PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/114

od 23. siječnja 2025.

o uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine nakon revizije zbog predstojećeg isteka mjera u skladu s člankom 18. Uredbe (EU) 2016/1037 Europskog parlamenta i Vijeća

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2016/1037 Europskog parlamenta i Vijeća od 8. lipnja 2016. o zaštiti od subvencioniranog uvoza iz zemalja koje nisu članice Europske unije ([1]) („osnovna uredba”), a posebno njezin članak 18.,

budući da:

1. POSTUPAK

1.1. Mjere na snazi

(1) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/72 ([2]) („početna uredba”) Europska komisija („Komisija”) uvela je kompenzacijsku pristojbu na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine (NRK, „predmetna zemlja” ili „Kina”). Kompenzacijske pristojbe koje su trenutačno na snazi kreću se od 3,9 % do 17,2 % („početne mjere”). Ispitni postupak koji je doveo do uvođenja početnih mjera dalje u tekstu naziva se „početni ispitni postupak”.

(2) Nakon presude Općeg suda u predmetu T-243/19 kompenzacijske pristojbe za društvo Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. ponovno su uvedene u ožujku 2023. Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2023/610 ([3]). Ponovno uvedena pristojba utvrđena je na istoj razini kao u početnoj uredbi. To znači da su trenutačno na snazi stope kompenzacijske pristojbe utvrđene Provedbenom uredbom (EU) 2019/72.

(3) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/73 ([4]) Komisija je uvela i konačne antidampinške mjere na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Kine. Antidampinške pristojbe koje su trenutačno na snazi kreću se od 9,9 % do 70,1 %.

1.2. Pokretanje revizije zbog predstojećeg isteka mjera

(4) Komisija je 17. siječnja 2024. pokrenula reviziju zbog predstojećeg isteka mjera u vezi s uvozom električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine u Uniju na temelju članka 18. osnovne uredbe. Objavila je Obavijest o pokretanju postupka u *Službenom listu Europske unije* ([5]) („Obavijest o pokretanju postupka”).

([1]) SL L 176, 30.6.2016., str. 55., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.
([2]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/72 od 17. siječnja 2019. o uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine (SL L 16, 18.1.2019., str. 5., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([3]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/610 od 17. ožujka 2023. o ponovnom uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine u pogledu društva Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd nakon presude Općeg suda u predmetu T-243/19 (SL L 80, 20.3.2023., str. 54., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).
([4]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/73 od 17. siječnja 2019. o uvođenju konačne antidampinške pristojbe i konačnoj naplati privremene pristojbe uvedene na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine (SL L 16, 18.1.2019., str. 108., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([5]) Obavijest o pokretanju revizije zbog predstojećeg isteka antisubvencijskih mjera koje se primjenjuju na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine (SL C, C, C/2024/798, 17.1.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komisija je pokrenula ispitni postupak nakon zahtjeva za reviziju koji je 16. listopada 2023. podnijelo Europsko udruženje proizvođača bicikala („zahtjev” i „podnositelj zahtjeva”) u ime Unijine industrije električnih bicikala u smislu članka 10. stavka 6. osnovne uredbe. Zahtjev je sadržavao dokaze o vjerojatnosti nastavka subvencioniranja i ponavljanja štete za industriju Unije koji su bili dostatna osnova za pokretanje ispitnog postupka.

(6) Komisija je prije pokretanja revizije zbog predstojećeg isteka mjera obavijestila kinesku vladu ([6]) da je primila propisno dokumentiran zahtjev te ju je pozvala na konzultacije u skladu s člankom 10. stavkom 7. osnovne uredbe. Kineska vlada nije na to odgovorila pa se konzultacije nisu održale.

1.3. **Razdoblje ispitnog postupka revizije i razmatrano razdoblje**

(7) Ispitnim postupkom o subvencioniranju i šteti obuhvaćeno je razdoblje od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2023. („razdoblje ispitnog postupka revizije” ili „RIPR”). Ispitivanjem kretanja relevantnih za procjenu vjerojatnosti nastavka ili ponavljanja štete obuhvaćeno je razdoblje od 1. siječnja 2020. do kraja razdoblja ispitnog postupka revizije („razmatrano razdoblje”).

1.4. **Zainteresirane strane**

(8) Komisija je u Obavijesti o pokretanju postupka pozvala zainteresirane strane da joj se obrate radi sudjelovanja u ispitnom postupku. Osim toga, Komisija je o pokretanju revizije zbog predstojećeg isteka mjera obavijestila podnositelja zahtjeva, sve poznate proizvođače iz Unije, poznate proizvođače u NRK-u i tijela NRK-a, poznate uvoznike, korisnike i udruženja za koja se zna da se postupak na njih odnosi te ih je pozvala na sudjelovanje.

(9) Zainteresirane strane imale su priliku dostaviti primjedbe na pokretanje revizije zbog predstojećeg isteka mjera i zatražiti saslušanje pred Komisijom i/ili službenikom za saslušanje u trgovinskim postupcima. Javila se i iznijela primjedbe *ad hoc* skupina u ime osam društava iz Unije koja sastavljaju dijelove za e-bicikle uvezene iz Kine i ostalih trećih zemalja. Te se primjedbe nisu odnosile na samo pokretanje postupka, a razmotrene su u odjeljku 6. o interesu Unije. Ta skupina je zatražila i saslušanje pred Komisijom, koje je održano 30. travnja 2024.

1.5. **Odabir uzorka**

(10) U Obavijesti o pokretanju postupka Komisija je navela da je moguće da će provesti odabir uzorka zainteresiranih strana u skladu s člankom 27. osnovne uredbe.

1.5.1. *Odabir uzorka proizvođača iz Unije*

(11) Komisija je u Obavijesti o pokretanju postupka navela da je odlučila ograničiti ispitni postupak na razuman broj proizvođača iz Unije odabirom uzorka. Komisija je odabrala uzorak na temelju najveće reprezentativne količine proizvodnje koja bi se razumno mogla ispitati u raspoloživom vremenu.

(12) U skladu s člankom 27. osnovne uredbe Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe o privremenom uzorku. Nije zaprimljena nijedna primjedba na privremeni uzorak. Uzorak se smatrao reprezentativnim za industriju Unije.

1.5.2. *Odabir uzorka uvoznika*

(13) Kako bi odlučila je li odabir uzorka potreban i, ako jest, kako bi odabrala uzorak, Komisija je od nepovezanih uvoznika zatražila da dostave informacije navedene u Obavijesti o pokretanju postupka.

(14) Nijedan nepovezani uvoznik nije odgovorio na obrazac za odabir uzorka.

([6]) Izraz „kineska vlada” u ovoj se Uredbi upotrebljava u širem smislu te uključuje Državno vijeće, kao i sva ministarstva, odjele, agencije i uprave na središnjoj, regionalnoj ili lokalnoj razini.

1.5.3. *Odabir uzorka proizvođača izvoznika iz NRK-a*

(15) Kako bi odlučila je li odabir uzorka potreban i, ako jest, kako bi odabrala uzorak, Komisija je od svih poznatih proizvođača u NRK-u zatražila da dostave informacije navedene u Obavijesti o pokretanju postupka. Osim toga, Komisija je od Misije Narodne Republike Kine pri Europskoj uniji zatražila da utvrdi eventualne ostale proizvođače koji bi mogli biti zainteresirani za sudjelovanje u ispitnom postupku i/ili da s njima stupi u kontakt.

(16) Odgovor u okviru odabira uzorka dostavila su samo dva proizvođača izvoznika iz Narodne Republike Kine pa se smatralo da odabir uzorka nije potreban. Međutim, ta su dva društva zajedno činila manje od 0,1 % kineske industrije električnih bicikala u pogledu i. izvoza u Uniju, ii. domaće prodaje i iii. proizvodnog kapaciteta u Kini u razdoblju ispitnog postupka revizije. Komisija je stoga smatrala da se ona ne mogu smatrati reprezentativnima za kinesku industriju električnih bicikala za potrebe ispitnog postupka revizije zbog predstojećeg isteka mjera i da se na informacijama o njima ne mogu temeljiti reprezentativni nalazi o cjelokupnom izvozu iz NRK-a u Uniju.

