma osi. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

([7]) Komisjoni 8. mai 2024. aasta rakendusotsus (EL) 2024/1279, milles käsitletakse Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate jalgrattaosade suhtes kehtestatud laiendatud dumpinguvastasest tollimaksust vabastamist vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 88/97 (ELT L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. SUBSIDEERIMISE JÄTKUMISE TÕENÄOSUS

(30) Vastavalt alusmääruse artiklile 18 ja algatamisteates märgitule uuris komisjon esmalt, kas kehtivate meetmete aegumisega kaasneks tõenäoliselt subsideerimise jätkumine.

3.1. Koostööst keeldumine ja kättesaadavate faktide kasutamine kooskõlas alusmääruse artikli 28 lõikega 1

(31) 12. veebruaril 2024 saatis komisjon küsimustiku Hiina valitsusele. Samuti paluti Hiina valitsusel edastada konkreetsed küsimustikud i) Hiina ekspordi- ja krediidikindlustuse korporatsioonile, ii) elektrijalgrataste mootorite, akude ning muude elektrijalgrataste varuosade ja komponentide tootjatele ja turustajatele ning iii) pankadele ja muudele finantsasutustele, kes on Hiina valitsuse andmetel andnud asjaomasele tootmisharule laenu.

(32) Komisjon ei saanud eespool osutatud küsimustike kohta ühtegi vastust. Sellest tulenevalt teavitas komisjon Hiina valitsust 5. aprilli 2024. aasta verbaalnoodiga, et kavatseb Hiina valitsusele saadetud küsimustikes nõutud teabe suhtes kohaldada alusmääruse artiklit 28, ja kutsus Hiina valitsust üles selle kohta märkusi esitama. Ühtegi märkust ei saadud.

(33) Arvestades, et Hiina RV elektrijalgrataste tootjate koostöö ei olnud piisav, et teha käesoleva aegumise läbivaatamise jaoks representatiivseid järeldusi (vt põhjendused 16 ja 17 eespool), ning et Hiina valitsus ja muud asjaomased isikud Hiina RVs, kellel paluti esitada eespool kirjeldatud teavet, ei teinud koostööd, kasutas komisjon kooskõlas alusmääruse artikliga 28 kättesaadavaid fakte, et teha kindlaks Hiina RV elektrijalgrataste tootmisharu subsideerimise jätkumise tõenäosus.

(34) Seega kasutas komisjon analüüsimisel kõiki talle kättesaadavaid fakte, eelkõige järgmist:

a) taotluses esitatud teave;

b) komisjoni järeldused esialgses uurimises, nagu on sätestatud rakendusmääruses (EL) 2019/72;

c) nende komisjoni viimaste subsiidiumivastaste uurimiste tulemused, mis käsitlesid Hiina soodustatud tootmisharusid, nagu kaetud kvaliteetpaber, ([8]) kuumvaltsitud lehtteras, ([9]) klaasfilamentkiud ([10]) ja kiudoptilised kaablid, ([11]) mille puhul uuriti sarnaseid subsiidiume;

d) Komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of trade defence investigations" („Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses") (edaspidi „Hiinat käsitlev aruanne") ([12]).

([8]) Komisjoni 21. augusti 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1647, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037 artikli 18 kohast aegumise läbivaatamist lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kaetud kvaliteetpaberi impordi suhtes (ELT L 207, 22.8.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Komisjoni 7. juuni 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1123, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037 artikli 18 kohast aegumise läbivaatamist lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit rauast, legeerimata terasest või muust legeerterasest kuumvaltsitud lehttoodete impordi suhtes (ELT L 148, 8.6.2023, lk 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Komisjoni 24. veebruari 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/328, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037 artikli 18 kohast aegumise läbivaatamist teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit klaasfilamentkiust toodete impordi suhtes lõplik tasakaalustav tollimaks (ELT L 65, 25.2.2021, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Komisjoni 18. jaanuari 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/72, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kiudoptiliste kaablite impordi suhtes ning muudetakse rakendusmäärust (EL) 2021/2011, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kiudoptiliste kaablite impordi suhtes (ELT L 12, 19.1.2022, lk 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Sissejuhatavad märkused elektrijalgrataste tootmisharu kohta Hiina RVs**

(35) Esialgses uurimises tegi komisjon kindlaks Hiina valitsuse nägemuse peamiste tootmisharude, näiteks elektrijalgrataste tootmisharu täiustamisest ja edendamisest riiklikul, kohalikul ja valdkondlikul tasandil mitme kava rakendamise kaudu. Eelkõige hõlmas Hiina RV riikliku majandusliku ja sotsiaalse arengu 13. viisaastakukava aastateks 2016–2020 (edaspidi „13. viisaastakukava“) strateegilise tootmisharuna uusi energiasõidukeid, ([13]) samas kui kergetööstuse arengukavas aastateks 2016–2020, mille Hiina valitsus koostas 13. viisaastakukava rakendamiseks, ja kavas „Made in China 2025“ nimetatakse jalgrataste ja akude tootmisharusid konkreetselt võtmetähtsusega tootmisharudeks.

(36) Nagu esialgses määruses ([14]) kirjeldatud, nõuab jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu „tehnoloogiareformi kavandamist“ „uutest materjalidest jalgrataste industrialiseerimise ning arukate, keskkonnahoidlike ja tõhusate elektrijalgrataste tootmisliini ja oluliste osade tehnilise ümberkujundamise“ kaudu. Selles kavas soovitatakse ka „innustada jalgrataste tootmisharu arenema kergekaaluliste, mitmekesistatud, moodsate ja arukate toodete suunas; kiirendada teadus- ja arendustegevust ning tugevate kergmaterjalide, ajami- ja juhtsüsteemide, uute energiaallikate, intelligentse anduritehnoloogia ja asjade interneti tehnoloogia kasutamist; keskenduda mitmesuguste jalgrataste arendamisele, mis on moodsad ja sobivad igapäevaotstarbeks, treeninguteks ja tervisespordiks, pikamaa maastikusõiduks ning on hästi kokkupandavad, ning sellise elektrijalgratta arendamisele, mis vastab standardsele ja arukale liitiumioonakuga elektrijalgrattale“. Kergetööstuse arengukavas loetletakse ka mõned konkreetsed poliitikameetmed, millega edendatakse võtmetähtsusega tootmisharusid, näiteks elektrijalgrataste ja akude tootmisharu. Selles viidati eelkõige sellistele meetmetele nagu turulepääsu laiendamise reform, maksupoliitilise toetuse suurem rahastamine ja rahaline toetus.

(37) Lisaks on konkreetselt jalgrataste tootmisharu tasandil Hiina Jalgrattatööstuse Ühingu (edaspidi „CBA“) välja antud jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu 13. viisaastakukavas (2016–2020) lisatud jalgrattad „arenevate tootmisharude“ alla ja märgitud on järgmist: „arenevaid tootmisharusid, nagu uued energiaallikad, uued materjalid, internet, energia säästmine ja keskkonnakaitse ning infotehnoloogia, on edendatud riikliku strateegia tasandil, nii et keskmise ja hea kvaliteedi saavutamisest traditsioonilistes tootmisharudes on saanud vältimatu suundumus. Pärast viiendat täiskogu istungit, kus pakuti välja, et tuleb „edendada vähese süsinikdioksiidiheitega liiklust ja transporti ning julgustada keskkonnahoidlikku liikumist jalgrattaga“, on jalgrattatööstusel kindlasti rohkem uusi ajaloolisi arenguvõimalusi.“ Veel märgiti jalgrataste 13. viisaastakukavas, et „jalgrataste ja varuosade eksportmüük püsib stabiilne ning elektrijalgrataste eksport suureneb märgatavalt. Tootmisharu lõimimist tugevdatakse veelgi ja juhtivate ettevõtete panus tootmismahtu ületab 50 %. Tootmisharu edendab, loob ühiselt ja täiustab 3–5 tootmisharu klastrit ja iseloomulikku piirkonda. Keskmise ja hea kvaliteediga jalgrataste ning liitiumakuga jalgrataste osakaal suureneb aasta-aastalt. Üks peamistest kavas loetletud ülesannetest oli „jätkata tootmisharus mitmekesiste, kaubamärki omavate ja luksuslike jalgrataste arendamise edendamist ja suurendada järk-järgult jalgrattaga sõitvate inimeste osakaalu ning keskmise ja väga hea kvaliteediga jalgrataste osakaalu; hakata tootma kergekaalulisi, liitiumakuga ja nutikaid elektrijalgrattaid ning suurendada pidevalt liitiumakuga jalgrataste turuosa ja elektrijalgrataste ekspordi osakaalu ([15]).

(38) Selliste investeerimisprojektide kataloogis, mille valitsus peab verifitseerima ja kinnitama, andis Hiina valitsus lisaks märku alternatiivsete energiaallikatega sõidukite, sealhulgas elektrijalgrataste suuremast prioriteetsusest: „Tootmisvõimsust, mis suurendab tavapäraste kütusega töötavate sõidukite arvu, kontrollitakse rangelt, nii et tavapäraste täielikult kütusel töötavate sõidukite uusi tootjaid enam põhimõtteliselt ei kinnitata ega kiideta heaks. Tehakse jõupingutusi, et aktiivselt suunata alternatiivsete energiaallikatega sõidukite sujuvat ja nõuetekohast arendamist ([16]).“

(39) Samuti määratleti elektrijalgrataste tootmisharu kavas „Made in China 2025“, otsuses nr 40 ning keskmise tähtajaga ja pikaajalise teaduse ja tehnoloogia riiklikus arengukavas (2006–2020) strateegilise/soodustatud võtmetähtsusega tootmisharuna, mille arendamine tuleks seada prioriteediks ja mida tuleks toetada ([17]).

([13]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 põhjendused 97–100.
([14]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 põhjendused 101–106.
([15]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 põhjendused 109–113.
([16]) Samas, põhjendus 114.
([17]) Samas, põhjendus 129.

(40) Lisaks tehti esialgses uurimises kindlaks, et Hiina valitsus ei edendanud mitte ainult elektrijalgrataste tootmisharu, vaid ka nende osade, eelkõige mootorite ja akude toomist ([18]) mitmesuguste kavade kaudu riiklikul, piirkondlikul ja valdkondlikul tasandil. Eelkõige osutati 13. viisaastakukavas sõnaselgelt suure tõhususega energiasalvestuse arendamise toetamisele ning kergetööstuse arengukavas nimetati akutööstust võtmetähtsusega tootmisharuks. Lisaks kuulusid jalgrataste osad ning eelkõige akud ja raamide valmistamiseks kasutatavad kergmetallid välisinvesteeringutega tootmisharude suuniskataloogis ning Kesk- ja Lääne-Hiina välisinvesteeringute jaoks prioriteetsete tootmisharude kataloogis esitatud soodustatud tootmisharude loetellu. Samuti olid liitiumioonakud tööstuse struktuurilise kohandamise suuniskataloogis nimetatud soodustatud tootmisharude hulgas.

(41) Seega järeldas komisjon esialgses määruses, et elektrijalgrataste ja nende osade tootmisharusid peetakse võtmetähtsusega/strateegilisteks tootmisharudeks, mille arengut Hiina valitsus poliitilise eesmärgina aktiivselt edendab ([19]).

(42) Aegumise läbivaatamise taotluses kinnitati, et Hiina valitsus on jätkanud elektrijalgrataste ja osade tootmisharu (mida peetakse Hiinas endiselt võtmetähtsusega tootmisharudeks) arengu aktiivset toetamist mitmesuguste poliitikadokumentide ja õigusaktide kaudu, nagu on kirjeldatud allpool.

14. viisaastakukava

(43) 14. viisaastakukava aastateks 2021–2025 rõhutab Hiina valitsuse strateegilist käsitlust tähtsamate tootmisharude parendamise ja edendamise kohta ([20]). Viisaastakukava 1. peatüki kohaselt on üks peamisi arengusuundi edendada traditsioonilise tööstusstruktuuri uuendamist ja tõhustada „tehnoloogilist revolutsiooni ja tööstuse ümberkujundamist“. Seda ideed on üksikasjalikumalt käsitletud IV peatükis, mille eesmärk on töötada välja optimeeritud tänapäevane tööstussüsteem eesmärgiga muuta Hiina „võimsaks tootmisvaldkonna osaliseks“. Arenevate tööstusharude „kiirendamiseks ja laiendamiseks“ toetatakse kavaga „uute energiaallikatega sõidukite ning roheliste ja keskkonnasõbralike toodete“ arendamist ja edendatakse nende tootmist, nagu seda tehti juba 13. viisaastakukavas.

(44) 14. viisaastakukava rakendatakse edasi kohalike ja valdkondlike kavade kaudu, millega määratakse kindlaks strateegiliste tootmisharude ja sektorite arendamiseks rakendatavate poliitikameetmete suund.

(45) Lisaks 14. viisaastakukavale rakendab iga keskvalitsuse tasandist madalam tasand seda provintside ja kohalike kavade kaudu, et tagada tõhus tegevus. Täpsemalt:

(46) Tianjini provints näeb oma töötleva tööstuse kvaliteetset arengut käsitlevas 14. viisaastakukavas ette kiirendatud ümberkujundamise „tugevaks töötleva tööstuse linnaks“ ([21]). Tianjin peab jalgrataste/elektrijalgrataste sektorit „tulusaks tootmisharuks“, mida tuleb „jõuliselt“ arendada ([22]). Uue energiaallikaga sõidukid on samuti Tianjini peamine prioriteet, kuna provints soovib arendada energiasäästlikke ja uue energiaallikaga sõidukeid. Tianjini provintsi kava kohaselt loodetakse laiendada liitiumioonakude tootmisharu selliste materjalide arendamise kaudu nagu nikkel, grafiit ja süsiniksilikoon, et kiirendada nende kasutamist uue energiaallikaga sõidukites. Oluline toetatav valdkond on ka muud elektrijalgrataste tootmiseks vajalikud materjalid, nagu magneesiumi ja alumiiniumi sulamist valmistatud lehed teatud osade, nt rattarummude jaoks ning kõrge kvaliteediga teras varraste ja terastraatide tootmiseks ([23]). 14. viisaastakukava toetuseks avaldas Tianjini omavalitsuse rahvavalitsuse välisasjade amet loetelu 33 poliitilisest stiimulist majanduse parandamiseks 2023. aasta esimeses kvartalis, sealhulgas kuni 50 miljoni jüaani suurused toetused ettevõtte kohta ([24]).

([18]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 põhjendused 116–128.
([19]) Samas, põhjendus 130.
([20]) Hiina rahvakongress, 2021, „Ülevaade Hiina Rahvavabariigi majandusliku ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukavast ja pikaajalisest kavast kuni 2035. aastani“, kättesaadav aadressil http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (vaadatud 22.11.2023) (hiina keeles).
([21]) Tianjini töötleva tööstuse kvaliteetse arendamise „14. viisaastakukava“.
([22]) Samas, lk 23–24.
([23]) Samas, lk 14–20.
([24]) Tianjini provintsi 33 poliitilist stiimulit majanduse edendamiseks 2023. aasta esimeses kvartalis, punktid 10, 17 ja 18.

(47) Jiangsu provintsi töötleva tööstuse kvaliteetse arendamise kavas seatakse 14. viisaastakukava ajal eesmärgiks töötleva tööstuse edukas areng. Uue energiaallikaga sõidukid on üks peamisi tööstusprioriteete, mida toetatakse teadus- ja arendustegevuse programmide ning ühinemiste ja omandamiste soodustamise kaudu ([25]). Liitiumioonakusid käsitatakse elektrisõidukite põhitoodetena ning nende arendamist tuleb toetada teadus- ja arendustegevuse programmide kaudu ([26]).

(48) Zhejiangi provintsi tööstusmajanduse pideva arengu ja kvaliteedi parandamise tegevuskavaga nähakse ette tööstusahela tugevdamine, keskendudes teatavatele tööstusharudele, sealhulgas uue energiaallikaga sõidukitele. Uue energiaallikaga sõidukid on üks 27 sektorist, mis hakkavad Zhejiangi provintsilt rahalist toetust saama ([27]).

(49) Guangdongi provintsi nüüdisaegse kerge- ja tekstiilitööstuse strateegiliste sammaste klastrite arendamise tegevuskavas (2021–2025) on nüüdisaegse kerge- ja tekstiilitööstuse võtmetehnoloogiate ja -materjalide hulgas loetletud jalgrataste ülekandesüsteemid. Kavas on loetletud Hiina „rattaorgudena“ viis Guangdongi provintsi linna (st Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan ja Zhongshan) ([28]).

(50) Konkreetse tööstussektori tasandil avaldas Hiina Jalgrattatööstuse Ühing jalgrataste ja elektrijalgrataste 14. viisaastakukava, et sillutada teed Hiina jalgrataste ja elektrijalgrataste laienemisele välisturgudele. Nagu ka esialgses uurimises ([29]) kinnitati, on CBA avaliku sektori asutus alusmääruse artikli 2 punkti b tähenduses. CBA on Hiina riikliku kergetööstuse nõukogu (endine kergetööstuse ministeerium) (edaspidi „CNLIC“) tütarettevõtja. Samuti on CBA direktorite nõukogul tihedad sidemed Hiina valitsusega. Lisaks peab riigi omanduses oleva ettevõtte või jalgrattatööstuse ühingu tegevjuht või esimees alati olema Hiina Kommunistliku Partei (edaspidi „HKP“) liige. Isegi eraõiguslike elektrijalgrataste ettevõtete nõukogus, mis on CBA liikmed ja CBA nõukogus, peab alati olema HKP liige, mis kinnitab, et CBA on avaliku sektori asutus.

(51) Jalgrataste tootmisharu 14. kava kohaselt tuleb jalgrataste/elektrijalgrataste tootmisharu arengu üldist olukorda juhtida tsentraliseeritud reformide kaudu ning keskendudes kvaliteedi parandamisele, tõhususe suurendamisele ning võimsa jalgrataste/elektrijalgrataste tootmisharuga riigi täiustamisele ja ülesehitamisele. Kavas seatakse ka eesmärgid jalgrataste/elektrijalgrataste suure ekspordimahu säilitamiseks ja Hiina tootjate rahvusvahelise turuosa suurendamiseks ([30]). Need eesmärgid tuleks saavutada toetavate poliitikameetmete rakendamisega, näiteks jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu arengu toetamiseks erifondide eraldamisega ([31]).

(52) Jalgrattaid ja elektrijalgrattaid käsitlevas 14. viisaastakukavas kirjeldatakse Hiina jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu arengu kolme aspekti pärast 14. viieaastast perioodi: i) 2025. aastaks tuleb ajakohastamise kaudu konsolideerida suure jalgrataste/elektrijalgrataste riigi loomine; ii) 2035. aastaks saab Hiina jalgrataste/elektrijalgrataste tootmisharust rahvusvahelisel turul peamine jõud; iii) sajandi keskpaigaks on Hiinast saanud jalgrataste/elektrijalgrataste tootja, kellel on „tugeva jalgrataste/elektrijalgrataste riigi staatus“ ([32]). Jalgrattaid ja elektrijalgrattaid käsitlevas 14. viisaastakukavas on lisaks jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu üldisele riiklikule kavale ette nähtud „piirkondlikud kooskõlastatud arengustrateegiad“ ([33]). Kümnele piirkonnale ja provintsile ([34]) on antud juhised kavandatud tööstusliku skeemi elluviimiseks, et edendada elektrijalgrataste, jalgrataste ja jalgrattaosade tootmist, et viia see maailma tasemele.

([25]) Jiangsu provintsi töötleva tööstuse kvaliteetse arendamise kava, lk 42.
([26]) Samas, lk 27.
([27]) Tegevuskava tööstusmajanduse järjepidevate edusammude edendamiseks ja kvaliteedi parandamiseks Zhejiangi provintsis, lk 2 ja 15.
([28]) Guangdongi provintsi nüüdisaegse kerge- ja tekstiilitööstuse strateegiliste sammaste klastrite arendamise tegevuskava (2021–2025), lk 12 ja 15.
([29]) Rakendusmäärus (EL) 2019/72 (edaspidi „esialgne Hiinast pärit elektrijalgrattaid käsitlev uuring“).
([30]) Jalgrattaid ja elektrijalgrattaid käsitlev 14. viisaastakukava, lk 3–4 ja 13–14. Kättesaadav aadressil: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Samas, lk 59 ja 62–63.
([32]) Samas, lk 27 ja 28.
([33]) Samas, lk 35–37.
([34]) Tianjin, Wuqingi jalgrataste ja nende osade kaasarendustsoon, Hebei provints, Jiangsu provints, Suzhou jalgrataste ekspordibaas, Zhejiangi provints, Taizhou elektrijalgrataste tootmise ja ekspordi koondpiirkond, Guangdongi provints, Foshani tööstuskeskus spordiratastega seotud teadus- ja arendustegevuse ja disaini jaoks, Guangxi provints.

(53) Teine oluline poliitikadokument on „Kergetööstuse kvaliteetse arengu edendamise suunised“, millega nähakse ette mitu toetusmeedet Hiina jalgrataste, elektrijalgrataste ja komponentide tootmisharule ([35]). Suuniste eesmärk on soodustada igat liiki jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmist ja innovatsiooni ning arendada digi- ja rohepöörde jaoks akude tootmist. See tuleb saavutada majandusvööndi ja maanteede algatuse ning globaalse laienemise poliitika raames maksu- ja finantstoetusmeetmete võtmise, integreeritud tööstusklastrite loomise ning soodustuste andmise kaudu ([36]).

„Made in China 2025“

(54) „Made in China 2025“ on riigi juhitav tööstuspoliitika, mille eesmärk on muuta Hiina RV ülemaailmse tipptehnoloogilise tootmise valitsejaks valitsuse subsiidiumide, riigi omanduses olevate ettevõtete ja intellektuaalomandi omandamise kaudu, asendades seeläbi välismaise tootmisvõimsuse ([37]). Ameerika Ühendriikide kaubandusesindaja büroo (edaspidi „USTR“) leidis ühtlasi, et Hiina riik asutas kindlaksmääratud tootmisharude toetamiseks üle 500 miljardi USA dollari suurused fondid ([38]).

(55) Kava „Made in China 2025“ sisaldab otseselt elektrijalgrataste tootmist puudutavaid meetmeid, loetledes strateegilised ülesanded, mis tuleb 2025. aastaks täita, sealhulgas tuleb intensiivistada, „jõupingutusi energia säästmise ja keskkonnakaitse kõrgtehnoloogia, protsesside ja seadmete teadus- ja arendustegevusel ja arendamisel“, tugevdada „keskkonnasäästlike toodete teadus- ja arendustegevust, tehes üldkasutatavaks kergekaaluliste, väikese energiatarbega ja lihtsasti taastavate toodete tehnikaid, edendada pidevalt energiat kasutavate lõppseadmete, sealhulgas mootorite, boilerite, sisepõlemismootorite ja elektriseadmete energiatõhusust, […] ning edendada aktiivselt uue materjalitööstuse keskkonnasõbralikku ja väikese süsinikuheitega arendamist, uute energiaallikate tootmisharu, kvaliteetsete seadmete tootmisharu ([39]).

Otsus nr 40

(56) Riiginõukogu otsus nr 40 on 2005. aastal välja antud õiguslik dokument, mille eesmärk on edendada struktuurimuudatuste läbiviimist Hiina tööstuses, soodustades kõrgtehnoloogiliste tööstusharude arengut ja vananenud tootmisvõimsuse kõrvaldamist ([40]). „Tööstuse struktuurimuudatuste läbiviimise suuniskataloogiga“, mis on otsuse nr 40 rakendusmeede, antakse Hiina valitsusele olulisi suuniseid investeerimisprojektide kohta ning sõnastatakse ja jõustatakse riigi rahanduse, maksustamise, krediidi, impordi ja ekspordi ning maapoliitika ([41]).

(57) Otsusega nr 40, mis on Hiina RV avaliku sektori asutustele ja ettevõtjatele õiguslikult siduv, liigitatakse eri tööstussektorid kolme kategooriasse: soodustatud, piiratud ja keelatud projektid. Otsuse nr 40 kohaselt on soodustatud mitu olulist sektorit, mis saavad seejärel mitmeid subsiidiume (riiginõukogu annab kõigile Hiina finantsasutustele korralduse anda krediiditoetust ja lubab rakendada „soodustatud projektide suhtes muud sooduspoliitikat“). Tööstuse struktuurimuudatuste läbiviimise suuniskataloogi 2019. aasta väljaandes on „soodustatud“ kategooriasse (XIX peatükk) liigitatud eelkõige akud ja kerged materjalid ([42]).

([35]) „Kergetööstuse kvaliteetse arengu edendamise suunised“, 2022, kättesaadav aadressil http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Samas, punktid 17, 18, 20, 21 ja 23.

([37]) Riiginõukogu teatis kava „Made in China 2025“ avaldamise kohta, kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, „2019. aasta aruanne kongressile Hiina vastavuse kohta WTO nõuetele“, märts 2020, lk 31 (kättesaadav aadressil https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Riiginõukogu teatis kava „Made in China 2025“ avaldamise kohta, kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([40]) Kättesaadav aadressil http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.

([41]) Riiginõukogu otsus nr 40 ajutiste meetmete kehtestamise ja rakendamise kohta struktuurimuudatuste läbiviimiseks tööstuses (2005); suuniskataloog struktuurimuudatuste läbiviimiseks tööstuses (2019) (kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Suuniskataloog struktuurimuudatuste läbiviimiseks tööstuses (2019), lk 17 (kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Lisaks kuuluvad jalgrataste osad ning eelkõige akud ja raamide valmistamiseks kasutatavad kergmetallid välisinvesteeringute edendamist käsitlevas tootmisharude kataloogis (2020. aasta väljaanne) ([43]) esitatud „soodustatud tootmisharude“ loetellu.

Järeldused

(59) Eespool kirjeldatu põhjal ja vastupidisele viitava teabe puudumise tõttu järeldub, et elektrijalgrattad ja nende tarneahel on jätkuvalt osa tootmisharudest, mida Hiina valitsus soodustab ja mis selle tulemusena saavad kasu Hiina valitsuse jätkuvast toetusest, mis hõlmab juurdepääsu soodusrahastamisele, maksuvabastusi, sisendeid (maa, akud, mootorid jne) piisavast väiksema tasu eest ning juurdepääsu toetusprogrammidele nii riiklikul, piirkondlikul kui ka kohalikul tasandil.

3.3. **Käesoleva aegumise läbivaatamise käigus uuritud subsiidiumid ja subsiidiumikavad**

(60) Koostöö puudumise tõttu otsustas komisjon alusmääruse artikli 28 alusel esiteks uurida, kas esialgses uurimises kindlaks tehtud tasakaalustatavad subsiidiumid, millele on aegumise läbivaatamise taotluses osutatud, olid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil jätkuvalt Hiina RV elektrijalgrataste tootmisharule kasulikud, ning teiseks otsustas komisjon uurida subsideerimise jätkumise tõenäosust, kui meetmetel lastaks aeguda.

(61) Need subsiidiumid või subsiidiumikavad on järgnevad.

a) Soodusrahastamine

Laenud ja krediidiliinid

b) Ekspordikrediidikindlustus

c) Riiklikud kaubatarned piisavast väiksema tasu eest

Mootorite tarnimine piisavast väiksema tasu eest

Akude tarnimine piisavast väiksema tasu eest

Maakasutusõiguse andmine piisavast väiksema tasu eest

d) Otsesed maksuvabastus- ja maksuvähenduskavad

Ettevõtte tulumaksu soodustused kõrgtehnoloogilistele ja uue tehnoloogia ettevõtetele

Ettevõtte tulumaksu tasaarvestused seoses teadus- ja arendustegevuse kuludega

Dividendide tulumaksuvabastus nõuetele vastavate residendist ettevõtete puhul

e) Kaudsete maksude ja imporditollimaksude kavad

Käibemaksuvabastus ja imporditollimaksu vähendamine imporditud seadmete ja tehnoloogia kasutamise eest

f) Toetuskavad

Kohalike/piirkondlike asutuste sihtotstarbelised toetused

3.4. **Soodusrahastamine (laenud, krediidiliinid)**

3.4.1. *Esialgse uurimise tulemused*

(62) Komisjon tegi esialgses uurimises ([44]) kindlaks, et riigile kuuluvad pangad on avaliku sektori asutused, sest nad täidavad valitsuse ülesandeid ning teostavad seda tehes täidesaatvat võimu. Teise võimalusena leidis komisjon, et igal juhul volitas ja suunas Hiina valitsus neid panku täitma tavapäraselt valitsuse täidetavaid ülesandeid alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses.

([43]) Välisinvesteeringute tegemiseks soodustatud tootmisharude kataloog, punktid 129, 268, 269, 271 ja 304 (2022. aasta väljaanne, kättesaadav aadressil https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.5.1.

(63) Samuti tegi komisjon Hiina RV finantssektorile kohaldatava normatiivse õigusraamistiku, eelkõige kommertspanganduse seaduse artikli 34, laenude üldeeskirjade artikli 15 ja otsuse nr 40 alusel kindlaks, et Hiina eraomandis olevaid kommertspanku on riik alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses volitanud või suunanud järgima valitsuse poliitikat ([45]).