(17) U skladu s tim Komisija je zaključila da suradnja proizvođača električnih bicikala iz NRK-a nije dostatna kako bi se dobili reprezentativni nalazi te je oba društva i tijela Narodne Republike Kine obavijestila da namjerava primijeniti članak 28. osnovne uredbe i svoje nalaze o nastavku ili ponavljanju subvencioniranja i štete u vezi s uvozom iz Narodne Republike Kine temeljiti na raspoloživim podacima.

1.6. **Odgovori na upitnik i posjeti radi provjere**

(18) Komisija je dva društva koja su dostavila odgovor u okviru odabira uzorka pozvala da se obrate službama Komisije ako namjeravaju ispuniti odgovor na upitnik bez obzira na to što nisu reprezentativna za industriju e-bicikala u NRK-u (vidjeti prethodno navedeno). Pri pokretanju ispitnog postupka primjerak upitnika stavljen je na raspolaganje u dokumentaciji koja se daje na uvid zainteresiranim stranama i na internetskim stranicama Glavne uprave za trgovinu. Nisu dostavljeni odgovori na upitnik.

(19) Komisija je 12. veljače 2024. poslala upitnik kineskoj vladi. Od kineske vlade zatražila je i da proslijedi posebne upitnike i. Kineskom društvu za osiguranje izvoza i kredita („Sinosure”), ii. proizvođačima i distributerima motora, baterija i drugih dijelova i komponenti za e-bicikle te iii. bankama i drugim financijskim institucijama za koje kineska vlada zna da su dale zajmove predmetnoj industriji.

(20) Komisija nije primila odgovore na prethodno navedene upitnike. U skladu s tim je verbalnom notom od 5. travnja 2024. obavijestila kinesku vladu da namjerava primijeniti članak 28. osnovne uredbe u pogledu informacija zatraženih u upitnicima poslanima kineskoj vladi te ju je pozvala da o tome dostavi primjedbe. Nisu zaprimljene nikakve primjedbe.

(21) Komisija je zatražila i provjerila sve informacije koje je smatrala potrebnima za utvrđivanje vjerojatnosti nastavka ili ponavljanja dampinga i štete te interesa Unije. Posjeti radi provjere u skladu s člankom 26. osnovne uredbe obavljeni su u poslovnim prostorima sljedećih društava:

Proizvođači iz Unije

— Cube Bikes, Njemačka,

— Accell Hunland, Mađarska,

— Cross, Bugarska.

1.7. **Objava**

(22) Komisija je 25. listopada 2024. objavila osnovne činjenice i razmatranja na temelju kojih je namjeravala zadržati kompenzacijske pristojbe koje su na snazi. Svim je strankama odobren rok u kojem su mogle iznijeti primjedbe na objavu.

(23) Nekoliko zainteresiranih strana dostavilo je primjedbe, koje je Komisija razmotrila i na koje je odgovorila u odjeljcima 2.3., 3.9. i 6. u nastavku. Saslušanje je omogućeno jednoj stranci koja ga je zatražila.

2. **PROIZVOD IZ POSTUPKA REVIZIJE, PREDMETNI PROIZVOD I ISTOVJETNI PROIZVOD**

2.1. **Proizvod iz postupka revizije**

(24) Proizvod iz postupka revizije isti je kao u početnom ispitnom postupku, odnosno bicikli i slična vozila s pedalama potpomognutim pomoćnim električnim motorom („električni bicikli" ili „e-bicikli"), trenutačno razvrstani u oznake KN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (oznaka TARIC 8711 60 90 10).

2.2. **Predmetni proizvod**

(25) Predmetni proizvod u ovom ispitnom postupku jest proizvod iz postupka revizije podrijetlom iz Narodne Republike Kine

2.3. **Istovjetni proizvod**

(26) Kako je utvrđeno u početnom ispitnom postupku, u ovom ispitnom postupku revizije zbog predstojećeg isteka mjera potvrđeno je da sljedeći proizvodi imaju ista osnovna fizička i tehnička svojstva te iste osnovne namjene:

— predmetni proizvod pri izvozu u Uniju,

— proizvod iz postupka revizije koji se proizvodi i prodaje na domaćem tržištu Narodne Republike Kine,

— proizvod iz postupka revizije koji proizvođači izvoznici proizvode i prodaju u ostatku svijeta, i

— proizvod iz postupka revizije koji u Uniji proizvodi i prodaje industrija Unije.

(27) Stoga se ti proizvodi smatraju istovjetnim proizvodima u smislu članka 2. točke (c) osnovne uredbe.

(28) Nakon objave jedna stranka tvrdila je da bi Komisija trebala navesti da se dijelovi koje uvoze izuzeti uvoznici i/ili se uvoze od izuzetih stranih izvoznika na temelju Provedbene odluke Komisije (EU) 2024/1279 ([7]) ne bi trebali smatrati predmetnim proizvodom. Prema toj stranci trebalo bi pojasniti da dijelovi predmetnog proizvoda koji će se upotrebljavati za predmetni proizvod ne podliježu kompenzacijskim pristojbama ako se uvoze odvojeno.

(29) Komisija je smatrala da takvo pojašnjenje nije opravdano jer dijelovi nisu obuhvaćeni mjerama na koje se ova revizija odnosi. Na temelju toga ta je tvrdnja odbačena.

([7]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2024/1279 od 8. svibnja 2024. o izuzećima od proširene antidampinške pristojbe na određene dijelove za bicikle podrijetlom iz Narodne Republike Kine na temelju Uredbe Komisije (EZ) br. 88/97 (SL L, 2024/1279, 21.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. VJEROJATNOST NASTAVKA SUBVENCIONIRANJA

(30) U skladu s člankom 18. osnovne uredbe i kako je navedeno u Obavijesti o pokretanju postupka, Komisija je ispitala postoji li vjerojatnost da će zbog isteka postojećih mjera doći do nastavka subvencioniranja.

3.1. Nesuradnja i korištenje raspoloživih podataka u skladu s člankom 28. stavkom 1. osnovne uredbe

(31) Komisija je 12. veljače 2024. poslala upitnik kineskoj vladi. Od kineske vlade zatražila je i da proslijedi posebne upitnike i. Kineskom društvu za osiguranje izvoza i kredita („Sinosure"), ii. proizvođačima i distributerima motora, baterija i drugih dijelova i komponenti za e-bicikle te iii. bankama i drugim financijskim institucijama za koje kineska vlada zna da su dale zajmove predmetnoj industriji.

(32) Komisija nije primila odgovore na prethodno navedene upitnike. U skladu s tim je verbalnom notom od 5. travnja 2024. obavijestila kinesku vladu da namjerava primijeniti članak 28. osnovne uredbe u pogledu informacija zatraženih u upitnicima poslanima kineskoj vladi te ju je pozvala da o tome dostavi primjedbe. Nisu zaprimljene nikakve primjedbe.

(33) Budući da suradnja proizvođača električnih bicikala iz NRK-a nije bila dostatna da bi se dobili reprezentativni nalazi za potrebe ove revizije zbog predstojećeg isteka mjera (vidjeti uvodne izjave 16. i 17.), a kineska vlada i druge relevantne stranke u NRK-u od kojih je zatraženo da dostave informacije, kako je prethodno opisano, nisu surađivale, Komisija je u skladu s člankom 28. osnovne uredbe upotrijebila raspoložive podatke kako bi utvrdila vjerojatnost nastavka subvencioniranja industrije električnih bicikala u NRK-u.

(34) U skladu s tim Komisija se u analizi koristila svim raspoloživim podacima, a osobito sljedećim:

(a) informacijama iz zahtjeva;

(b) nalazima Komisije iz početnog ispitnog postupka, kako je utvrđeno u Provedbenoj uredbi (EU) 2019/72;

(c) nalazima najnovijih antisubvencijskih ispitnih postupaka koje je Komisija provela u vezi s poticanim industrijama u Kini, kao što su one koje proizvode premazani fini papir ([8]) (ispitni postupak o premazanom finom papiru), toplovaljani plosnati čelik ([9]) (ispitni postupak o toplovaljanom plosnatom čeliku), filamentna staklena vlakna (ispitni postupak o rovingu od staklenih vlakana) ([10]) i kabele od optičkih vlakana (ispitni postupak o kabelima o optičkih vlakana) ([11]), u okviru kojih su ispitane slične subvencije;

(d) Radnim dokumentom službi Komisije o znatnim poremećajima u gospodarstvu Narodne Republike Kine u svrhu ispitnih postupaka trgovinske zaštite („Izvješće o Kini") ([12]).

([8]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1647 od 21. kolovoza 2023. o uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz određenog premazanog finog papira podrijetlom iz Narodne Republike Kine nakon revizije zbog predstojećeg isteka mjera u skladu s člankom 18. Uredbe (EU) 2016/1037 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 207, 22.8.2023., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1123 od 7. lipnja 2023. o uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz određenih toplovaljanih plosnatih proizvoda od željeza, nelegiranog čelika ili drugog legiranog čelika podrijetlom iz Narodne Republike Kine nakon revizije zbog predstojećeg isteka mjera u skladu s člankom 18. Uredbe (EU) 2016/1037 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 148, 8.6.2023., str. 84., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/328 od 24. veljače 2021. o uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz proizvoda od beskonačnih filamentnih staklenih vlakana podrijetlom iz Narodne Republike Kine nakon revizije zbog predstojećeg isteka mjera u skladu s člankom 18. Uredbe (EU) 2016/1037 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 65, 25.2.2021., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/72 od 18. siječnja 2022. o uvođenju konačnih kompenzacijskih pristojbi na uvoz kabela od optičkih vlakana podrijetlom iz Narodne Republike Kine i izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) 2021/2011 o uvođenju konačne antidampinške pristojbe na uvoz kabela od optičkih vlakana podrijetlom iz Narodne Republike Kine (SL L 12, 19.1.2022., str. 34., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Uvodne napomene o industriji električnih bicikala u NRK-u**

(35) U početnom ispitnom postupku Komisija je utvrdila viziju kineske vlade za poboljšanje i promicanje ključnih industrija, kao što je industrija električnih bicikala, provedbom nekoliko planova na nacionalnoj, lokalnoj i sektorskoj razini. Konkretno, 13. petogodišnji plan za nacionalni gospodarski i socijalni razvoj NRK-a za razdoblje 2016. – 2020. („13. petogodišnji plan”) uključivao je vozila na nove oblike energije kao stratešku industriju ([13]), a u Planu razvoja lake industrije za isto razdoblje (2016. – 2020.), koji je kineska vlada pripremila za provedbu 13. petogodišnjeg plana i inicijative Made in China 2025, industrije bicikala i baterija izričito su utvrđene kao ključne industrije.

(36) Kako je opisano u početnoj uredbi ([14]), u skladu s Planom razvoja lake industrije industriji bicikala i električnih bicikala potrebno je „inženjerstvo za preobrazbu tehnologije” kroz „industrijalizaciju bicikala izrađenih od novih materijala, tehničku preobrazbu pametne, ekološki prihvatljive i učinkovite linije za proizvodnju električnih bicikala i ključnih dijelova”. U tom se planu preporučuje i „promicanje razvoja industrije bicikala u smjeru proizvodnje lakih, diverzificiranih, modernih i pametnih bicikala. Ubrzavanje istraživanja i razvoja te primjene tehnologije lakih materijala visoke čvrstoće, prijenosa, pogonskog sustava, novih izvora energije, pametnih senzora i interneta stvari. Usmjeravanje na razvoj diverzificiranih bicikala prikladnih za moderne i svakodnevne namjene, vježbanje i *fitness*, duge terenske vožnje i lako sklapanje te električnih bicikala koji su u skladu sa standardnim i pametnim električnim biciklima s litij-ionskim baterijama”. Nadalje, u Planu razvoja lake industrije navode se i neke konkretne mjere politike za promicanje ključnih industrija, kao što su industrije električnih bicikala i baterija. Posebno se upućuje na mjere kao što su reforma povećanja pristupa tržištu, povećanje financijske potpore putem porezne politike i financijska potpora.

(37) Nadalje, u 13. petogodišnjem planu za industriju bicikala i električnih bicikala (2016. – 2020.), koji je izdalo Kinesko udruženje za bicikle („CBA”), industrija bicikala uključena je u perspektivne industrije te je navedeno sljedeće: „perspektivne su industrije promaknute do razine nacionalne strategije, primjerice novi izvori energije, novi materijali, internet, očuvanje energije i zaštita okoliša te informacijska tehnologija, pa je neizbježan trend za tradicionalne industrije da ulaze u društvo proizvođača srednje i vrhunske kvalitete. Osobito nakon što je na Petoj plenarnoj sjednici predloženo ‚promicanje niskougljičnog razvoja prometa i prijevoza te poticanje zelenog putovanja biciklima', industrija bicikala zasigurno će dobiti nove povijesne mogućnosti za razvoj”. U 13. planu za bicikle navedeno je i sljedeće: „[o]pseg izvoza bicikala i rezervnih dijelova ostat će stabilan, a izvoz električnih bicikala izrazito će se povećati. Integriranje industrije dodatno će se pojačati, a doprinos vodećih poduzeća obujmu proizvodnje premašit će 50 %. Industrija će poticati, zajednički izgraditi i usavršiti od tri do pet industrijskih klastera i karakterističnih regija. Udio bicikala srednje i vrhunske kvalitete i bicikala s litijskim baterijama povećavat će se svake godine”. Jedna od glavnih zadaća navedenih u Planu je „nastavak promicanja razvoja raznolikih, markiranih i vrhunskih bicikala u industriji te postupno povećanje udjela osoba koje putuju biciklom i udjela bicikala srednje i vrhunske kvalitete; realizacija laganih i pametnih električnih bicikala s litijskom baterijom te stalno povećanje tržišnog udjela bicikala s litijskom baterijom te udjela električnih bicikala u izvozu” ([15]).

(38) Nadalje, u Katalogu investicijskih projekata koji podliježu provjeri i odobrenju vlade kineska vlada signalizirala je da će se prednost sve više davati vozilima na alternativne izvore energije, uključujući električne bicikle: „[p]roizvodni kapacitet koji povećava broj tradicionalnih vozila na goriva strogo će se kontrolirati tako da u načelu novi proizvođači tradicionalnih vozila na goriva neće više biti provjeravani niti će dobivati odobrenje za proizvodnju. Radit će se na aktivnom usmjeravanju zdravog i pravilnog razvoja vozila na alternativne izvore energije” ([16]).

(39) Osim toga, u inicijativi Made in China 2025, Odluci br. 40 i Nacionalnom planu za srednjoročni i dugoročni znanstveni i tehnološki razvoj (2006. – 2020.) industrija električnih bicikala utvrđena je kao strateška/poticana ključna industrija čiji bi razvoj trebalo prioritizirati i poticati ([17]).

([13]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave od 97. do 100.
([14]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave od 101. do 106.
([15]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave od 109. do 113.
([16]) *Ibid.*, uvodna izjava 114.
([17]) *Ibid.*, uvodna izjava 129.

(40) Nadalje, u početnom ispitnom postupku utvrđeno je i da kineska vlada u okviru različitih planova na nacionalnoj, regionalnoj i sektorskoj razini uz industriju električnih bicikala potiče i industriju njihovih dijelova, posebno motora i baterija ([18]). Naime, u 13. petogodišnjem planu izričito se upućuje na potporu razvoju visokoučinkovitog skladištenja energije, dok je u Planu razvoja lake industrije industrija baterija navedena kao ključna industrija. Osim toga, dijelovi za bicikle, posebno baterije i laki metali za okvire, nalaze se na popisu poticanih industrija u Katalogu smjernica za industrije sa stranim ulaganjima i Katalogu prioritetnih industrija za strana ulaganja u središnjoj i zapadnoj Kini. Naposljetku, litij-ionske baterije nalaze se na popisu poticanih industrija u Katalogu smjernica za restrukturiranje industrije.

(41) Komisija je stoga u početnoj uredbi zaključila da se industrija električnih bicikala i industrija njihovih dijelova smatraju ključnim/strateškim industrijama čiji je razvoj kineska vlada aktivno nastojala ostvariti kao cilj politike ([19]).

(42) U zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera potvrđeno je da kineska vlada na temelju različitih dokumenata o politikama i zakonodavstva nastavlja aktivno podupirati razvoj industrije električnih bicikala i industrije njihovih dijelova, koje se u Kini i dalje smatraju ključnim industrijama, kako je navedeno u nastavku.