(64) Seega tegi komisjon esialgses uurimises järelduse, et kõik Hiina RVs tegutsevad finantsasutused järgisid valitsuse poliitikat ning andsid soodustingimustel laene ja krediidiliine ([46]) elektrijalgrataste tootmisharule, mida peeti soodustatud tootmisharuks.

(65) Leiti, et laenude ja krediidiliinide väljastamise näol soodsamatel tingimustel, kui laenusaaja oleks vabal turul võinud saada, on tegemist kasuga alusmääruse artikli 3 lõike 2 ja artikli 6 punkti b tähenduses. Saaja saadud kasu on järgmise kahe summa vahe: intressisumma, mida laenu saav äriühing sooduslaenu eest tegelikult maksis, ning summa, mis tal tuleks maksta võrreldava kommertslaenu/krediidiliini eest, mida ta võiks vabal turul saada ([47]).

(66) Leiti, et see subsiidiumikava on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses, sest laenu andvad asutused andsid sooduslaene ja krediidiliine ainult piiratud arvule äriühingutele/tootmisharudele, mida Hiina valitsus peab peamisteks/strateegilisteks tootmisharudeks, millest üks on elektrijalgrataste tootmisharu.

(67) Valimisse kaasatud koostööd tegevate ettevõtete puhul varieerus esialgse uurimise käigus kindlaksmääratud selle kavaga seotud subsiidiumimäär vahemikus 0,23 % kuni 2,77 %.

3.4.2. *Subsiidiumikava jätkumine*

(68) Taotluse esitaja esitas aegumise läbivaatamise taotluses tõendid selle kohta, et Hiina RV elektrijalgrataste tootmisharu sai pärast esialgsete meetmete kehtestamist jätkuvalt kasu soodusrahastamisest ([48]).

(69) Taotluse esitaja sõnul on Hiina riigile kuuluvatel pankadel jätkuvalt Hiina pangandussüsteemis domineeriv positsioon ja seega neil on Hiina valitsuse soodustatud tootmisharude toetamisel ja rahastamisel keskne roll. Veel väidab taotluse esitaja, et riigile kuuluvate pankade soodusrahastamine on alates 2021. aastast suurenenud, eelkõige seoses puhta energia edendamise, keskkonnahoidliku transpordi, süsinikuheite vähendamise ja traditsiooniliste tootmisharude energiasäästliku ümberkujundamisega ([49]).

(70) Taotluse esitaja kogutud tõendid näitasid, et elektrijalgrataste tootjad on jätkuvalt saanud Hiina pankadelt sooduslaene ja krediidiliine. Sellised laenud ja krediidiliinid on nähtavad paljude tootmisettevõtte aastaaruannetest. Näiteks annab e-jalgrataste tootja Yadea oma 2022. aasta finantsaruannetes teada kahe intressivaba laenu saamisest kohalikelt omavalitsustelt uute tootmisrajatiste ehitamiseks summas vastavalt 460 miljonit jüaani ja 39 miljonit jüaani ([50]). Teine e-jalgrataste tootja JoyKie sai 2022. aastal krediidiliine mitmelt Hiina pangalt ([51]). Kuigi nii laenude kui ka krediidiliinide tingimused on konfidentsiaalsed äridokumendid, väidab taotluse esitaja, et sarnaselt esialgse uurimisega on selliste laenude ja krediidiliinide andmist soodustingimustel jätkatud, kuna elektrijalgrataste tootmisharu on jätkuvalt soodustatud tootmisharu.

([45]) Samas, põhjendused 218–222.
([46]) Samas, põhjendused 222 ja 297.
([47]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punktid 3.5.4.2 ja 3.5.4.3.
([48]) Vt aegumise läbivaatamise taotluse avatud versiooni punktid 63–87 ja vastavad lisad.
([49]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 40. lisa.
([50]) Aegumise läbivaatamise taotluse 11. lisa, Yadea 2022. aasta aruanne, lk 179 ja 184.
([51]) Aegumise läbivaatamise taotluse 11. lisa, JoyKie 2022. aasta aruanne, lk 107 jj ja 508.

(71) Komisjon tegi kindlaks, et läbivaatamisega seotud uurimisperioodil valitses Hiinas endiselt üldine õigusraamistik, mis kehtis esialgse uurimise ajal ja mille eesmärk oli suunata finantsasutusi rahaliste otsuste tegemisel joonduma tööstuspoliitika eesmärkide järgi. Pärast esialgset uurimist on Hiina riik veelgi tugevdanud oma kontrolli finantsturu üle, et paremini teenida reaalmajanduse huve ja täita Hiina tööstuspoliitika eesmärke, eelkõige suunates rahalisi vahendeid prioriteetsetesse tootmisharudesse. Seda tõendab eelkõige i) pangandusseaduse artikkel 34, milles on sätestatud, et „kommertspangad tegutsevad laene andes vastavalt rahvamajanduse ja sotsiaalse arengu vajadustele ning lähtuvalt riigi tööstuspoliitika suunistest“, ii) laenude üldeeskirja artikkel 15, milles on sätestatud, et kooskõlas riigi poliitikaga võib subsideerida laenuintresse eesmärgiga edendada teatavate tootmisharude kasvu ja majanduse arengut teatavates piirkondades, ning iii) otsus nr 40, millega määratletakse teatavad tööstussektorid soodustatud sektoritena, mis peaksid saama eelisjuurdepääsu krediidile ([52]).

(72) Sellega seoses tuletas komisjon meelde, et ta leidis käesolevas uurimises (vt põhjendus 59), et elektrijalgrataste tootmisharu on jätkuvalt Hiina RVs soodustatud tootmisharu.

(73) Hiina rahastamissektori süstemaatilist ärakasutamist tööstuspoliitika elluviimiseks ja soodustatud tootmisharude soodusrahastamise pakkumiseks kinnitavad ka komisjoni järeldused mitmes hiljutises subsiidiumivastases uurimises ([53]).

Konkreetsus

(74) Võttes arvesse, et kõnealune subsiidiumikava piirdub üksnes soodustatud tootmisharude äriühingutega ja see ei ole kättesaadav kõigile majandussektoritele, leidis komisjon, et see on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses.

Kasu

(75) Kuna Hiina tootjad, Hiina valitsus ega Hiina finantsasutused ei teinud koostööd, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(76) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Olemasolevate tõendite põhjal võis komisjon järeldada, et Hiina valitsus jätkas elektrijalgrataste tootmisharule soodustingimustel laenude ja krediidiliinide andmist kooskõlas eri kavades ja muudes õigusaktides sätestatud poliitikaga, milles viidatakse elektrijalgrataste tootmisharule kui soodustatud tootmisharule. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil oli elektrijalgrataste tootmisharu äriühingutel endiselt võimalik saada otserahastust sooduslaenudena.

Järeldus

(77) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidiste väidete puudumisel järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu sai läbivaatamisega seotud uurimisperioodil jätkuvalt kasu sooduslaenude ja krediidiliinide vormis antavatest subsiidiumidest. Neid subsiidiumikavasid tuleks käsitada endiselt tasakaalustatavana, sest esinevad nii rahalised toetused, saadud kasu kui ka konkreetsus.

([52]) Komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of trade defence investigations“ („Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses“), SWD(2024) 91 final, 10.4.2024, punkt 6.

([53]) Rakendusmäärus (EL) 2023/1647, rakendusmäärus (EL) 2023/1123 ja rakendusmäärus (EL) 2021/328.

3.5. **Ekspordikrediidikindlustus**

3.5.1. *Esialgse uurimise tulemused*

(78) Esialgses uurimises tegi komisjon kindlaks, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said soodustingimustel ekspordikrediidikindlustuse vormis subsiidiume ([54]).

(79) Eelkõige tegi komisjon kindlaks, et ainus Hiina ekspordikrediidikindlustuse pakkuja – China Export & Credit Insurance Corporation – oli avaliku sektori asutus, mis täitis elektrijalgrataste sektoris valitsuse ülesandeid.

(80) Samuti tegi komisjon kindlaks, et Sinosure andis elektrijalgrataste eksportijatele ekspordikrediidikindlustust soodustingimustel, st turutingimustest madalamate intressimääradega, mistõttu said eksportivad tootjad sellest kasu. Saaja kasuna käsitati järgmise kahe summa vahet: kindlustusmakse, mille äriühing maksis Sinosurele lühiajalise kindlustuse eest, ning kindlustusmakse, mis tal tuleks maksta võrreldava ekspordikrediidi kindlustuse eest, mida ta võiks turutingimustel reaalselt saada ([55]).

(81) Kuna see subsiidiumikava oli ekspordist sõltuv, järeldas komisjon, et see oli alusmääruse artikli 4 lõike 4 punkti a kohaselt konkreetne ja seega tasakaalustatav.

(82) Valimisse kaasatud koostööd tegevate ettevõtete puhul varieerus esialgse uurimise käigus kindlaksmääratud selle kavaga seotud subsiidiumimäär vahemikus 0 % kuni 0,50 %.

3.5.2. *Subsiidiumikava jätkumine*

(83) Sarnaselt esialgse uurimise ajal valitsenud olukorraga kuulub Sinosure ikka veel täielikult Hiina riigile. Taotluse esitaja sõnul on Sinosurel vastavalt Hiina valitsuse diplomaatilisele, rahvusvahelisele kaubandus-, tööstus-, eelarve- ja finantspoliitikale volitus edendada Hiina eksporti ja investeeringuid, eelkõige kõrgtehnoloogiliste või suure lisandväärtusega kapitalikaupade eksporti, pakkudes ekspordikrediidikindlustust maksmata jätmise riskide vastu.

(84) Sinosure tegevuse õiguslikud alused on samad, mis olid kohaldatavad esialgse uurimise ajal, eelkõige kaubandusministeeriumi ja Sinosure ühiselt välja antud teatis, mis käsitleb teaduse ja tehnoloogia abil ekspordikrediidikindlustuse kaudu kaubanduse edendamise strateegia rakendamist (Shang Ji Fa (2004) nr 368) ning teatis, mis käsitleb Hiina kõrgtehnoloogiliste toodete 2006. aasta ekspordikataloogi (Guo Ke Fa Ji Zi (2006) nr 16).

(85) Sinosure enda veebisaidi ([56]) andmete järgi on Sinosure riigi rahastatud ja poliitiline kindlustusselts, mille on asutanud riik ja mida toetab riik, et toetada Hiina RV välismajanduse ja kaubanduse arendamist ning koostööd. Kindlustusselts edendab Hiina kaupade, tehnoloogiate ja teenuste eksporti, eelkõige kõrgtehnoloogiliste ja suure lisandväärtusega kapitalikaupade, näiteks mehaaniliste ja elektritoodete eksporti, ning aitab seeläbi tõhusalt kaasa riiklikele strateegiatele, toetab täpselt ettevõtete arengut ja tagab rahalise jätkusuutlikkuse. Kuna tegemist on poliitilise finantsasutusega, mis on loodud majanduse globaliseerimise ning Hiina väliskaubanduse ja -majanduse arengu vajaduste rahuldamiseks, märgib Sinosure selgesõnaliselt, et ta keskendub põhjalikult eesmärgile teenida riiklikke strateegiaid.

(86) Lisaks jääb Sinosure kui valitsuse poliitika toetamise platvormi roll jätkuvalt muutumatuks, nagu nähtub kaubandusministeeriumi ja Sinosure 2022. aasta ühisest üleskutsest „toetada ettevõtteid, et võimendada traditsioonilisi ekspordisihtkohti ja kasutada ära mitmekesiseid turge, keskendudes krediidikindlustusteenuste pakkumisele ekspordiks uue siiditee äärsetesse riikidesse, tärkavatele turgudele ja vabakaubanduspiirkonna partneritele“ ([57]).

([54]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.6.
([55]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 põhjendus 362.
([56]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 46. lisa, Sinosure profiil. Vt ka sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Hiinat käsitleva aruande punkt 6.6.

(87) Sellest järeldub, et Sinosure on jätkuvalt avaliku sektori asutus, mis täidab valitsuse ülesandeid, eelkõige seoses soodustatud tootmisharudega. Ta pakub ekspordikrediidikindlustust soodsamatel tingimustel, kui saaja võiks tavaliselt turul saada, või pakub kindlustuskaitset, mis muidu ei oleks turul üldse kättesaadav. Võttes arvesse, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu on elektrisõiduki- ja keskkonnahoidliku transporditööstuse osana soodustatud ja ekspordile orienteeritud tootmisharu, järeldas komisjon, et Sinosure jätkab selle toetamist. Järeldust, et Sinosure jätkab krediidikindlustuse pakkumist soodustatud tootmisharudele, kinnitavad ka komisjoni järeldused mitmes hiljutises subsiidiumivastases uurimises ([58]).

Konkreetsus

(88) Ekspordikrediidikindlustuse kava alusel antud subsiidiumid on konkreetsed, kuna neid ei ole võimalik saada ilma ekspordita ning need sõltuvad seega ekspordist algmääruse artikli 4 lõike 4 punkti a tähenduses.

Kasu

(89) Kuna Hiina tootjad, Hiina valitsus ja Sinosure küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil eraldatud subsiidiumide summat.

(90) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Olemasolevate tõendite põhjal võis komisjon järeldada, et Sinosure jätkas läbivaatamisega seotud uurimisperioodil soodustingimustel ekspordikrediidikindlustuse pakkumist kooskõlas eri kavades ja muudes õigusaktides sätestatud poliitikaga, milles viidatakse elektrijalgrataste tootmisharule kui soodustatud tootmisharule.

Järeldus

(91) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidiste väidete puudumisel järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab soodustingimustel ekspordikrediidikindlustuse vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Seda subsiidiumikava tuleks käsitada endiselt tasakaalustatavana, sest esinevad nii rahalised toetused, saadud kasu kui ka konkreetsus.

3.6. **Riiklikud kaubatarned piisavast väiksema tasu eest**

3.6.1. *Elektrimootorite tarnimine*

3.6.1.1. Esialgse uurimise tulemused

(92) Esialgse uurimise käigus leiti, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said subsiidiume piisavast väiksema tasu eest tarnitud mootorite kujul ([59]).

(93) Esiteks kinnitas komisjon, et Hiina mootorite siseturul domineerisid suures osas Hiina omamaised tarnijad, kelle turuosa oli üle 90 %. Need tarnijad olid kas riigi omandis olevad äriühingud või Hiina Jalgrattatööstuse Ühingu (CBA) liikmed ning seega alluvad võtmetähtsusega ettevõtjad, keda oli volitatud rakendama riigi poliitikat, et saavutada ulatuslikumad eesmärgid seoses elektrijalgrataste tootmisega ([60]).