14. petogodišnji plan

(43) U 14. petogodišnjem planu za razdoblje 2021. – 2025. istaknuta je strateška vizija kineske vlade za poboljšanje i promicanje ključnih industrija ([20]). Prema njegovu prvom poglavlju, promicanje modernizacije tradicionalne industrijske strukture i produbljivanje „tehnološke revolucije i industrijske preobrazbe" jedna je od glavnih razvojnih linija. Ta je ideja dodatno razrađena u četvrtom poglavlju, koje se odnosi na razvoj optimiziranog i modernog industrijskog sustava kako bi Kina postala „proizvođačka velesila". Kako bi se „ubrzao i proširio razvoj" perspektivnih industrija, u okviru plana podupire se razvoj i potiče proizvodnja „vozila na nove oblike energije te zelenih i ekološki prihvatljivih proizvoda", kao što je već bio slučaj u 13. petogodišnjem planu.

(44) Četrnaesti petogodišnji plan dodatno se provodi u okviru lokalnih i sektorskih planova u kojima je utvrđen smjer politika koje treba provesti za razvoj strateških industrija i sektora.

(45) Radi učinkovite provedbe na svakoj razini nižoj od središnje 14. petogodišnji plan provodi se uz pokrajinske i lokalne planove. Konkretno:

(46) U 14. petogodišnjem planu pokrajine Tianjin za visokokvalitetni razvoj proizvodne industrije predviđena je ubrzana preobrazba u „uspješan proizvodni grad" ([21]). Pritom Tianjin sektor bicikala/e-bicikala smatra „korisnom industrijom" koju je potrebno „energično" razvijati ([22]). Vozila na nove oblike energije također su prioritet u pokrajini Tianjin, koja želi razvijati štedljiva vozila na nove oblike energije. U skladu s tim planom očekuje se proširenje industrije litij-ionskih baterija, što će se ostvariti razvojem materijala kao što su nikal, grafit i ugljično-silicijski materijali, kako bi se ubrzala njihova primjena u vozilima na nove oblike energije. Drugi materijali relevantni za proizvodnju e-bicikala, kao što su limovi od slitine magnezija i aluminija za dijelove, npr. glavčine kotača, visokokvalitetni čelik za čelične šipke i žice, također su važno područje kojem se nastoji pružiti potpora ([23]). Kao potporu 14. petogodišnjem planu Ured za vanjske poslove Narodne vlade općine Tianjin objavio je popis 33 politička poticaja za gospodarski napredak u prvom tromjesečju 2023., uključujući subvencije do 50 milijuna CNY po poduzeću ([24]).

([18]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave od 116. do 128.
([19]) *Ibid.*, uvodna izjava 130.
([20]) Nacionalni narodni kongres, 2021., Nacrt 14. petogodišnjeg programa za nacionalni gospodarski i socijalni razvoj Narodne Republike Kine i dugoročna vizija do 2035., dostupno na: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (pristupljeno: 22. studenoga 2023.) (na kineskom).
([21]) 14. petogodišnji plan za visokokvalitetni razvoj proizvodne industrije u Tianjinu.
([22]) *Ibid.*, str. 23. – 24.
([23]) *Ibid.*, str. 14. – 20.
([24]) 33 politička poticaja pokrajine Tianjin za gospodarski napredak u prvom tromjesečju 2023., točke 10., 17. i 18.

(47) U Planu visokokvalitetnog razvoja proizvodne industrije u pokrajini Jiangsu u okviru 14. petogodišnjeg plana kao cilj je postavljen napredak u razvoju proizvodnih industrija. Vozila na nove oblike energije jedan su od ključnih industrijskih prioriteta, a podupirat će se programima istraživanja i razvoja te poticanjem spajanja i preuzimanja ([25]). Litij-ionske baterije smatraju se osnovnim proizvodima za električna vozila, a njihov će se razvoj podupirati u okviru programâ istraživanja i razvoja ([26]).

(48) U Akcijskom planu za promicanje stalnog napretka i poboljšanja kvalitete industrijskog gospodarstva u pokrajini Zhejiang predviđeno je jačanje industrijskog lanca, pri čemu su u prvom planu određene industrije, uključujući vozila na nove oblike energije. Ona su jedan su od 27 sektora kojima će pokrajina Zhejiang dodijeliti financijska sredstva ([27]).

(49) U Akcijskom planu za razvoj temeljnih strateških industrijskih klastera moderne lake industrije i industrije tekstila u pokrajini Guangdong (2021. – 2025.) sustavi prijenosa za bicikle uključeni su u ključne tehnologije i materijale u ključnim industrijama moderne lake industrije i industrije tekstila. U planu se pet gradova pokrajine Guangdong navodi kao dio kineske „doline bicikala” (tj. Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan i Zhongshan) ([28]).

(50) Na razini određenih industrijskih sektora Kinesko udruženje za bicikle („CBA”) izdalo je 14. petogodišnji plan za industriju bicikala i električnih bicikala kako bi se pripremio put za širenje kineskih bicikala i e-bicikala na strana tržišta. Kako je potvrđeno i u početnom ispitnom postupku ([29]), CBA je javno tijelo u smislu članka 2. točke (b) osnovne uredbe. Riječ je o podružnici Kineskog nacionalnog vijeća za laku industriju („CNLIC”), bivšeg Ministarstva lake industrije. Osim toga, upravni odbor CBA-e usko je povezan s kineskom vladom. Nadalje, glavni izvršni direktor ili predsjednik poduzeća u državnom vlasništvu ili udruženja za bicikle uvijek mora biti član Komunističke partije Kine („KPK”). Čak i u upravnom odboru privatnih poduzeća koja proizvode e-bicikle, i koja su članovi CBA-e i odbora CBA-e, uvijek mora biti član KPK-a, što potvrđuje prirodu CBA-e kao javnog tijela.

(51) Kako je navedeno u 14. planu za industriju bicikala, cjelokupnu situaciju za razvoj industrije bicikala/e-bicikala treba usmjeravati reformama na „centraliziran način” i usmjeravanjem na opći cilj poboljšanja kvalitete, poboljšanja učinkovitosti te nadogradnje i izgradnje zemlje sa snažnom industrijom bicikala/e-bicikala. U planu se utvrđuju i ciljevi za održavanje velike količine izvoza bicikala/e-bicikala i povećanje udjela kineskih proizvođača na međunarodnom tržištu ([30]). Ti bi se ciljevi trebali postići provedbom politika potpore, kao što je dodjela posebnih sredstava za potporu razvoju industrije bicikala/e-bicikala ([31]).

(52) U 14. petogodišnjem planu za industriju bicikala i električnih bicikala opisana su tri aspekta razvoja kineske industrije bicikala/e-bicikala za razdoblje nakon 14. petogodišnjeg razdoblja: i. do 2025. treba provesti modernizaciju kako bi se konsolidiralo stvaranje zemlje sa snažnom industrijom bicikala/e-bicikala, ii. do 2035. kineska industrija bicikala/e-bicikala postat će glavna sila na međunarodnom tržištu, iii. do sredine stoljeća Kina će postati proizvođač bicikala/e-bicikala sa „statusom zemlje s jakom industrijom bicikala/e-bicikala ([32])”. Uz opći nacionalni plan za industriju bicikala/e-bicikala, u 14. petogodišnjem planu za industriju bicikala i električnih bicikala predviđene su „koordinirane razvojne strategije na regionalnoj razini ([33])”. Deset regija i pokrajina ([34]) usmjereno je na provedbu predviđenog industrijskog rasporeda radi promicanja proizvodnje električnih bicikala, bicikala i dijelova za bicikle u svrhu prelaska na globalnu razinu.

([25]) Plan visokokvalitetnog razvoja proizvodne industrije u pokrajini Jiangsu, str. 42.
([26]) *Ibidem*, str. 27.
([27]) Akcijski plan za promicanje stalnog napretka i poboljšanje kvalitete industrijskog gospodarstva u pokrajini Zhejiang, str. 2. i 15.
([28]) *Action Plan for Developing Strategic Pillar Industry Clusters of Modern Light Industry and Textile in Guangdong Province (2021-2025)*, str. 12 i 15.
([29]) Provedbena uredba (EU) 2019/72 („početni ispitni postupak *o e-biciklima iz Kine*”).
([30]) 14. petogodišnji plan za industriju bicikala i električnih bicikala, str. 3., 4., 13. i 14. Dostupno na internetskim stranicama: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) *Ibid.*, str. 59. i 62. – 63.
([32]) *Ibid.*, str. 27. i 28.
([33]) *Ibid.*, str. 35. – 37.
([34]) Tianjin, zona za zajednički razvoj bicikala i dijelova Wuqing, pokrajina Hebei, pokrajina Jiangsu, baza za izvoz bicikala Suzhou, pokrajina Zhejiang, zona proizvodnje i izvoza električnih bicikala Taizhou, pokrajina Guangdong, industrijska baza za istraživanje, razvoj i dizajn sportskih bicikala Foshan i pokrajina Guangxi.

(53) Još su jedan važan dokument o politici Smjernice o poticanju visokokvalitetnog razvoja lake industrije, u kojima je predviđeno nekoliko mjera potpore za kinesku industriju bicikala, e-bicikala i njihovih dijelova ([35]). Cilj je tih smjernica potaknuti inovacije i proizvodnju svih vrsta bicikala i e-bicikala te razviti proizvodnju baterija za digitalnu i zelenu preobrazbu. To će se postići mjerama fiskalne i financijske potpore, stvaranjem integriranih industrijskih klastera i dodjelom prednosti u okviru politika „Jedan pojas, jedan put" i širenja na međunarodno tržište ([36]).

Made in China 2025

(54) Inicijativa Made in China 2025 je industrijska politika pod vodstvom države koja se provodi kako bi NRK postao dominantna sila u globalnoj visokotehnološkoj proizvodnji, a temelji se na državnim subvencijama, poduzećima u državnom vlasništvu i stjecanju intelektualnog vlasništva kako bi se zamijenio strani kapacitet ([37]). Ured predstavnika Sjedinjenih Američkih Država za trgovinu („USTR") utvrdio je i da je kineska država osigurala više od 500 milijardi USD za potporu utvrđenim industrijama ([38]).

(55) Politika Made in China 2025 uključuje mjere koje se izravno odnose na proizvodnju e-bicikala i popis strateških zadaća koje treba provesti do 2025., uključujući povećanje „aktivnosti na istraživanju i razvoju napredne tehnologije, procesa i opreme kojima se štedi energija i štiti okoliš" te intenziviranje „istraživanja i razvoja zelenih proizvoda, općeg razvoja štedljivih tehnika male mase koje je lako oporabiti, konstantnog unapređivanja energetske učinkovitosti završnih trošila kao što su motori, kotlovi, motori s unutarnjim izgaranjem i električni aparati, […] te zelenog i niskougljičnog razvoja industrije novih materijala, novih izvora energije, vrhunske opreme" ([39]).

Odluka br. 40

(56) Odluka br. 40 Državnog vijeća pravni je dokument izdan 2005. s namjerom povećanja prilagodbe industrijske strukture u Kini poticanjem razvoja visokotehnoloških industrija i gašenja zastarjelih proizvodnih kapaciteta ([40]). U „Katalogu smjernica za prilagodbu industrijske strukture", koji je mjera za provedbu Odluke br. 40, nalaze se ključne smjernice kojima se kineska vlada vodi za projekte ulaganja te služi za oblikovanje i provedbu politika u području javnih financija, oporezivanja, kredita, uvoza i izvoza te zemljišta ([41]).

(57) Odlukom br. 40, koja je pravno obvezujuća za javna tijela i gospodarske subjekte u NRK-u, različiti industrijski sektori razvrstani su u tri kategorije: poticani, ograničeni i zabranjeni projekti. U toj je odluci nekoliko relevantnih sektora razvrstano u kategoriju poticanih, na temelju čega primaju nekoliko subvencija (Državno vijeće nalaže svim kineskim financijskim institucijama da pružaju kreditnu potporu i obećava provedbu „drugih povlaštenih politika za poticane projekte"). Konkretno, u izdanju Kataloga smjernica za prilagodbu industrijske strukture iz 2019. ([42]) baterije i lagani materijali razvrstani su u kategoriju „poticanih" industrija (u skladu s poglavljem XIX.).

([35]) Smjernice o poticanju visokokvalitetnog razvoja lake industrije, 2022., dostupne na: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) *Ibidem*, točke 17., 18., 20., 21. i 23.

([37]) Obavijest Državnog vijeća o objavi inicijative Made in China 2025, dostupno na: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, *2019 Report to Congress On China's WTO Compliance*, ožujak 2020., str. 31. (dostupno na: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Obavijest Državnog vijeća o objavi inicijative Made in China 2025 (dostupno na: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

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

([41]) Odluka Državnog vijeća o proglašenju i provedbi privremenih odredaba o poticanju prilagodbe industrijske strukture br. 40 (2005.); Katalog smjernica za prilagodbu industrijske strukture (2019.) (dostupno na: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Katalog smjernica za prilagodbu industrijske strukture (2019.), str. 17. (dostupno na: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Nadalje, dijelovi za bicikle, a posebno baterije i laki metali za okvire, nalaze se na popisu „poticanih industrija" u Katalogu industrija za poticanje stranih ulaganja (verzija iz 2020.) ([43]).

Zaključci

(59) Na temelju prethodno navedenog i u nedostatku informacija koje bi upućivale na suprotno slijedi da su e-bicikli i njihov lanac opskrbe i dalje dio industrija koje kineska vlada „potiče" i koje stoga primaju kontinuiranu potporu kineske vlade, uključujući pristup povlaštenom financiranju, oslobođenje od poreza, ulazne materijale uz manju naknadu od primjerene (zemljište, baterije, motori itd.) te pristup programima dodjele bespovratnih sredstava na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

3.3. **Subvencije i programi subvencioniranja koji se ispituju u trenutačnoj reviziji zbog isteka mjera**

(60) S obzirom na izostanak suradnje Komisija je odlučila na temelju članka 28. osnovne uredbe ispitati: prvo, je li industrija električnih bicikala u NRK-u u razdoblju ispitnog postupka revizije i dalje ostvarivala koristi od subvencija protiv kojih su uvedene kompenzacijske mjere u početnom ispitnom postupku i koje su navedene u zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, i drugo, vjerojatnost daljnjeg subvencioniranja ako se dopusti istek mjera.

(61) Riječ je o sljedećim subvencijama ili programima subvencija:

(a) Povlašteno financiranje

Zajmovi i kreditne linije

(b) Osiguranje izvoznih kredita

(c) Roba koju osigurava vlada uz manju naknadu od primjerene

Opskrba motorima uz manju naknadu od primjerene

Opskrba baterijama uz manju naknadu od primjerene

Ustupanje prava na korištenje zemljišta uz manju naknadu od primjerene

(d) Programi oslobođenja od izravnog poreza i smanjenja poreza

Povlastice u pogledu poreza na dobit za poduzeća za visoke i nove tehnologije

Prijeboj poreza na dobit poduzeća za troškove istraživanja i razvoja

Oslobođenje od poreza na prihode od dividendi za kvalificirana rezidentna poduzeća

(e) Programi za neizravne poreze i uvozne carine

Oslobođenje od plaćanja PDV-a i povrat uvozne carine za upotrebu uvezene opreme i tehnologije

(f) Programi bespovratnih sredstava

Ad hoc bespovratna sredstva lokalnih / regionalnih tijela

3.4. **Povlašteno financiranje (zajmovi, kreditne linije)**

3.4.1. *Nalazi iz početnog ispitnog postupka*

(62) Komisija je u početnom ispitnom postupku ([44]) utvrdila da su banke u državnom vlasništvu javna tijela jer obavljaju državne poslove, čime zapravo izvršavaju državne ovlasti. Alternativno, Komisija je utvrdila i da je kineska vlada tim bankama u svakom slučaju povjerila izvršavanje funkcija koje se obično povjeravaju vladi i usmjeravala ih u njihovu izvršavanju u smislu članka 3. stavka 1. točke (a) podtočke iv. osnovne uredbe.

([43]) Katalog poticanih industrija za strana ulaganja, točke 129., 268., 269., 271. i 304. (izdanje iz 2022., dostupno na: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.5.1.

(63) Komisija je na temelju normativnog pravnog okvira koji se primjenjuje na financijski sektor u NRK-u, posebno članka 34. Zakona o poslovnim bankama, članka 15. Općih pravila o zajmovima i Odluke br. 40, utvrdila i da je poslovnim bankama u privatnom vlasništvu u Kini povjerena zadaća provođenja vladine politike ili ih se na to usmjerava u smislu članka 3. stavka 1. točke (a) podtočke iv. osnovne uredbe ([45]).