(94) Teiseks tegi komisjon mitmesuguste õigusdokumentide, eelkõige jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu 12. viisaastakukava, jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu 13. viisaastakukava ning kergetööstuse arengukava (2016–2020) alusel kindlaks, et Hiina valitsuse poliitika eesmärk on suurendada elektrijalgrataste tootmisharule oluliste sisendite (mille hulka kuuluvad ka mootorid) kvaliteeti ja tulemuslikkust ning viia lõpule jalgrataste tootmisharu tarneahel, nii et Hiinas saaks luua vertikaalselt lõimitud ja autonoomse elektrijalgrataste tootmisahela ([61]).

([58]) Rakendusmäärus (EL) 2023/1647, rakendusmäärus (EL) 2022/72 ja rakendusmäärus (EL) 2021/328.
([59]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.7.2.
([60]) Samas, põhjendused 382–383.
([61]) Samas, põhjendused 390–393.

(95) Kolmandaks leidis komisjon, et elektrijalgrataste tootmisharu ja mootorite tootmisharu on omavahel seotud ning mootorite tootmisharu areng on elektrijalgrataste tootmisharu arengu jaoks võtmetähtsusega. Sellega seoses leidis komisjon ka, et Hiina valitsus andis mootorite tootmisharule subsiidiume eesmärgiga suurendada kogu tootmisahela, sealhulgas elektrijalgrataste tootmisharu konkurentsivõimet. Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et Hiina valitsus volitas või suunas Hiina mootoritootjaid tarnima mootoreid elektrijalgrataste tootmisharule piisavast väiksema tasu eest.

(96) Samuti tegi komisjon esialgses uurimises kindlaks, et subsiidiumid piisavast väiksema tasu eest saadud mootorite kujul olid alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti b kohaselt konkreetsed, sest kavast võis kasu saada ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid, ning et kasu oli saadud. Esialgses uurimises võrreldi valimisse kaasatud äriühingute kasu arvutamiseks mootorite omamaiseid hindu suurima omamaise mootoritarnija mootorite ekspordihindadega. Protsendimäärana väljendatud erinevust kohaldati hindadele, mida maksid valimisse kaasatud eksportivad tootjad mootorite ostmisel siseturu tarnijatelt ([62]).

(97) Valimisse kaasatud koostööd tegevate ettevõtete puhul varieerus esialgse uurimise käigus kindlaksmääratud selle kavaga seotud subsiidiumimäär vahemikus 0,78 % kuni 5,44 %.

3.6.1.2. Subsiidiumikava jätkumine

(98) Taotluse esitaja väitis, et Hiina valitsus on jätkuvalt volitanud või suunanud Hiina mootorite tootmisharu pakkuma elektrijalgrataste tootmisharule mootoreid piisavast väiksema tasu eest ([63]).

(99) Taotluse esitaja sõnul kohaldati Hiina mootoritootjate suhtes sarnaselt esialgse uurimisperioodi olukorraga jätkuvalt mitmesuguseid poliitikakavasid, milles Hiina valitsus viitab riigi toetusele mootorite tootmisharule, mis tulenes selle tähtsusest Hiina elektrijalgrataste tootmisharu tarneahelas.

(100) Jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu 14. viisaastakukavas ([64]) viidatakse elektrijalgrataste elektrilise abimootori arendamisele kui ühele CBA liikmete peamisele teadusprojektile. Lisaks kinnitab Hiina elektrijalgrataste mootorite tootmisharu turusügavust käsitleva teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringute teostatavusanalüüsi aruanne (2022–2027), ([65]) et Hiina valitsus annab subsiidiume mootoritele, mille eesmärk on suurendada kogu tootmisahela, sealhulgas elektrijalgrataste tootmisharu konkurentsivõimet ([66]). Lisaks antakse Hiina Rahvavabariigi majandusliku ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukava ülevaate ja 2035. aastaks saavutatavate pikaajaliste eesmärkide kava raames tõhusat toetust tipptasemel, arukale ja keskkonnahoidlikule töötlevale tööstusele, näiteks elektrijalgrattad ja elektrijalgrataste mootorid. Lisaks, nagu on märgitud eespool põhjenduses 55, nähakse kavas „Made in China 2025“ ette, et tuleb tõhustada „jõupingutusi energia säästmise ja keskkonnakaitse kõrgtehnoloogia, protsesside ja seadmete teadus- ja arendustegevusel ja arendamisel“, tugevdada „keskkonnasäästlike toodete teadus- ja arendustegevust, tehes üldkasutatavaks kergekaaluliste, väikese energiatarbega ja lihtsasti taastavate toodete tehnikaid, edendada pidevalt energiat kasutavate lõppseadmete, sealhulgas mootorite, boilerite, sisepõlemismootorite ja elektriseadmete energiatõhusust, […] ning edendada aktiivselt uue materjalitööstuse keskkonnasõbralikku ja väikese süsinikuheitega arendamist, uute energiaallikate tootmisharu, kvaliteetsete seadmete tootmisharu“.

(101) Taotluse esitaja on esitanud ka tõendid selle kohta, et Hiina mootoritootjad on jätkuvalt saanud märkimisväärseid subsiidiume toetuste, maksuvähenduste, soodusrahastamise jms näol ([67]).

(102) Kuna Hiina valitsus ega ükski Hiina mootoritootja koostööd ei teinud, järeldas komisjon, et Hiina mootorite turustruktuur ei ole pärast esialgset uurimist muutunud. Seepärast ja arvestades mootorite tootmisharu otsustavat ja lahutamatut tähtsust soodustatud elektrijalgrataste tootmisharu arendamisel, järeldas komisjon, et Hiina valitsus on endiselt volitanud või suunanud Hiina mootoritootjaid tarnima mootoreid elektrijalgrataste tootmisharule piisavast väiksema tasu eest, nagu see oli esialgse uurimise ajal.

([62]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.7.2.7.
([63]) Aegumise läbivaatamise taotlus, punkti 6.4 alapunkti b alapunkt ii ja vastavad lisad.
([64]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 29. lisa.
([65]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 60. lisa.
([66]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 60. lisa.
([67]) Aegumise läbivaatamise taotluse punkt 236 ja 11. lisa.

Konkreetsus

(103) Selle kava alusel antavad subsiidiumid on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

Kasu

(104) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad, Hiina mootoritootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(105) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Kättesaadavate tõendite põhjal sai komisjon siiski järeldada, et Hiina valitsus jätkas Hiina mootoritootjate volitamist või suunamist pakkuma elektrijalgrataste tootjatele mootoreid piisavast väiksema tasu eest, mis kujutab endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv ja artikli 6 punkti d tähenduses.

Järeldus

(106) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab piisavast väiksema tasu eest tarnitavate mootorite vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

3.6.2. *Akude tarnimine*

3.6.2.1. Esialgse uurimise tulemused

(107) Esialgse uurimise käigus leiti, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said subsiidiume piisavast väiksema tasu eest tarnitud akude kujul ([68]).

(108) Esiteks kinnitas komisjon, et suure osa elektrijalgrataste tootmisharule tarnitavatest akudest tootsid Hiinas (osaliselt) riigi omanduses olevad tootjad ja CBA liikmed, s.o allutatud võtmetähtsusega ettevõtjad, kellele oli antud volitused rakendada riiklikku poliitikat, et saavutada laiemad eesmärgid, mis on seotud elektrijalgrataste tootmisega ([69]).

(109) Teiseks tegi komisjon veel mitmesuguste õigusdokumentide (poliitikadokumentide), eelkõige kergetööstuse arengukava (2016–2020), kava „Made in China 2025“, akude tootmisharu 12. ja 13. viisaastakukava ning aruande „Põhjalik analüüs elektrijalgrataste liitiumioonakude tootmisharu kohta aastatel 2018–2023 ja suunisaruanne 13. viieaastase arengukava kohta“ alusel kindlaks, et Hiina valitsuse poliitika kohaselt toetatakse akude tootmisharu ning lõimitakse akude ja elektrijalgrataste tootmisharu edasi tihedama koostöö ja liitude loomise kaudu. Need poliitikadokumendid andsid veelgi tunnistust akutoitega elektrijalgrataste subsideerimise poliitika olemasolu kohta, mille eesmärk oli elektrijalgrataste populariseerimine ja ekspordi edendamine. Selle põhjal järeldas komisjon esialgses uurimises, et akude tootmisharu on toetatud tootmisharu, mis võib saada kasu eri subsiidiumidest, ning selle areng on tihedalt seotud elektrijalgrataste tootmisharu arenguga ([70]).

(110) Kolmandaks leidis komisjon veel, et elektrijalgrataste tootmisharu ja liitiumioonakude tootmisharu on omavahel seotud ning et Hiina valitsus järgis poliitikat, mille kohaselt peaks akude tootmisharu vähendama oma kulusid ja hindu subsiidiumide kaudu, et edendada elektrijalgrataste tootmisharu. Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et Hiina valitsus volitas või suunas Hiina akutootjaid tarnima akusid elektrijalgrataste tootmisharule piisavast väiksema tasu eest.

([68]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.7.3.
([69]) Samas, põhjendused 443–445.
([70]) Samas, põhjendused 452–461.

(111) Esialgses uurimises võrreldi valimisse kaasatud äriühingute kasu arvutamiseks mootorite omamaiseid hindu ainsa koostööd teinud omamaise akude tarnija akude ekspordihindadega. Protsendimäärana väljendatud erinevust kohaldati hindadele, mida maksid valimisse kaasatud eksportivad tootjad akude ostmisel siseturu tarnijatelt ([71]).

(112) Samuti tegi komisjon esialgses uurimises kindlaks, et subsiidiumid piisavast väiksema tasu eest saadud akude kujul olid alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a kohaselt konkreetsed, sest kavast võis kasu saada ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

(113) Valimisse kaasatud koostööd tegevate ettevõtete puhul varieerus esialgse uurimise käigus kindlaksmääratud selle kavaga seotud subsiidiumimäär vahemikus 0,38 % kuni 8,97 %.

3.6.2.2. Subsiidiumikava jätkumine

(114) Taotluse esitaja väitis, et Hiina valitsus on jätkuvalt volitanud või suunanud Hiina akude tootmisharu pakkuma elektrijalgrataste tootmisharule akusid piisavast väiksema tasu eest ([72]).

(115) Taotluse esitaja sõnul kohaldati Hiina akutootjate suhtes sarnaselt esialgse uurimisperioodi olukorraga jätkuvalt mitmesuguseid poliitikakavasid, milles Hiina valitsus viitab riigi toetusele liitiumioonakude tootmisharus, mis tulenes akude tähtsusest Hiina elektrijalgrataste tootmisharu tarneahelas.

(116) Taotluse esitaja viitab jalgrataste ja elektrijalgrataste 14. viisaastakukavale (2012–2025), milles on elektrijalgrataste liitiumioonakude arendamine loetletud CBA liikmete põhiprioriteedina. Siinkohal tuleb meenutada, et mitu Hiina akutootjat on CBA liikmed. Hiina akude tootmisharu toetatakse ka strateegia „Made in China 2025“ ja akude tootmisharu 13. viisaastakukava alusel, mille on vastu võtnud Hiina keemilise ja füüsikalise energiatööstuse ühendus ([73]). Hiina elektrijalgrataste liitiumioonakude tootmisharu turusügavust käsitleva teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringute teostatavusanalüüsi aruanne (2022–2027) kinnitab jätkuvat toetust Hiina akude tootmisharule ([74]).

(117) Taotluse esitaja on esitanud ka tõendid selle kohta, et Hiina akutootjad on jätkuvalt saanud märkimisväärseid subsiidiume toetuste, maksuvähenduste, soodusrahastamise jms näol ([75]).

(118) Sellest järeldub, et Hiina akude tootmisharu on jätkuvalt toetatud tootmisharu, mis võib saada kasu eri subsiidiumidest, ning selle areng on vastastikku tihedalt seotud elektrijalgrataste tootmisharu arenguga.

(119) Kuna Hiina valitsus ega ükski Hiina akutootja koostööd ei teinud, järeldas komisjon, et Hiina akude turustruktuur ei ole pärast esialgset uurimist muutunud. Seepärast ja arvestades akude tootmisharu lahutamatut tähtsust soodustatud elektrijalgrataste tootmisharu arendamisel, järeldas komisjon, et Hiina valitsus on endiselt volitanud või suunanud Hiina akutootjaid tarnima akusid elektrijalgrataste tootmisharule piisavast väiksema tasu eest, nagu see oli esialgse uurimise ajal.

Konkreetsus

(120) Selle kava alusel antavad subsiidiumid on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

([71]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.7.3.7.
([72]) Aegumise läbivaatamise taotlus, punkti 6.4 alapunkti b alapunkt iii ja vastavad lisad.
([73]) Akude tootmisharu 13. viisaastakukava, mille on vastu võtnud Hiina keemilise ja füüsikalise energiatööstuse ühendus, V peatükk, I jagu.
([74]) Hiina elektrijalgrataste liitiumioonakude tootmisharu turusügavust käsitleva teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringute teostatavusanalüüsi aruanne (2022–2027).
([75]) Aegumise läbivaatamise taotlus, mitmed aastaaruanded 11. lisas.

Kasu

(121) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad, Hiina akutootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(122) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Kättesaadavate tõendite põhjal sai komisjon siiski järeldada, et Hiina valitsus jätkas Hiina akutootjate volitamist või suunamist pakkuma elektrijalgrataste tootjatele akusid piisavast väiksema tasu eest, mis kujutab endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv ja artikli 6 punkti d tähenduses.

Järeldus

(123) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidiste väidete puudumisel järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab piisavast väiksema tasu eest tarnitavate akude vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

3.6.3. *Maakasutusõigused*

3.6.3.1. Esialgse uurimise tulemused

(124) Esialgse uurimise käigus leiti, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said subsiidiume piisavast väiksema tasu eest antavate maakasutusõiguste vormis ([76]).

(125) Täpsemalt tegi komisjon kindlaks, et Hiina RVs puudub toimiv maaturg ja et välise võrdlusaluse kasutamine näitas, et maakasutusõiguste eest makstud hinnad olid turuhindadest tunduvalt madalamad. Võttes arvesse, et elektrijalgrataste tootmisharu oli soodustatud tootmisharu ja et kohalikud ametiasutused pidid hindade kehtestamisel võtma arvesse Hiina valitsuse peamisi poliitikaeesmärke, sealhulgas soodustatud tootmisharudele eelisjuurdepääsu võimaldamist maale, järeldas komisjon, et esialgses uurimises valimisse kaasatud äriühingud said maad piisavast väiksema tasu eest. Maakasutusõiguse andmist piisavast väiksema tasu eest käsitati seega subsiidiumina, mis andis kasu, ning seda alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses.