(64) Komisija je stoga u početnom ispitnom postupku zaključila da sve financijske institucije koje posluju u NRK-u provode vladine politike te pružaju zajmove i kreditne linije ([46]) po povlaštenim stopama industriji električnih bicikala, koja se smatrala poticanom industrijom.

(65) Utvrđeno je da korist u smislu članka 3. stavka 2. i članka 6. točke (b) osnovne uredbe postoji u smislu da se zajmovi i kreditne linije odobravaju pod povoljnijim uvjetima nego što bi ih zajmoprimac mogao dobiti na slobodnom tržištu. Korist za zajmoprimce bila je razlika između iznosa kamata koji je društvo stvarno platilo i iznosa koji bi društvo platilo za usporedivi komercijalni zajam ili kreditnu liniju koju bi moglo dobiti na slobodnom tržištu ([47]).

(66) Utvrđeno je da je taj program subvencioniranja specifičan u smislu članka 4. stavka 2. točke (a) osnovne uredbe jer su institucije zajmodavci davale povlaštene zajmove i kreditne linije samo ograničenom broju društava/industrija koje kineska vlada smatra ključnim/strateškim industrijama, među kojima je i industrija električnih bicikala.

(67) Stopa subvencije koja je za taj program utvrđena u početnom ispitnom postupku iznosila je od 0,23 % do 2,77 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.4.2. *Nastavak programa subvencija*

(68) Podnositelj zahtjeva je u zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera dostavio dokaze da industrija električnih bicikala u NRK-u nakon uvođenja početnih mjera i dalje ostvaruje korist od povlaštenog financiranja ([48]).

(69) Podnositelj zahtjeva tvrdi da kineske banke u državnom vlasništvu i dalje dominiraju kineskim bankarskim sustavom i stoga imaju središnju ulogu u podupiranju i financiranju industrija za koje je utvrđeno da ih kineska vlada potiče. Tvrdi i da se povlašteno financiranje koje pružaju banke u državnom vlasništvu od 2021. povećalo, posebno za promicanje čiste energije, zeleni prijevoz, smanjenje emisija ugljika i preobrazbu tradicionalnih industrija radi uštede energije ([49]).

(70) Dokazi koje je prikupio i dostavio podnositelj zahtjeva pokazali su da proizvođači e-bicikala i dalje primaju povlaštene zajmove i kreditne linije od kineskih banaka. Takvi zajmovi i kreditne linije navedeni su u godišnjim izvješćima brojnih proizvođača. Na primjer, proizvođač e-bicikala Yadea u financijskim izvještajima za 2022. navodi dva beskamatna zajma koja je primio od lokalnih vlasti za izgradnju novih proizvodnih postrojenja u iznosu od 460 milijuna CNY i 39 milijuna CNY ([50]). Osim toga, JoyKie, još jedan proizvođač električnih bicikala, dobio je kreditne linije od nekoliko kineskih banaka 2022. ([51]) Iako su uvjeti zajmova i kreditnih linija povjerljivi poslovni dokumenti, podnositelj zahtjeva tvrdi da se, slično kao i u početnom ispitnom postupku, takvi zajmovi i kreditne linije i dalje pružaju po povlaštenim uvjetima jer je industrija e-bicikala i dalje poticana industrija.

([45]) *Ibid.*, uvodne izjave 218. – 222.
([46]) *Ibid.*, uvodne izjave 222. i 297.
([47]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljci 3.5.4.2. i 3.5.4.3.
([48]) Vidjeti točke od 63. do 87. otvorene verzije zahtjeva za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera i pripadajuće priloge.
([49]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 40.
([50]) Prilog 11. zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Godišnje izvješće društva Yadea za 2022., str. 179. i 184.
([51]) Prilog 11. zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Godišnje izvješće društva JoyKie za 2022., str. 107. i dalje te 508.

(71) Komisija je utvrdila da je tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije u Kini i dalje prevladavao opći pravni okvir koji je postojao tijekom početnog ispitnog postupka i koji je služio za usmjeravanje financijskih institucija da se pri donošenju financijskih odluka usklade s ciljevima industrijske politike. Od početnog ispitnog postupka kineska država dodatno je ojačala kontrolu nad financijskim tržištem kako bi bolje služilo interesima realnog gospodarstva i ispunilo ciljeve industrijskih politika Kine, među ostalim usmjeravanjem sredstava u prioritetne industrije. To osobito pokazuju i. članak 34. Zakona o bankama, u kojem se navodi da „poslovne banke odobravaju zajmove u skladu s potrebama nacionalnoga gospodarskog i socijalnog razvoja te industrijskim politikama države", ii. članak 15. Općih pravila o zajmovima, u kojem se utvrđuje da se kamate na zajmove mogu subvencionirati ako je to u skladu s državnom politikom promicanja rasta određenih industrija i gospodarskih područja i iii. Odluka br. 40, kojom su određeni industrijski sektori određeni kao „poticani" i u skladu s tim trebali bi imati povlašteni pristup kreditima ([52]).

(72) Komisija je u tom pogledu podsjetila da je u ovom ispitnom postupku (vidjeti uvodnu izjavu 59.) utvrdila da je industrija električnih bicikala i dalje poticana industrija u NRK-u.

(73) Sustavnu instrumentalizaciju kineskog financijskog sektora radi provedbe industrijskih politika i pružanja povlaštenog financiranja poticanim industrijama dodatno potvrđuju nalazi Komisije u nekoliko nedavnih antisubvencijskih ispitnih postupaka ([53]).

Specifičnost

(74) Budući da je predmetni program subvencija ograničen na društva u poticanim industrijama i nije dostupan svim gospodarskim sektorima, Komisija je utvrdila da je specifičan u smislu članka 4. stavka 2. točke (a) osnovne uredbe.

Korist

(75) Zbog nesuradnje kineskih proizvođača, kineske vlade i financijskih institucija u Kini Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(76) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Na temelju dostupnih dokaza Komisija je mogla zaključiti da je kineska vlada nastavila davati zajmove i kreditne linije industriji e-bicikala po povlaštenim uvjetima u skladu s politikom utvrđenom u različitim planovima i drugim pravnim aktima u kojima se industrija električnih bicikala navodi kao poticana industrija. Izravan prijenos sredstava u obliku povlaštenog financiranja i dalje je bio dostupan društvima iz industrije električnih bicikala tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

Zaključak

(77) S obzirom na prethodna razmatranja i u nedostatku argumenata koji bi upućivali na suprotno Komisija je zaključila da je industrija električnih bicikala u Kini tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije i dalje ostvarivala korist od subvencija u obliku povlaštenih zajmova i kreditnih linija. S obzirom na postojanje financijskih doprinosa, ostvarenu korist i specifičnost, ti programi subvencija i dalje se smatraju programima protiv kojih se mogu uvesti kompenzacijske mjere.

([52]) Radni dokument službi Komisije o znatnim poremećajima u gospodarstvu Narodne Republike Kine u svrhu ispitnih postupaka trgovinske zaštite, SWD(2024) 91 final, 10.4.2024. („Izvješće o Kini"), odjeljak 6.

([53]) Provedbena uredba (EU) 2023/1647, Provedbena uredba (EU) 2023/1123 i Provedbena uredba (EU) 2021/328.

3.5. **Osiguranje izvoznih kredita**

3.5.1. *Nalazi iz početnog ispitnog postupka*

(78) U početnom ispitnom postupku Komisija je utvrdila da su kineski proizvođači e-bicikala primali subvencije u obliku osiguranja izvoznih kredita po povlaštenim uvjetima ([54]).

(79) Naime, Komisija je utvrdila da je jedini pružatelj osiguranja izvoznih kredita u Kini, Kinesko društvo za osiguranje izvoza i kredita („Sinosure"), javno tijelo koje obavlja državne funkcije u pogledu sektora električnih bicikala.

(80) Komisija je utvrdila i da je Sinosure izvoznicima električnih bicikala pružao osiguranja izvoznih kredita po povlaštenim uvjetima, tj. ispod tržišnih uvjeta, čime je proizvođačima izvoznicima donio korist. Smatra se da je dodijeljena korist za primatelje razlika između iznosa premije koju društvo plaća za kratkoročno osiguranje koje pruža društvo Sinosure i iznosa premije koji bi društvo platilo za usporedivo osiguranje izvoznog kredita koje bi se moglo dobiti po tržišnim uvjetima ([55]).

(81) Naposljetku, s obzirom na to da je ovisio o izvozu, Komisija je na temelju članka 4. stavka 4. točke (a) osnovne uredbe zaključila da je taj program subvencija specifičan i da se stoga protiv njega mogu uvesti kompenzacijske mjere.

(82) Stopa subvencije koja je za taj program utvrđena u početnom ispitnom postupku iznosila je od 0 % do 0,50 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.5.2. *Nastavak programa subvencija*

(83) Slično situaciji u početnom ispitnom postupku, društvo Sinosure i dalje je u potpunom vlasništvu kineske države. Podnositelj zahtjeva tvrdi da je Sinosure u skladu s diplomatskom, međunarodnom trgovinskom, industrijskom, fiskalnom i financijskom politikom kineske vlade ovlašten promicati kineski izvoz i ulaganja, posebno izvoz visokotehnoloških kapitalnih dobara ili kapitalnih dobara visoke dodane vrijednosti, što čini nudeći osiguranje izvoznih kredita od rizikâ neplaćanja.

(84) Pravne osnove za djelatnosti društva Sinosure iste su one koje su se primjenjivale tijekom početnog ispitnog postupka, prije svega Obavijest o provedbi strategije promicanja trgovine s pomoću znanosti i tehnologije upotrebom osiguranja izvoznih kredita (Shang Ji Fa [2004.] br. 368), koju su zajednički izdali MOFCOM i Sinosure, te Obavijest o izdavanju Kataloga kineskih izvoznih proizvoda visoke tehnologije za 2006. (Guo Ke Fa Ji Zi [2006.] br. 16).

(85) Prema internetskim stranicama društva Sinosure ([56]) riječ je o osiguravajućem društvu koje financira država i koje je usmjereno na provedbu državne politike, a osnovala ga je i podupire država radi promicanja kineskog vanjskog gospodarskog i trgovinskog razvoja i suradnje. Ono promiče kineski izvoz robe, tehnologija i usluga, a posebno izvoz visokotehnoloških kapitalnih dobara visoke dodane vrijednosti, kao što su mehanički i električni proizvodi, te na taj način učinkovito služi nacionalnim strategijama, na odgovarajući način podupire razvoj poduzeća i osigurava financijsku održivost. Budući da je riječ o financijskoj instituciji usmjerenoj na provedbu politike koja je osnovana kako bi se ispunili zahtjevi globalizacije gospodarstva i razvoja kineskog vanjskog gospodarstva i trgovine, izričito je navedeno da će se društvo usko usredotočiti na cilj služenja nacionalnim strategijama.

(86) Nadalje, kontinuirana uloga društva Sinosure kao platforme za potporu državnim politikama nije se promijenila, što je vidljivo iz zajedničkog poziva MOFCOM-a i društva Sinosure iz 2022. na „potporu poduzećima radi produbljivanja tradicionalnih izvoznih odredišta i iskorištavanja raznolikih tržišta, pri čemu je u prvi plan potrebno staviti pružanje usluga kreditnog osiguranja za izvoz u zemlje obuhvaćene inicijativom ‚Jedan pojas, jedan put', tržišta u nastajanju te partnerima u slobodnoj trgovinskoj zoni" ([57]).

([54]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.6.
([55]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, uvodna izjava 362.
([56]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 46., Profil društva Sinosure. Vidjeti i sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Izvješće o Kini, odjeljak 6.6.

(87) Iz toga proizlazi da je Sinosure i dalje javno tijelo koje obavlja državne funkcije, posebno u kontekstu poticanih industrija. Ono pruža osiguranje izvoznih kredita po povoljnijim uvjetima od onih koje bi zajmoprimac inače mogao dobiti na tržištu ili osiguranje koje u protivnom uopće ne bi bilo dostupno na tržištu. Budući da je kineska industrija e-bicikala, kao dio industrije električnih vozila i zelenog prijevoza, poticana industrija usmjerena na izvoz, Komisija je zaključila da je Sinosure i dalje podupire. Nalaz da Sinosure i dalje pruža osiguranje kredita poticanim industrijama dodatno potkrepljuju nalazi Komisije iz nekoliko nedavnih antisubvencijskih ispitnih postupaka ([58]).

Specifičnost

(88) Subvencije dodijeljene u okviru programa osiguranja izvoznog kredita specifične su jer se ne mogu dobiti bez izvoza i stoga ovise o izvozu u smislu članka 4. stavka 4. točke (a) osnovne uredbe.

Korist

(89) Budući da kineski proizvođači, kineska vlada i Sinosure nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija dodijeljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(90) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Na temelju dostupnih dokaza Komisija je mogla zaključiti da je Sinosure tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije i dalje pružao osiguranje izvoznih kredita industriji po povlaštenim uvjetima u skladu s politikom utvrđenom u različitim planovima i drugim pravnim aktima u kojima se industrija električnih bicikala navodi kao poticana industrija.

Zaključak

(91) S obzirom na prethodna razmatranja i u nedostatku argumenata koji bi upućivali na suprotno Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku osiguranja izvoznih kredita po povlaštenim uvjetima. S obzirom na postojanje financijskih doprinosa, ostvarenu korist i specifičnost, predmetni programi subvencija i dalje se smatraju programima protiv kojih se mogu uvesti kompenzacijske mjere.

3.6. **Roba koju osigurava vlada uz manju naknadu od primjerene**

3.6.1. *Opskrba električnim motorima*

3.6.1.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(92) U početnom ispitnom postupku utvrđeno je da su kineski proizvođači e-bicikala primali subvencije u obliku opskrbe motorima uz manju naknadu od primjerene ([59]).

(93) Prvo, Komisija je potvrdila da su domaćim kineskim tržištem motora u velikoj mjeri dominirali domaći dobavljači koji su imali više od 90 % tržišnog udjela. To su bili ili društva u državnom vlasništvu ili članovi Kineskog udruženja za bicikle („CBA”) i kao takvi podređeni ključni operateri kojima je povjerena provedba nacionalne politike kako bi se postigli širi ciljevi povezani s proizvodnjom električnih bicikala ([60]).

(94) Drugo, Komisija je na temelju različitih pravnih dokumenata, posebno 12. i 13. petogodišnjeg plana za industriju bicikala i električnih bicikala te Plana razvoja lake industrije (2016. – 2020.), utvrdila politiku kineske vlade za poboljšanje kvalitete i performansi ključnih ulaznih materijala za industriju električnih bicikala, čiji su sastavni dio motori, i za dovršetak industrijskog lanca opskrbe za bicikle kako bi se u Kini mogao uspostaviti vertikalno integrirani i autonomni lanac proizvodnje električnih bicikala ([61]).

([58]) Provedbena uredba (EU) 2023/1647, Provedbena uredba (EU) 2022/72 i Provedbena uredba (EU) 2021/328.
([59]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.7.2.
([60]) *Ibid.*, uvodne izjave 382. – 383.
([61]) *Ibid.*, uvodne izjave 390. – 393.

(95) Treće, Komisija je utvrdila da su industrija električnih bicikala i industrija motora međusobno povezane te da je razvoj industrije motora ključan za razvoj industrije električnih bicikala. U tom je pogledu Komisija utvrdila i da je kineska vlada dala subvencije industriji motora radi povećanja konkurentnosti cijelog industrijskog lanca, uključujući industriju električnih bicikala. Prema tome je zaključila da je kineska vlada kineskim proizvođačima motora povjerila zadaću ili ih usmjeravala da industriju e-bicikala opskrbljuju motorima uz manju naknadu od primjerene.

(96) Komisija je u početnom ispitnom postupku utvrdila i da su subvencije u obliku opskrbe motorima uz manju naknadu od primjerene bile specifične u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (b) osnovne uredbe jer je koristi od tog programa mogao ostvariti samo ograničen broj društava/industrija i da je korist ostvarena. Korist za društva u uzorku u početnom ispitnom postupku izračunana je usporedbom domaćih cijena s izvoznim cijenama motora najvećeg domaćeg dobavljača motora. Razlika, izražena kao postotak, primijenjena je na cijene koje su proizvođači izvoznici u uzorku platili za kupnju motora od domaćih dobavljača ([62]).