(126) Kasu arvutamisel võeti esialgses uurimises arvesse erinevust iga valimisse kaasatud eksportiva tootja poolt maakasutusõiguse eest tegelikult makstud summa ja selle summa vahel, mida tavaliselt oleks tulnud maksta Hiina Taipei hindade alusel, mida kasutati välise võrdlushinnana. Kogu subsiidiumisumma jaotati uurimisperioodile, kasutades maakasutusõiguse tavapärast kasutusaega tööstusmaa puhul, st 50 aastat ([77]).

(127) Samuti tegi komisjon kindlaks, et subsiidium oli alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetne, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

(128) Esialgses uurimises tegi komisjon kindlaks, et kõnealuse kavaga seotud subsiidiumi väärtuseline summa jäi valimisse kaasatud koostööd tegevate äriühingute puhul vahemikku 0,43–1,46 %.

3.6.3.2. Subsiidiumikava jätkumine

(129) Oma aegumise läbivaatamise taotluses ja selle asjakohastes lisades ([78]) esitas taotluse esitaja tõendid selle kohta, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said endiselt kasu maakasutusõiguste andmisest piisavast väiksema tasu eest.

([76]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 punkt 3.7.4.
([77]) Samas, punkti 3.7.4 alapunkt e.
([78]) Aegumise läbivaatamise taotlus, punkt 6.4.a.

(130) Hiina RVs maakasutusõiguste andmist reguleeriv õigusraamistik on jäänud samaks ja selliseid õigusi on võimalik saada üksnes asjaomastelt ametiasutustelt, kes peaksid maakasutusõiguste andmisel võtma arvesse Hiina valitsuse tööstuspoliitikat, selle asemel et rangelt järgida vabaturu põhimõtteid ([79]).

(131) Lisaks on komisjon hiljutiste subsiidiumivastaste uurimiste käigus kindlaks teinud, et soodustatud tootmisharud, millest üks on elektrijalgrataste tootmisharu, saavad jätkuvalt maakasutusõigust piisavast väiksema tasu eest ([80]).

(132) Lõpuks ei esitanud ei Hiina valitsus ega ükski eksportiv tootja tõendeid selle kohta, et soodustatud elektrijalgrataste tootmisharu ei saa enam kasu piisavast väiksema tasu eest antavast maakasutusõigusest.

(133) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootjad saavad jätkuvalt kasu subsiidiumidest piisavast väiksema tasu eest antava maakasutusõiguse vormis, mis toob subsiidiume saavatele äriühingutele kasu.

Konkreetsus

(134) Selle kava alusel antavad subsiidiumid on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

Kasu

(135) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(136) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Kättesaadavate tõendite põhjal sai komisjon siiski järeldada, et Hiina valitsus jätkas elektrijalgrataste tootjatele maakasutusõiguste andmist piisavast väiksema tasu eest, mis kujutab endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iii ja artikli 6 punkti d tähenduses.

Järeldus

(137) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidiste väidete puudumisel järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab piisavast väiksema tasu eest antavate maakasutusõiguste vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

3.7. **Otsesed maksuvabastus- ja maksuvähenduskavad**

3.7.1. *Ettevõtte tulumaksu soodustused kõrgtehnoloogilistele ja uutele tehnoloogiaettevõtetele*

3.7.1.1. Esialgse uurimise tulemused

(138) Hiina ettevõtte tulumaksu seaduse artikli 28 kohaselt saavad kõrgtehnoloogilised ja uue tehnoloogia ettevõtted standardse 25 %-lise maksumäära asemel kasu vähendatud tulumaksumäärast, mis on 15 %.

(139) Komisjon pidas kõnealust maksuvähendust esialgses uurimises subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, millest saavad kasu asjaomased äriühingud. Arvestades, et riigi toetatavates sektorites on ainult kõrgtehnoloogiliste ja uue tehnoloogia ettevõtetena tunnustatud äriühingud, järeldas komisjon veel, et subsiidium on konkreetne ja seega tasakaalustatav.

([79]) Hiinat käsitleva aruande 9. peatükk.
([80]) Rakendusmäärus (EL) 2023/1647, rakendusmäärus (EL) 2023/1123, rakendusmäärus (EL) 2022/72 ja rakendusmäärus (EL) 2021/328.

(140) Esialgse uurimise käigus tehti kindlaks, et mitu elektrijalgrataste tootjat olid sellest subsiidiumikavast kasu saanud. Arvutatud kasu on standardse maksumäära alusel makstav maksu kogusumma, millest on maha arvatud maksu kogusumma vähendatud maksumäära alusel.

(141) Esialgse uurimise käigus selle subsiidiumikava puhul valimisse kaasatud koostööd tegevate ettevõtete suhtes kindlaksmääratud subsiidiumimäär varieerus vahemikus 0 % kuni 0,70 %.

3.7.1.2. Subsiidiumikava jätkumine

(142) Taotluse esitaja väitis, et Hiina elektrijalgrataste tootjad saavad sellest subsiidiumikavast jätkuvalt kasu, ning esitas tõendid selle kohta, et paljusid elektrijalgrataste tootjaid peetakse kõrgtehnoloogilisteks ja uue tehnoloogia ettevõteteks, mistõttu on neil õigus saada subsiidiumi ([81]). Taotluse esitaja esitas aastaaruannete vormis tõendid ka selle kohta, et mitu elektrijalgrataste tootjat on pärast esialgset uurimisperioodi kavast tegelikult kasu saanud ([82]).

(143) Peale selle puudusid komisjonil tõendid või viited selle kohta, et subsiidiumikava ei oleks olnud läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kohaldatav.

(144) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said kõrgtehnoloogilistele ja uue tehnoloogia ettevõtetele maksusoodustuse vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu.

Konkreetsus

(145) Selle kava alusel antavad subsiidiumid on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

Kasu

(146) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(147) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Kättesaadavate tõendite põhjal tegi komisjon siiski järelduse, et Hiina valitsus jätkas tulumaksu vähendamist, mis kujutas endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses.

Järeldus

(148) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidiste väidete puudumisel järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab valitsuse saamata jäänud tulu vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

3.7.2. *Ettevõtte tulumaksu tasaarvestused seoses teadus- ja arendustegevuse kuludega*

3.7.2.1. Esialgse uurimise tulemused

(149) Hiina ettevõtte tulumaksu seaduse artikli 30 lõikega 1 on teadus- ja arendustegevuse puhul ette nähtud maksude tasaarvestamine ning antakse äriühingutele õigus maksusoodustusele teadus- ja arendustegevuse kulude puhul, kui nad arendavad uusi tehnoloogiaid, uusi tooteid ja uusi oskusi teatavates riigi poolt määratud kõrgtehnoloogilistes prioriteetsetes valdkondades.

([81]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 52. lisa.
([82]) Aegumise läbivaatamise taotlus, 11. lisa.

(150) Komisjon pidas kõnealust maksude tasaarvestamist teadus- ja arendustegevuse puhul subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, mis vastab maksusoodustusele, millest saavad kasu asjaomased äriühingud.

(151) Samuti leidis komisjon, et subsiidium oli konkreetne, sest seda anti ainult ettevõtetele, kes kandsid teadus- ja arendustegevusega seotud kulusid teatavates riigi poolt määratud kõrgtehnoloogilistes prioriteetsetes valdkondades, mille hulka kuulub ka elektrijalgrataste tootmisharu.

(152) Esialgse uurimise käigus selle subsiidiumikava puhul valimisse kaasatud koostööd tegevate ettevõtete suhtes kindlaksmääratud subsiidiumimäär varieerus vahemikus 0 % kuni 0,51 %.

3.7.2.2. Subsiidiumikava jätkumine

(153) Taotluse esitaja esitas tõendid selle kohta, et elektrijalgrataste tootjaid tunnustatakse jätkuvalt kõrgtehnoloogiliste ja uue tehnoloogia ettevõtetena (vt põhjendus 142 eespool), kes tegutsevad soodustatud tootmisharus. Taotluse esitaja esitas ka piisavalt tõendeid selle kohta, et mitu elektrijalgrataste tootjat kannavad märkimisväärseid teadus- ja arendustegevusega seotud kulusid, mis on pärast esialgset uurimist suurenenud.

(154) Pealegi ei esitatud komisjonile tõendeid või viiteid selle kohta, et subsiidiumikava ei oleks olnud läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kohaldatav või et seda reguleerivaid õigusnorme oleks muudetud.

(155) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said seoses teadus- ja arendustegevuse kuludega maksusoodustuse vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu.

Konkreetsus

(156) Selle kava alusel antavad subsiidiumid on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

Kasu

(157) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(158) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Siiski leidis komisjon kättesaadavate tõendite põhjal, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu sai seoses teadus- ja arendustegevuse kuludega maksusoodustuse vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu, mis kujutas endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses.

Järeldus

(159) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes ja vastupidiste väidete puudumisel järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab valitsuse saamata jäänud tulu vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

3.7.3. *Dividendide tulumaksuvabastus nõuetele vastavate residendist ettevõtete puhul*

3.7.3.1. Esialgse uurimise tulemused

(160) Dividendide tulumaksuvabastus on sätestatud Hiina ettevõtte tulumaksu seaduse artiklites 25–26 ja ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjade artiklis 83.

(161) Esialgses uurimises tegi komisjon kindlaks, et kõnealune maksuvabastus on subsiidium alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, mis toob asjaomasele äriühingule kasu, mis võrdub tavapäraselt kogutava maksusumma ja asjaomase äriühingu poolt tegelikult makstud maksusumma vahega. Samuti leidis komisjon, et subsiidium on konkreetne, kuna õigusaktid piiravad selle kohaldamist teatud äriühingutele.

(162) Komisjon tegi kindlaks, et kõnealuse kavaga seotud subsiidiumi väärtuseline summa varieerus valimisse kaasatud koostööd tegevate äriühingute puhul vahemikus 0 % kuni 0,04 %.

3.7.3.2. Subsiidiumikava jätkumine

(163) Taotluse esitaja on aegumise läbivaatamise taotluses esitanud tõendeid selle kohta, et mõned Hiina elektrijalgrataste tootjad on suured kontsernid, mis koosnevad mitmest Hiina äriühingust ja juriidilisest isikust, ning seetõttu on neil õigus jätkata selle subsiidiumikava kasutamist.

(164) Pealegi ei esitatud komisjonile tõendeid või viiteid selle kohta, et subsiidiumikava ei oleks olnud läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kohaldatav või et seda reguleerivaid õigusnorme oleks muudetud.

(165) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said nõuetele vastavate residendist ettevõtete puhul dividendide tulumaksuvabastuse vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu.

Konkreetsus

(166) Selle kava alusel antavad subsiidiumid on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed, sest kavast sai kasu ainult piiratud arv äriühinguid/tootmisharusid.

Kasu

(167) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(168) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Siiski leidis komisjon kättesaadavate tõendite põhjal ja vastupidise teabe puudumisel, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu sai nõuetele vastavate residendist ettevõtete puhul dividendide tulumaksuvabastuse vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu, mis kujutas endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses.

Järeldus

(169) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab valitsuse saamata jäänud tulu vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

3.8. **Toetuskavad**

3.8.1. *Kohalike/piirkondlike/riiklike asutuste sihtotstarbelised toetused*

3.8.1.1. Esialgse uurimise tulemused

(170) Komisjon tegi esialgse uurimise käigus kindlaks, et Hiina RV elektrijalgrataste tootjad olid saanud mitmeid individuaalseid sihtotstarbelisi toetusi eri tasandi, st riigi, provintsi, linna, maakonna või omavalitsuse tasandi asutustelt. Neid toetusi anti mitmesugustel põhjustel ja eesmärkidel, nt patendifondid, teadus- ja tehnoloogiafondid ja -toetused, ettevõtluse arendamise fondid, ekspordi edendamise fondid, toetused näitustel osalemiseks, tootmisseadmete ajakohastamise toetused, kutseõppetoetused ja muud mitmesugused üldised toetusfondid.

(171) Toetusi peeti subsiidiumideks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 kohaselt. Samuti leiti, et need on konkreetsed, kuna komisjoni seisukoht oli, et need olid kättesaadavad ainult teatavatele äriühingutele või konkreetsetele projektidele konkreetsetes piirkondades ja/või elektrijalgrataste tootmisharus. Samuti leiti, et mõned toetused sõltuvad ekspordist.

(172) Esialgse uurimise käigus arvutati kasu uurimisperioodil saadud või sellele perioodile eraldatud summana, kusjuures summa amortiseeriti toetusega seotud põhivara kasuliku eluea jooksul ([83]).

(173) Komisjon tegi kindlaks, et kõnealuse meetmega seotud subsiidiumimäär varieerus valimisse kaasatud koostööd tegevate äriühingute puhul vahemikus 0,07–0,25 %.

3.8.1.2. Subsiidiumikava jätkumine

(174) Taotluse esitaja esitas aegumise läbivaatamise taotluses tõendid selle kohta, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said jätkuvalt kohalikelt ja piirkondlikelt omavalitsustelt ([84]) individuaalseid sihtotstarbelisi toetusi märkimisväärsetes summades, mis näitab, et valitsuse toetus Hiina elektrijalgrataste tootmisharule on terviklik, üleriigiline ja süsteemne.

(175) Lisaks ei esitanud Hiina valitsus ega ükski eksportiv tootja tõendeid ega viiteid selle kohta, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu ei saa enam nendest toetustest kasu. Võttes arvesse, et kõnealune tootmisharu on soodustatud tootmisharu ja selle arendamine on Hiina valitsuse jaoks prioriteet, pidas komisjon mõeldamatuks, et elektrijalgrataste tootja ei ole jätkuvalt saanud eri haldustasandite ametiasutustelt arvukaid ja erinevaid sihtotstarbelisi toetusi, et tagada tootmisharu jätkuv areng kooskõlas riikliku tööstuspoliitikaga.

(176) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said mitmesuguste toetuste vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu.

Konkreetsus

(177) Vastupidiste tõendite puudumisel järeldas komisjon, et sihtotstarbelised toetused on konkreetsed samadel põhjustel nagu esialgses uurimises (vt põhjendus 171).

Kasu

(178) Kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad ega Hiina valitsus küsimustikule ei vastanud, puudus komisjonil äriühingupõhine teave, mille alusel oleks olnud võimalik arvutada läbivaatamisega seotud uurimisperioodil saadud subsiidiumide summat.

(179) Aegumise läbivaatamise käigus ei ole siiski saadud subsiidiumide täpset summat vaja kindlaks määrata. Siiski leidis komisjon kättesaadavate tõendite põhjal ja vastupidise teabe puudumisel, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu sai eri valitsustasandi asutustelt sihtotstarbeliste toetuste vormis antavatest subsiidiumidest jätkuvalt kasu, mis kujutas endast rahalist toetust, mis annab kasu alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti i ja artikli 3 lõike 2 tähenduses.

Järeldus

(180) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu saab toetuste vormis subsiidiumidest jätkuvalt kasu. Kuna tegemist on rahalise toetusega, millest saadakse kasu ja mis on konkreetne, on selle kava alusel antavad subsiidiumid tasakaalustatavad.

([83]) Rakendusmääruse (EL) 2019/72 põhjendus 571.
([84]) Aegumise läbivaatamise taotlus, punkt 6.2.e ja vastavad lisad.

3.9. **Üldine järeldus subsideerimise jätkumise kohta**

(181) Esialgses uurimises tegi komisjon kindlaks, et kõnealuse kavaga seotud tasakaalustatava sihtotstarbelise subsiidiumi kogusumma jäi valimisse kaasatud koostööd tegevate äriühingute puhul vahemikku 3,9–17,2 %. Lisaks tegi komisjon kindlaks, et valimisse kaasamata koostööd tegevate äriühingute tasakaalustatavate subsiidiumide summa oli 9,2 % ja üleriigiline tollimaksumäär kõigile teistele eksportivatele tootjatele oli 17,2 %.

(182) Võttes arvesse oma järeldusi eespool vaadeldud erinevate subsiidiumikavade ja -programmide kohta, järeldas komisjon, et Hiina elektrijalgrataste tootjad said läbivaatamisega seotud uurimisperioodil jätkuvalt kasu tasakaalustatavatest subsiidiumidest, mis ületasid miinimumtaset.

(183) Pärast avalikustamist väitis üks huvitatud isik, et järeldus, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharu sai jätkuvalt subsiidiumidest kasu, oli vale. Selle väite põhjendamiseks lisati kolme Hiina elektrijalgrataste tootja esindaja märkused, milles väideti, et subsiidiume ei saadud. Komisjon leidis, et arvestades asjaolu, et need tootjad ei andnud endast uurimise käigus teada ega teinud koostööd, ei saa nende tõenditeta esitatud väidetega nõustuda. Seepärast lükati see väide tagasi.

3.10. **Muutused impordis meetmete kehtetuks tunnistamise korral**

(184) Lisaks jätkuva subsideerimise kindlakstegemisele läbivaatamisega seotud uurimisperioodil uuris komisjon asjaomasest riigist pärit subsideeritud impordi jätkumise tõenäosust, kui meetmed tunnistatakse kehtetuks. Analüüsiti järgmisi lisaelemente: tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiinas ning liidu turu atraktiivsus.

3.10.1. *Tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiina RVs*

(185) Kuna Hiina valitsus ja Hiina eksportivad tootjad koostööd ei teinud, tugines komisjon oma järeldustes tootmisvõimsuse ja vaba tootmisvõimsuse kohta Hiina RVs teabele, mille taotluse esitaja läbivaatamistaotluses esitas.

(186) Kättesaadav teave on näidanud, et asjaomasel perioodil esineb Hiinas elektrijalgrataste tootmises üldine liigne tootmisvõimsus. Tootmisvõimsus ([85]) Hiinas oli sel ajavahemikul hinnanguliselt 130 miljonit ühikut aastas. Lisaks saab Hiina tavajalgrataste tootmise hõlpsasti üle viia elektrijalgrataste tootmisele, mille potentsiaalne koguvõimsus oleks üle 400 miljoni ühiku ([86]). Taotluse esitaja turuteabe kohaselt moodustasid tegelik tootmine ja müük Hiinas 57 miljonit ühikut aastas, mis osutab sellele, et hinnanguline vaba tootmisvõimsus oli läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 73 miljonit ühikut ([87]). Selle vaba tootmisvõimsuse, mis oli samal ajavahemikul ligi 15 korda liidu kogutarbimisest suurem, saab liitu eksportida juhul, kui kehtivatel meetmetel lastakse aeguda.

(187) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et Hiina eksportivatel tootjatel on märkimisväärne vaba tootmisvõimsus, mida saaks juhul, kui meetmetel lastaks aeguda, kasutada suurte subsideeritud hinnaga koguste eksportimiseks liitu.

([85]) Vastavalt taotluse esitaja poolt esitatud teabele, mis põhineb tema turuteadmistel, suure hulga Hiina elektrijalgrataste tootjate veebisaitidel esitatud teabel ja dokumendil „Valge raamat Hiina kaherattaliste elektrisõidukite tootmisharu kohta“, mis on kättesaadav aadressil https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (viimati vaadatud 7. oktoobril 2024). Vt taotluse 8. lisa, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000756.

([86]) Tuginedes taotluse esitaja turuteadmistele ja teadaolevate Hiina elektrijalgrataste tootjate veebisaitidele. Vt taotluse 4. lisa, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000756.

([87]) Tuginedes joonealustes märkustes 85 ja 96 nimetatud allikatele. Vt taotluse 8. ja 9. lisa, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Liidu turu atraktiivsus*

(188) Taotluses esitatud teabe põhjal püsis liidu elektrijalgrataste turg Hiina eksportijatele atraktiivsena. Alates esialgsest uurimisest on Hiina RVst pärit import nii absoluut- kui ka suhteliste näitajate poolest vähenenud. Kuid alates 2020. aastast, kui Hiinast pärit impordi maht oli kõige väiksem, suurenes import hoolimata kehtivatest meetmetest märkimisväärselt ja peaaegu kahekordistus (vt tabel 2 allpool). Hiina RV varasema turuosa on osaliselt üle võtnud muud kolmandad riigid, nagu Taiwan, kes on alates eelmisest uurimisest oma vaatlusaluse toote liitu suunatud ekspordi mahtu suurendanud. Samal ajal oli Hiina RV läbivaatamisega seotud uurimisperioodil endiselt suuruselt teine elektrijalgrataste liitu eksportija. See näitab, et liit oli Hiina RV eksportijate jaoks jätkuvalt atraktiivne turg.

(189) Liidu elektrijalgrataste turg on üks maailma suurimaid, kus tarbimine oli läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 4 979 000 ühikut. Lisaks, nagu on selgitatud aegumise läbivaatamise taotluses, peaks elektrijalgrataste nõudlus lähiaastatel kasvama (muu hulgas) liidu keskkonnapoliitika tõttu.

(190) Veelgi enam, isegi kehtivate meetmete juures jätkus Hiina eksport liitu ja sellel on liidus oluline turuosa, mis näitab, et liidu turg oli ja on Hiina eksportivate tootjate jaoks endiselt atraktiivne.

(191) Seetõttu järeldas komisjon Hiina RV märkimisväärse ülevõimsuse ja liidu turu atraktiivsuse põhjal, et kehtivate meetmete aegumise korral jätkaksid ja suurendaksid Hiina eksportivad tootjad tõenäoliselt oma subsideeritud elektrijalgrataste suurtes kogustes eksporti liitu.

3.10.3. *Järeldus subsideerimise jätkumise kohta*

(192) Pidades silmas järeldusi subsideerimise jätkumise kohta läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ja liitu suunatud ekspordi tõenäolist suurenemist meetmete aegumise korral, järeldas komisjon, et Hiina RVst pärit elektrijalgrataste impordi suhtes kehtivate tasakaalustusmeetmete aegumine toob suure tõenäosusega kaasa subsideeritud impordi jätkumise.

4. **KAHJU**

4.1. **Liidu tootmisharu ja liidu toodangu määratlus**

(193) Asjaomasel perioodil tootis liidus samasugust toodet 67 tootjat. Neid käsitatakse liidu tootmisharuna alusmääruse artikli 9 lõike 1 tähenduses.

(194) Tehti kindlaks, et liidu kogutoodang oli läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ligikaudu 4 560 000 ühikut. See arv määrati kindlaks liidu tootmisharu kohta kättesaadava teabe, näiteks Euroopa jalgrataste tootmisharu ja turuprofiili aruande ning Euroopa jalgrattatööstuse konföderatsiooni (edaspidi „CONEBI“) majandusuuringu põhjal. Nagu on märgitud põhjenduses 11, kaasati valimisse kolm liidu tootjat, kelle toodang moodustab 23,4 % samasuguse toote kogutoodangust liidus.

4.2. **Liidu tarbimine**

(195) Komisjon tegi liidu tarbimise kindlaks Eurostati impordistatistika ning CONEBI esitatud liidu tootmisharu liidu müügimahu andmete põhjal.

(196) Liidu tarbimine muutus järgmiselt.

Tabel 1

Liidu tarbimine (tk)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Liidu kogutarbimine (tk)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeks	*100*	*112*	*122*	*114*

Allikas: Eurostat ja CONEBI.

(197) Elektrijalgrataste kogutarbimine ELis suurenes ligikaudu 4,3 miljonilt elektrijalgrattalt 2020. aastal 5,3 miljonile elektrijalgrattale 2022. aastal. Parem disain ja toimivus koos ELi kodanike suurema keskkonnateadlikkusega on toonud kaasa elektrijalgrataste tarbimise pideva suurenemise. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenes aga elektrijalgrataste tarbimine ELis 2022. aastaga võrreldes 346 000 ühiku võrra, kui nõudlus 2022. aasta esimeses pooles viimaste COVID-19 meetmete lõpetamisest teatud aja möödudes langes.

4.3. **Hiina RVst pärit import**

4.3.1. *Hiina RVst pärit impordi maht ja turuosa*

(198) Komisjon tegi impordimahu kindlaks Eurostati andmete põhjal.

(199) Seejärel võrreldi impordi turuosa kindlakstegemiseks impordimahtu liidu tarbimisega, mis on esitatud tabelis 1.

(200) Hiina RVst pärit import liitu muutus järgmiselt.

Tabel 2

Impordi maht (tk) ja turuosa

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Hiina RVst pärit impordi maht (tk)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeks	*100*	*205*	*261*	*215*
Turuosa (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Indeks	*100*	*184*	*214*	*189*

Allikas: Eurostat ja CONEBI.

(201) Hiina impordi turuosa suurenes isegi meetmete kehtivuse ajal 2,3 %-lt 2020. aastal 4,4 %-le läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

4.3.2. *Hiina RVst pärit impordi hinnad ja hinna allalöömine*

(202) Komisjon tegi impordihinnad kindlaks Eurostati andmete põhjal.

(203) Hiina RVst liitu suunatud impordi keskmine hind muutus järgmiselt.

Tabel 3

Impordihinnad (eurot ühiku kohta)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Hiina Rahvavabariik	294	354	449	298
Indeks	*100*	*120*	*153*	*101*

Allikas: Eurostat.

(204) Hiina RVst imporditud toodete keskmised hinnad on asjaomasel perioodil olnud jätkuvalt väga madalad. 2020. ja 2021. aastal olid Eurostati teatatud hinnad isegi madalamad kui esialgses uurimises kindlaks tehtud keskmised hinnad (st vahemikus 422–477 eurot).

(205) Eurostati andmete kohaselt olid hinnad 2022. aastal ajutiselt kõrgemad, kuid siiski madalamad kui Hiinast pärit impordi hinnad 2016. aastal (st 477 eurot).

(206) Kuna Hiina RV eksportivad tootjad ei teinud koostööd, siis võrdles komisjon hinna allalöömise kindlakstegemiseks läbivaatamisega seotud uurimisperioodil

1) valimisse kaasatud liidu tootjate tehasehindade tasemele kohandatud kaalutud keskmisi vaatlusaluse toote müügihindu sõltumatutele klientidele liidu turul ning

2) Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote vastavaid kaalutud keskmisi hindu liidu turul, mis tehti kindlaks CIF-hinna (kulud, kindlustus, vedu) alusel, sealhulgas dumpinguvastane tollimaks (kõigi muude äriühingute puhul 62,1 %) ja tasakaalustav tollimaks (kõigi muude äriühingute puhul 17,2 %), mida on asjakohaselt kohandatud tollimaksude (6 %) ja impordijärgsete kulude (2 %) arvessevõtmiseks.

(207) Võrdluse tulemus on väljendatud protsendina valimisse kaasatud liidu tootjate käibest läbivaatamisega seotud uurimisperioodil. Hinna allalöömise näitaja jäi vahemikku 68–80 %. Ilma tollimaksudeta oli hinna allalöömise näitaja 82,8 %.

4.3.3. *Import muudest kolmandatest riikidest kui Hiina RV*

(208) Peale Hiina RV imporditi elektrijalgrattaid peamiselt sellistest muudest kolmandatest riikidest nagu Taiwan ja Vietnam.

(209) Liitu suunatud impordi (koond)maht ning muudest kolmandatest riikidest pärit elektrijalgrataste impordi turuosa ja hinnasuundumused muutusid järgmiselt.

Tabel 4

Import kolmandatest riikidest

Riik		2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Taiwan	Maht (tk)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeks	*100*	*106*	*118*	*86*
	Turuosa (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Riik		2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
	Keskmine hind (eurot/tk)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeks	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Maht (tk)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeks	*100*	*106*	*129*	*122*
	Turuosa (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Keskmine hind (eurot/tk)	542	585	762	790
	Indeks	*100*	*108*	*140*	*146*
Kõik kolmandad riigid kokku, v.a asjaomane riik	Maht (tk)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeks	*100*	*116*	*131*	*98*
	Turuosa (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Keskmine hind (eurot/tk)	966	935	1 082	1 258
	Indeks	*100*	*97*	*112*	*130*

Allikas: Eurostat.

(210) Muudest kolmandatest riikidest kui Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote koguimpordi turuosa suurenes aastatel 2020–2022 ja jõudis 2022. aastal 20,3 %-ni. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenes see aga 16,3 %-ni, mis on madalam tase kui 2020. aastal.

4.4. **Liidu tootmisharu majanduslik olukord**

4.4.1. *Üldised tähelepanekud*

(211) Liidu tootmisharu majandusliku olukorra hindamine hõlmas kõigi asjaomasel perioodil liidu tootmisharu seisundit mõjutanud majandusnäitajate hindamist.

(212) Nagu põhjenduses 11 märgitud, kasutati liidu tootmisharu majandusliku olukorra hindamiseks valikuuringut.

(213) Kahju kindlakstegemiseks eristas komisjon makro- ja mikromajanduslikke kahjunäitajaid. Komisjon hindas makromajanduslikke näitajaid CONEBI esitatud andmete alusel. Andmed hõlmasid kõiki liidu tootjaid. Komisjon hindas mikromajanduslikke näitajaid andmete alusel, mille valimisse kaasatud liidu tootjad esitasid küsimustiku vastustes.

(214) Makromajanduslikud näitajad on: tootmine, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendamine, müügimaht, turuosa, tööhõive, tootlikkus, subsiidiumimarginaali suurus ja varasemast subsiidiumist taastumine.

(215) Mikromajanduslikud näitajad on: keskmine ühikuhind, ühikukulu, tööjõukulu, varud, kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime.

4.4.2. *Makromajanduslikud näitajad*

4.4.2.1. Tootmine, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

(216) Liidu kogutoodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 5

Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Tootmismaht (tk)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeks	*100*	*125*	*150*	*133*
Tootmisvõimsus (tk)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeks	*100*	*129*	*130*	*122*
Tootmisvõimsuse rakendamine (%)	59	57	68	64
Indeks	*100*	*97*	*115*	*109*

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(217) Liidu tootmisvõimsus ja tootmine suurenesid aastatel 2020–2022 COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu pidevalt. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil tootmismahud ja tootmisvõimsus aga vähenesid, mis tulenes varude suurenemisest COVID-19 ajal, mil liidu tootjad eeldasid, et müük jätkub kiiremas tempos, mis siiski ei juhtunud, sest pärast COVID-19 pandeemiat vähenes nõudlus märkimisväärselt.

4.4.2.2. Müügimaht ja turuosa

(218) Liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 6

Müügimaht ja turuosa (tk)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Müügi kogumaht liidu turul	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeks	*100*	*108*	*115*	*114*
Turuosa (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Indeks	*100*	*97*	*95*	*101*

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(219) Müük suurenes asjaomasel perioodil, seda eelkõige COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu. Pärast COVID-19 meetmete tühistamist vähenes nõudlus elektrijalgrataste järele, mille tulemusel vähenesid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ka müüginäitajad. Lisaks mõjutas majanduslik olukord 2022. aastal ja läbivaatamisega seotud uurimisperioodil (eelkõige suuremad energiakulud, inflatsioon) mitte ainult liidu tootmisharu, vaid ka tarbijaid, eelkõige väiksema ostujõuga tarbijaid. Seetõttu jäi liidu tootmisharu müük läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 2022. aastaga võrreldes samaks, samal ajal kui liidu tootmisharu turuosa suurenes 4,5 protsendipunkti.

4.4.2.3. Tööhõive ja tootlikkus

(220) Tööhõive ja tootlikkus arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 7

Tööhõive ja tootlikkus

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Töötajate arv	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeks	*100*	*131*	*145*	*128*
Tootlikkus (ühikutes töötaja kohta)	410	390	424	426
Indeks	*100*	*95*	*103*	*104*

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(221) Liidu tootmisharu suurendas asjaomasel perioodil tööhõivet 28 %. Suurem osa sellest kasvust toimus aastatel 2020–2022 COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu. 2023. aastal vähenes tootmismahtude vähenemise tõttu töötajate arv. Tootlikkus oli asjaomasel perioodil üsna stabiilne.

4.4.2.4. Kasv

(222) Kuna müük püsis läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga stabiilsena, samal ajal kui tarbimine vähenes, suutis liidu tootmisharu suurendada oma turuosa sel perioodil 4,5 %.

4.4.2.5. Subsiidiumimarginaali suurus ja varasemast subsiidiumist taastumine

(223) Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil oli Hiina RVst pärit impordi maht suhteliselt piiratud, moodustades 4,4 % liidu tarbimisest. Seepärast oli subsideerimise suuruse mõju liidu tootmisharule üsna piiratud.

4.4.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

4.4.3.1. Hinnad ja neid mõjutavad tegurid

(224) Valimisse kaasatud liidu tootjate kaalutud keskmised ühiku müügihinnad liidus asuvatele sõltumatutele klientidele muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 8

Müügihinnad ja tootmiskulud liidus (eurodes ühiku kohta)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Keskmine ühiku müügihind liidus	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeks	*100*	*107*	*112*	*122*
Ühiku tootmiskulu	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeks	*100*	*107*	*112*	*126*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(225) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmised müügihinnad tõusid ja tootmiskulud suurenesid asjaomasel perioodil, mis 2020. ja 2021. aastal kajastas peamiselt tootevaliku muutust ning elektrijalgrataste mootorite ja akude tehnoloogilist arengut, samal ajal kui 2022. aastal ja läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kajastas tõus ka suurenenud tootmiskulusid, mis tulenesid üldisest majandusolukorrast, mida iseloomustas inflatsioon ja suuremad energiakulud.

4.4.3.2. Tööjõukulud

(226) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmine tööjõukulu muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 9

Keskmised tööjõukulud töötaja kohta

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Keskmised tööjõukulud töötaja kohta (eurodes)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeks	*100*	*110*	*112*	*123*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(227) Kuigi töötajate arv vähenes läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga nõudluse vähenemise tõttu, suurenesid keskmised tööjõukulud töötaja kohta asjaomasel perioodil stabiilselt.

4.4.3.3. Varud

(228) Valimisse kaasatud liidu tootjate laovarud muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 10

Varud

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Lõppvarud (tk)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeks	*100*	*81*	*208*	*533*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(229) Varude suurenemine oli tingitud varude kuhjumisest COVID-19 ajal (mil nõudlus suurenes märkimisväärselt) koos tarneahela probleemidega, kuna liidu tootjad tellisid tooraineid ja komponente tootmisnõuete täitmiseks üle. Kui aga tarneahelaga seotud probleemid olid lahendatud, said liidu tootjad vajalikust rohkem tooraineid ja komponente. Sellele järgnes elektrijalgrataste nõudluse vähenemine läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga, mille tõttu oli liidu tootjatel läbivaatamisega seotud uurimisperioodi lõpus väga palju varusid.

4.4.3.4. Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime

(230) Valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus, rahavoog, investeeringute maht ja investeeringutasuvus muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 11

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indeks	*100*	*98*	*104*	*72*
Rahavoog (eurodes)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indeks	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investeeringud (eurodes)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indeks	*100*	*223*	*209*	*104*
Investeeringutasuvus (%)	147	127	163	111
Indeks	*100*	*86*	*111*	*75*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(231) Komisjon tegi kindlaks valmisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkuse, esitades liidu sõltumatutele klientidele müüdud samasuguse toote eest saadud maksueelse puhaskasumi protsendina selle müügi käibest. Valimisse kaasatud liidu tootjad jäid asjaomasel perioodil kasumlikuks. Kuid kasumlikkus vähenes läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kulude suurenemise tõttu.

(232) Asjaomasel perioodil üldiselt stabiilne kasumlikkus võimaldas liidu tootmisharul teha suuri investeeringuid.

(233) Netorahavoog näitab Euroopa Liidu tootjate suutlikkust oma tegevust ise rahastada. Rahavoog vähenes asjaomasel perioodil märkimisväärselt ja muutus 2023. aastal negatiivseks. Samuti vähenes investeeringutasuvus, mis muutis kapitali kaasamise ja kasvamise liidu tootmisharu jaoks keerulisemaks. Selle tulemusena vähenesid investeeringud läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga 50 %.

4.5. **Järeldus kahju kohta**

(234) Makronäitajad, nagu liidu tootmine, müük ja tööhõive, suurenesid aastatel 2020–2022 COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu pidevalt. Kuid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenesid tootmismahud, tootmisvõimsus, müük ja tööhõive varude suurenemise tõttu COVID-19 pandeemia ajal, millele järgnes nõudluse vähenemine COVID-19 meetmete lõpetamise ja liidu majandusolukorra muutuse tõttu, mida iseloomustasid eelkõige suured energiakulud ja inflatsioon.

(235) Seoses mikromajanduslike näitajatega tehti uurimise käigus kindlaks, et valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus oli aastatel 2020–2022 üle 7 % Kuid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenes liidu tootmisharu kasumlikkus 5,4 %-ni. Rahavoog vähenes 2020. aastast 2022. aastani ja muutus 2023. aastal negatiivseks. Samuti vähenes investeeringutasuvus, mis muutis kapitali kaasamise ja kasvamise liidu tootmisharu jaoks keerulisemaks.

(236) Eelöeldut arvestades järeldas komisjon, et liidu tootmisharu oli toibunud Hiina RVst pärit subsideeritud impordi põhjustatud varasemast olulisest kahjust alusmääruse artikli 8 tähenduses. Asjaomasel perioodil aga halvenesid mitmed kahjunäitajad ja liidu tootmisharu sattus uuesti majanduslikult ebakindlasse olukorda. Seetõttu uuris komisjon täiendavalt Hiina RVst pärit subsideeritud impordi algselt tekitatud kahju kordumise tõenäosust meetmete kehtetuks tunnistamise korral.

5. **KAHJU KORDUMISE TÕENÄOSUS**

(237) Et teha kindlaks kahju kordumise tõenäosus meetmete kehtetuks tunnistamise korral, analüüsis komisjon järgmist: tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiina RVs, kolmandatesse riikidesse suunatud ekspordi hindade ja liidu hinnataseme vaheline seos ning nendest riikidest pärineva võimaliku impordi ja sellise impordi hinnataseme mõju liidu tootmisharu olukorrale.

5.1. **Vaba tootmisvõimsus Hiina RVs ja liidu turu atraktiivsus**

(238) Nagu on juba üksikasjalikult kirjeldatud eespool punktis 3.10.1, on Hiina RV eksportivatel tootjatel märkimisväärne vaba tootmisvõimsus, mida saaks kasutada vaatlusaluse toote tootmiseks liitu eksportimise eesmärgil, kui meetmetel lastakse aeguda. Kogused, mida Hiina eksportivad tootjad võiksid eksportida, on 73 miljonit ühikut, ületades liidu turu suurust märkimisväärselt.

(239) Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud eespool punktis 3.10.2, on liidu elektrijalgrataste turg üks maailma suurimaid ja elektrijalgrataste nõudlus peaks lähiaastatel kasvama muu hulgas liidu keskkonnapoliitika tõttu. Hiina eksportivad tootjad eksportisid oma peamistele kolmandatele turgudele hindadega, mis olid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil märkimisväärselt madalamad kui liidu tootjate keskmised müügihinnad liidu turul. Seetõttu võib eksport liitu olla Hiina eksportijate jaoks palju atraktiivsem. Seetõttu võib mõistlikult eeldada, et meetmete kehtetuks tunnistamise korral hakkaksid Hiina eksportivad tootjad vaatlusaluse toote suuri koguseid liitu eksportima.

5.2. **Tõenäolised impordihinnad ja mõju liidu tootmisharule**

(240) Selleks et teha kindlaks, kuidas Hiina RVst pärit import mõjutaks liidu tootmisharu meetmete lõpetamise korral, tegi komisjon võrdleva hinnaanalüüsi puhuks, kui tasakaalustusmeetmeid ei ole.

(241) Selleks et hinnata tõenäolist hinda, millega Hiina tootjad liidu turule eksportimisel müüksid, võrdles komisjon valimisse kaasatud liidu tootjate keskmist hinda (tehasehind) Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote vastava keskmise hinnaga, kui seda eksporditi kolmandatesse riikidesse, nagu Ühendkuningriik, Türgi, Norra või Serbia, kus on eraldi koodid elektrijalgrataste jaoks ja meetmeid ei ole kehtestatud.

(242) Võrdluse tulemus näitas, et Hiinast pärit asjaomase toote ekspordi keskmine hind eespool nimetatud riikidesse jäi 210 euro ja 650 euro vahemikku, mis on märkimisväärselt madalam kui liidu tootmisharu hind liidu turul. Seega, kui meetmetel lastakse aeguda, oleks tõenäoline, et Hiina RVst pärit import siseneks turule suurtes kogustes, nagu esialgse uurimise perioodil, ja madalate hindadega, mis põhjustaksid kahju.

(243) Eespool toodut arvesse võttes saab järeldada, et meetmete kehtetuks tunnistamine tooks tõenäoliselt kaasa Hiina RVst pärit kahjustava hinnaga subsideeritud impordi märkimisväärse kasvu. Selle tagajärjel oleks liidu tootmisharu elujõulisus tõsises ohus.

6. **LIIDU HUVID**

(244) Kooskõlas alusmääruse artikliga 31 uuris komisjon, kas kehtestatud tasakaalustusmeetmete säilitamine võiks olla vastuolus liidu kui terviku huvidega. Liidu huvide kindlakstegemisel võeti arvesse kõigi asjaomaste huvitatud isikute, sealhulgas liidu tootmisharu, importijate ja kasutajate huve.

6.1. **Liidu tootmisharu huvid**

(245) Uurimine näitas, et kui meetmed peaksid aeguma, oleks sel negatiivne mõju liidu tootmisharule. Meetmetega on taastatud võrdsed tingimused liidu turul. See on võimaldanud uutel ettevõtetel turule siseneda, eelkõige madalasse hinnaklassi kuuluvates ja keskmise hinnatasemega segmentides. Hoolimata 2022.–2023. aasta majandusolukorraga seotud raskustest suurenes teadaolevate elektrijalgrataste tootjate arv pea kaks korda: 37-lt 2020. aastal 67-le 2023. aastal. Liidus toodetud elektrijalgrataste arv suurenes 2020. aasta (3,4 miljonit) ja 2023. aasta (4,5 miljonit) vahelisel perioodil enam kui 1 miljoni võrra ning prognooside kohaselt suureneb see veelgi. Otseste töötajate arv on suurenenud ligikaudu 3 500-lt esialgsel uurimisperioodil peaaegu 11 000-ni läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

(246) Tasakaalustusmeetmete lõpetamine seaks liidu tootjad suurde ohtu, eriti madala ja keskmise hinnatasemega elektrijalgrataste segmendid, kuhu kuuluvad paljud väiksemad tootjad kogu liidu tootmisharus.

(247) Haavatavat olukorda süvendab asjaolu, et elektrijalgrataste tootmine on väga kapitalimahukas äri, sest tootmise säilitamiseks on kogu aeg vaja märkimisväärseid jalgrattaosade varusid. Lisaks on liidu tootjad viimastel aastatel teinud suuri investeeringuid kestlikku ja keskkonnahoidlikku tootmisse ja toodete täiustamisse. Tasakaalustusmeetmete lõpetamine takistaks praktilise inseneeria valdkonna oskusteabe arendamist tipptehnoloogia, sealhulgas automatiseerimise ja uute materjalide rakendamiseks.

(248) Lisaks on aegumise läbivaatamise taotluse kohaselt liidu elektrijalgrataste tootmisharu üks suurimaid keskkonnahoidlikke tootmisharusid, kus Euroopa jalgrataste tootmisharu ja turuprofiili 2024. aasta aruande kohaselt on üle 1 000 väikese ja keskmise suurusega ettevõtja (VKEd) loonud ligikaudu 80 000 töökohta. See hõlmab töökohti otseses ja kaudses tootmises, tootmisahela eelmise etapi tootmisharudes, jalgrattatarvikute valdkonnas, jalgrataste edasimüüjate juures jne.

(249) Eespool kirjeldatu põhjal on meetmete säilitamine liidu tootmisharu huvides.

6.2. **Monteerijate huvid**

(250) Komisjon võttis ühendust kõigi teadaolevate kasutajate ja sõltumatute importijatega.

(251) Uurimise algatamise järel andis endast teada ja esitas oma märkused ainult ajutine kontsern kaheksa väikeettevõtja nimel, kes tegelevad liidus Hiinast ja muudest kolmandatest riikidest imporditud elektrijalgrataste osade kokkupanekuga. Nende peamine märkus oli seotud Hiinast pärit (tavaliste) jalgrattaosade impordi suhtes kehtestatud meetmete rakendamisega, mis tekitab ebakindlust elektrijalgrataste osade importi käsitlevate õigusnormide suhtes ja muudab seega keeruliseks selliste elektrijalgrataste osade importimise, mille suhtes meetmeid ei kohaldata. Kontsern oli meetmete pikendamise vastu, peamiselt osade impordiga seotud praeguste probleemide ja ohu tõttu, et meetmeid laiendatakse asjaomastele elektrijalgrataste osadele, ning väitis, et turujärelevalve kasutamine selleks, et kontrollida Hiina RVst pärit impordi vastavust kõigile asjakohastele eeskirjadele, et tegeleda Hiinast pärit ebaõiglaselt kaubeldavate ning sageli ebaseaduslike ja ohtlike elektrijalgrataste impordi probleemidega, oleks tõhusam.

(252) Komisjon leidis siiski, et ei ole realistlik, et üksnes turujärelevalve- ja reguleerivate meetmetega suudetakse Hiina RVst pärit subsideeritud elektrijalgrataste impordist tulenevat kahju ära hoida. Samuti ei saa elektrijalgrataste osade impordiga seotud tollikontrolli küsimused õigustada niisuguste meetmete lõpetamist, mille abil on saavutatud soovitud mõju. Igal juhul ei kuulu meetmete jõustamine uurimise kohaldamisalasse.

(253) Pärast avalikustamist kordas ajutine kontsern samu väiteid. Ta väitis, et komisjon peaks keskenduma pigem turujärelevalve tugevdamisele kui kaubanduse kaitsemeetmete laiendamisele, et kõrvaldada turumoonutuste algpõhjused ja tagada kõigile sidusrühmadele võrdsed tingimused. Kontserni sõnul loovad kaubanduse kaitsemeetmed tahtmatult õigusraamistiku, mis soodustab madalama standardiga ja ohtlike jalgrataste importi, muutes samal ajal keeruliseks selliste Hiina RVst pärit elektrijalgrataste tootjate olukorra, kellel on pikaajalised eesmärgid liidu turul.

(254) Komisjon leidis, et ajutise kontserni esitatud väiteid on juba käsitletud põhjenduses 251. Kuna uusi sisulisi märkusi sel teemal ei esitatud, kinnitati põhjenduses 252 esitatud järeldus.

(255) Ajutine kontsern väitis ka, et kaubanduse kaitsemeetmete kehtetuks tunnistamine ei tooks kaasa kahjustava impordi märkimisväärset suurenemist, sest nende sõnul õõnestas Hiina impordi tagasihoidlik 4,4 % turuosa läbivaatamisega seotud uurimisperioodil väidet, et Hiinast pärit import kujutab endast märkimisväärset ohtu.

(256) Komisjon leidis, et turuosa kasv 4,4 %-ni läbivaatamisega seotud uurimisperioodil toimus olukorras, kus kehtisid kaubanduse kaitsemeetmed. Kaubanduse kaitsemeetmete tõttu suurenes Hiinast pärit impordi turuosa asjaomasel perioodil ainult 2,1 protsendipunkti. Võttes arvesse liidu turu atraktiivsust, tootmisvõimsust ja vaba tootmisvõimsust Hiina RVs ning kolmandatesse riikidesse suunatud ekspordi hindade ja liidu hinnataseme vahelist seost, järeldas komisjon, et meetmete kehtetuks tunnistamise korral suureneks märkimisväärselt Hiina RVst pärit dumpinguhinnaga import kahjustaval hinnatasemel. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

(257) Lisaks väitis ajutine kontsern, et komisjon tugines kontrollimata teabele ja väidetele, mis seavad ohtu uurimise erapooletuse, eelkõige mis puudutab taotluse esitaja väiteid.

(258) Nagu on märgitud põhjendustes 33 ja 34, kohaldas komisjon alusmääruse artiklit 28, kuna Hiina RV elektrijalgrataste tootjate koostööst ei piisanud käesoleva aegumise läbivaatamise jaoks representatiivsete järelduste tegemiseks ning Hiina RV valitsus ja teised asjaomased isikud ei teinud koostööd, kasutas komisjon kooskõlas alusmääruse artikliga 28 kättesaadavaid fakte. Sellest tulenevalt põhinesid järeldused subsideerimise jätkumise ning kahju kordumise tõenäosuse kohta kättesaadavatel faktidel, eelkõige koos läbivaatamistaotlusega esitatud teabel, läbivaatamisega seotud uurimise käigus koostööd teinud isikutelt (nimelt taotluse esitajalt ja valimisse kaasatud liidu tootjatelt) saadud teabel, komisjoni esialgse uurimise järeldustel, komisjoni viimaste subsiidiumivastaste uurimiste järeldustel Hiina soodustatud tootmisharude kohta ning komisjoni talituste töödokumendil oluliste moonutuste kohta. Valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud kogu teavet kontrolliti põhjalikult. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

6.3. **Kasutajate ja sõltumatute importijate huvid**

(259) Ükski kasutaja ega sõltumatu importija endast teada ei andnud ega teinud käesolevas uurimises koostööd, st ei esitanud lisaks eespool nimetatud teatele vastust küsimustikule. Komisjon leidis endale kättesaadava teabe põhjal, et puuduvad tõendid, mis oleksid vastuolus esialgse uurimise järeldusega, et negatiivset mõju sõltumatutele importijatele ei saa pidada ebaproportsionaalseks ning seda leevendas alternatiivsete tarneallikate kättesaadavus. Tasakaalustusmeetmete positiivne mõju liidu turule, eelkõige liidu tootmisharule, kaalus üles võimaliku negatiivse mõju teistele huvirühmadele. Uurimine kinnitas, et lisaks Hiinale on üha rohkem teisi tarneallikaid kolmandatest riikidest. Komisjon järeldas seega, et meetmete kohaldamise jätkamine ei oleks kasutajate ja importijate jaoks ebaproportsionaalselt kahjulik.

(260) Pärast avalikustamist väitis üks huvitatud isik, et kui meetmeid kehtetuks ei tunnistata, on elektrijalgrataste hind jätkuvalt liiga kõrge ja need on kasutajatele vähem kättesaadavad. Ta väitis, et kui meetmed kehtetuks tunnistataks, tooks elektrijalgrataste hinna alanemine kaasa elektrijalgrataste müügi märkimisväärse suurenemise. Komisjon leidis, et madalamad hinnad ei too tingimata kaasa müügi suurenemist, sest lisaks hinnale on elektrijalgratta ostmisel olulised ka ohutus, kvaliteet, usaldusväärsus ja kaasnevad teenused. Meetmete kehtetuks tunnistamisel oleks ka negatiivne mõju liidu tootmisharu majanduslikule olukorrale, mis mõjutaks innovatsiooni ja tootevalikut ning vähendaks kasutajate valikuvõimalusi. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

6.4. **Järeldus liidu huvide kohta**

(261) Eeltoodu põhjal järeldas komisjon, et liidu huvide seisukohast puuduvad kaalukad põhjused, mis takistaksid Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote impordi suhtes kehtestatud meetmete säilitamist.

7. **TASAKAALUSTUSMEETMED**

(262) Komisjoni järelduste põhjal subsideerimise jätkumise, kahju kordumise ja liidu huvide kohta tuleks Hiinast pärit elektrijalgrataste suhtes kehtivad tasakaalustusmeetmed säilitada.

(263) Selleks et minimeerida tollimaksudest kõrvalehiilimist maksumäärade erinevuste tõttu, tuleb individuaalsete tasakaalustavate tollimaksude rakendamise tagamiseks võtta erimeetmeid. Individuaalset tasakaalustavat tollimaksu saab kohaldada üksnes siis, kui liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve. See arve peab vastama käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 sätestatud nõuetele. Kuni sellise arve esitamiseni tuleks impordi suhtes kohaldada tasakaalustavat tollimaksu, mida kohaldatakse „kogu muu Hiina RVst pärit impordi suhtes“.

(264) Kuigi sellise arve esitamine on vajalik selleks, et liikmesriikide tolliasutused saaksid kohaldada impordi suhtes individuaalseid tasakaalustava tollimaksu määrasid, peavad tolliasutused peale selle dokumendi arvesse võtma ka muid asjaolusid. Isegi kui esitatakse arve, mis vastab kõigile käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 esitatud nõuetele, peavad liikmesriikide tolliasutused tegema kooskõlas tollieeskirjadega tavapärased kontrollid ja – nagu ka kõigil muudel juhtudel – võivad nõuda täiendavaid dokumente (veodokumendid jne), et kontrollida deklaratsioonis esitatud üksikasjade õigsust ning veenduda, et madalama tollimaksumäära kohaldamine on õigustatud.

(265) Kui sellise äriühingu liitu suunatud impordi maht, mille suhtes kohaldatakse madalamaid individuaalseid tollimaksumäärasid, suureneb pärast asjaomaste meetmete kehtestamist märgatavalt, võib sellist mahu suurenemist käsitleda meetmete kohaldamisest tuleneva kaubandusstruktuuri muutusena alusmääruse artikli 23 lõike 1 tähenduses. Sel juhul – ja kui tingimused on täidetud – võib algatada meetmetest kõrvalehoidmist käsitleva uurimise. Sellise uurimise käigus võib muu hulgas uurida individuaalse(te) tollimaksumäära(de) kaotamise ja sellest tulenevalt kogu riiki hõlmava tollimaksu kehtestamise vajadust.

(266) Käesolevas määruses sätestatud äriühingu individuaalseid tasakaalustava tollimaksu määrasid kohaldatakse üksnes kõnealuste juriidiliste isikute toodetud ja Hiina RVst pärineva vaatlusaluse toote impordi suhtes. Sellise vaatlusaluse toote impordi suhtes, mille on tootnud mis tahes muu käesoleva määruse regulatiivosas konkreetselt nimetamata äriühing, sealhulgas mõni konkreetselt nimetatud äriühingutega seotud üksus, tuleks kohaldada tollimaksumäära, mida kohaldatakse „kogu muu Hiina Rahvavabariigist pärit impordi“ puhul. Nende suhtes ei tohiks kohaldada ühtki individuaalset tasakaalustava tollimaksu määra.

(267) Äriühing võib taotleda individuaalse tollimaksumäära kohaldamist pärast oma juriidilise isiku nimevahetust. Taotlus tuleb saata komisjonile ([88]). Taotlus peab sisaldama kogu vajalikku teavet, mis võimaldab kindlaks teha, et muudatus ei mõjuta äriühingu õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale. Kui äriühingu nimevahetus ei mõjuta tema õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale, avaldatakse muutmisteade nimemuutuse kohta *Euroopa Liidu Teatajas*.

(268) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) 2024/2509 ([89]) (mis käsitleb liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantsreegleid) artikli 109 kohaselt on tasutav viivisemäär juhul, kui tulenevalt Euroopa Liidu Kohtu otsusest tuleb teatav summa tagasi maksta, Euroopa Keskpanga poolt oma peamiste refinantseerimistehingute suhtes kohaldatav määr, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias iga kuu esimesel kalendripäeval.

(269) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2016/1036 artikli 15 lõike 1 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärinevate ja praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARICi kood 8711 60 90 10) alla kuuluvate pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrataste impordi suhtes.

2. Lõpliku tasakaalustava tollimaksu määrad, mida kohaldatakse lõikes 1 kirjeldatud ja allpool loetletud äriühingute toodetud toote netohinna suhtes liidu piiril enne tollimaksu sissenõudmist, on järgmised.

Päritoluriik	Äriühing	Lõplik tasakaalustav tollimaks	TARICi lisakood
Hiina Rahvavabariik	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 / Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussels, BELGIQUE/BELGIË.

([89]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. septembri 2024. aasta määrus (EL, Euratom) 2024/2509, mis käsitleb liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantsreegleid (ELT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Päritoluriik	Äriühing	Lõplik tasakaalustav tollimaks	TARICi lisakood
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd. ja 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
	Teised I lisas loetletud koostööd tegevad äriühingud	9,2 %	Vt I lisa
	II lisas loetletud äriühingud, kes ei teinud koostööd esialgses subsiidiumivastases määruses, kuid tegid koostööd paralleelses esialgses dumpinguvastases uurimises	17,2 %	Vt II lisa
	Kogu muu Hiina Rahvavabariigist pärit import	17,2 %	C999

3. Lõikes 2 nimetatud äriühingute jaoks kindlaks määratud individuaalset tollimaksumäära kohaldatakse tingimusel, et liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve, millel on arve väljastanud üksuse töötaja nimi ja ametikoht ning tema allkirjastatud ja kuupäevaga varustatud avaldus järgmises vormis: „Mina, allakirjutanu, kinnitan, et käesoleva arvega hõlmatud, otseekspordiks Euroopa Liitu müüdav (vaatlusalune toode) (koguses) on toodetud (äriühingu nimi ja aadress) poolt (TARICi lisakood) [asjaomases riigis]. Kinnitan, et sellel arvel esitatud teave on täielik ja õige.“ Kui sellist arvet ei esitata, kohaldatakse kõigi muude äriühingute suhtes kohaldatavat tollimaksu.

4. Juhtudel, mil tasakaalustav tollimaks on maha arvatud dumpinguvastasest tollimaksust teatavate eksportivate tootjate puhul, peaksid määruse (EL) 2016/1037 artikli 21 kohased tagastamise taotlused käivitama ka dumpingumarginaali hindamise selle eksportiva tootja jaoks, mis kehtib tagasimakse uurimisperioodi jooksul. Taotluse esitajale tagasimakstav summa ei tohi ületada erinevust sissenõutud tollimaksu ning tagasimaksmise uurimise käigus kindlaks tehtud tasakaalustava ja dumpinguvastase tollimaksu summat.

5. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 23. jaanuar 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Nimi	Provints	TARICi lisakood
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

Nimi	Provints	TARICi lisakood
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. ja 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. ja Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

II LISA

Nimi	Provints	TARICi lisakood
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