(97) Stopa subvencije koja je za taj program utvrđena u početnom ispitnom postupku iznosila je od 0,78 % do 5,44 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.6.1.2. Nastavak programa subvencija

(98) Podnositelj zahtjeva tvrdio je da je industriji motora u Kini i dalje povjerena zadaća ili je kineska vlada usmjerava da industriju e-bicikala opskrbljuje motorima uz manju naknadu od primjerene ([63]).

(99) Podnositelj zahtjeva navodi da se na kineske proizvođače motora i dalje, slično kao tijekom razdoblja početnog ispitnog postupka, primjenjuju različiti politički planovi, u okviru kojih kineska vlada daje javnu potporu industriji motora zbog njezina položaja u industrijskom lancu opskrbe e-biciklima u Kini.

(100) U 14. petogodišnjem planu za industriju bicikala i električnih bicikala ([64]) razvoj pomoćnog električnog motora za e-bicikle jedan je od glavnih istraživačkih projekata za članove CBA-e. Nadalje, Izvješće o analizi izvedivosti ulaganja u industriju motora za električne bicikle u Kini s obzirom na dubinu tržišta i izglede za razvoj za razdoblje 2022. – 2027. ([65]) također potvrđuje da kineska vlada daje subvencije za motore radi povećanja konkurentnosti cijelog industrijskog lanca, uključujući industriju e-bicikala ([66]). Nadalje, u 14. petogodišnjem planu nacionalnoga gospodarskog i socijalnog razvoja Narodne Republike Kine i Pregledu dugoročnih ciljeva za 2035. daje se i čvrsta potpora visokokvalitetnoj, pametnoj i zelenoj pametnoj proizvodnoj industriji, kao što je industrija električnih bicikala i njihovih motora. Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 55., strategijom Made in China 2025 predviđeno je intenziviranje „istraživanja i razvoja napredne tehnologije, procesa i opreme kojima se štedi energija i štiti okoliš” te intenziviranje „istraživanja i razvoja zelenih proizvoda, općeg razvoja štedljivih tehnika male mase koje je lako oporabiti, konstantnog unapređivanja energetske učinkovitosti završnih trošila kao što su motori, kotlovi, motori s unutarnjim izgaranjem i električni aparati, […] te zelenog i niskougljičnog razvoja industrije novih materijala, novih izvora energije, vrhunske opreme”.

(101) Podnositelj zahtjeva dostavio je i dokaze da kineski proizvođači motora i dalje primaju znatne subvencije u obliku bespovratnih sredstava, smanjenja poreza, povlaštenog financiranja itd. ([67])

(102) Budući da kineska vlada i kineski proizvođači motora nisu surađivali, Komisija je zaključila da se struktura tržišta motora u Kini nije promijenila od početnog ispitnog postupka. Zbog toga i s obzirom na ključnu važnost industrije motora za razvoj poticane industrije e-bicikala Komisija je zaključila da kineska vlada proizvođačima motora u Kini i dalje povjerava zadaću ili ih usmjerava da industriju e-bicikala opskrbljuju motorima uz manju naknadu od primjerene, kao što je to bio slučaj u početnom ispitnom postupku.

([62]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.7.2.7.
([63]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, odjeljak 6.4. točka (b) podtočka ii. i odgovarajući prilozi.
([64]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 29.
([65]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 60.
([66]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 60.
([67]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, točka 236. i Prilog 11.

Specifičnost

(103) Subvencije koje se pružaju u okviru predmetnog programa specifične su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

Korist

(104) Budući da kineski proizvođači e-bicikala, kineski proizvođači motora i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(105) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Na temelju raspoloživih dokaza Komisija je ipak mogla zaključiti da kineska vlada proizvođačima motora u Kini i dalje povjerava zadaću ili ih usmjerava da proizvođače e-bicikala opskrbljuju motorima uz manju naknadu od primjerene, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom iv. i člankom 6. točkom (d) osnovne uredbe.

Zaključak

(106) S obzirom na prethodna razmatranja Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku opskrbe motorima uz manju naknadu od primjerene. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

3.6.2. *Opskrba baterijama*

3.6.2.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(107) U početnom ispitnom postupku utvrđeno je da su kineski proizvođači e-bicikala primali subvencije u obliku opskrbe baterijama uz manju naknadu od primjerene ([68]).

(108) Prvo, Komisija je potvrdila da su velik dio baterija isporučenih industriji e-bicikala proizveli proizvođači u (djelomično) državnom vlasništvu u Kini i članovi CBA-e koji su kao takvi podređeni ključni subjekti kojima je povjerena provedba nacionalne politike kako bi se postigli širi ciljevi povezani s proizvodnjom električnih bicikala ([69]).

(109) Drugo, Komisija je na temelju različitih pravnih dokumenata (o politikama), posebno Plana razvoja lake industrije (2016. – 2020.), plana Made in China 2025, 12. i 13. petogodišnjeg plana za industriju baterija i izvješća („Detaljna analiza industrije litij-ionskih baterija za električne bicikle u razdoblju 2018. – 2023. i izvješće o smjernicama za 13. petogodišnji razvojni plan”), utvrdila i da politika kineske vlade za potporu industriji baterija i daljnju integraciju industrije baterija i električnih bicikala uključuje sklapanje napredne suradnje i saveza. Nadalje, u tim je dokumentima o politikama dodatno potvrđeno postojanje politike subvencioniranja baterija za električne bicikle radi promicanja popularizacije i izvoza električnih bicikala. Komisija je stoga u početnom ispitnom postupku zaključila da je industrija baterija podupirana industrija koja može ostvariti korist od raznih subvencija te je usko povezana s industrijom električnih bicikala ([70]).

(110) Treće, Komisija je utvrdila i da su industrija električnih bicikala i industrija litij-ionskih baterija međusobno povezane te da kineska vlada provodi politiku subvencija kako bi se smanjili troškovi i cijene u industriji baterija radi promicanja industrije električnih bicikala. U skladu s tim zaključila je da je kineska vlada kineskim proizvođačima baterija povjerila zadaću ili ih usmjeravala da industriju e-bicikala opskrbljuju baterijama uz manju naknadu od primjerene.

([68]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.7.3.
([69]) *Ibid.*, uvodne izjave 443. – 445.
([70]) *Ibid.*, uvodne izjave 452. – 461.

(111) Korist za društva u uzorku u početnom ispitnom postupku izračunana je usporedbom domaćih cijena s izvoznim cijenama baterija jedinog domaćeg dobavljača baterija koji je surađivao. Utvrđena razlika, izražena kao postotak, primijenjena je na cijene koje su proizvođači izvoznici u uzorku platili za kupnju baterija od domaćih dobavljača ([71]).

(112) Komisija je u početnom ispitnom postupku utvrdila i da su subvencije u obliku opskrbe baterijama uz manju naknadu od primjerene bile specifične u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti koristi od tog programa.

(113) Stopa subvencije koja je za taj program utvrđena u početnom ispitnom postupku iznosila je od 0,38 % do 8,97 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.6.2.2. Nastavak programa subvencija

(114) Podnositelj zahtjeva tvrdio je da je industriji baterija u Kini i dalje povjerena zadaća ili je kineska vlada usmjerava da industriju e-bicikala opskrbljuje baterijama uz manju naknadu od primjerene ([72]).

(115) Podnositelj zahtjeva navodi da se na kineske proizvođače baterija i dalje, slično kao tijekom razdoblja početnog ispitnog postupka, primjenjuju različiti politički planovi, u okviru kojih kineska vlada daje javnu potporu industriji litij-ionskih baterija zbog njihova položaja u industrijskom lancu opskrbe e-biciklima u Kini.

(116) Podnositelj zahtjeva upućuje na 14. petogodišnji plan za industriju bicikala i električnih bicikala (2012. – 2025.), u kojem se razvoj litij-ionskih baterija za e-bicikle navodi kao glavni prioritet članova CBA-e. U tom se pogledu podsjeća da je među članovima CBA-e nekoliko proizvođača baterija u Kini. Kineska industrija baterija podupire se i u okviru strategije Made in China 2025 i 13. petogodišnjeg plana za industriju baterija, koji je donijelo Kinesko udruženje industrije kemijske i fizičke energije ([73]). U Izvješću o analizi izvedivosti ulaganja u industriju litij-ionskih baterija za električne bicikle u Kini s obzirom na dubinu tržišta i izglede za razvoj za razdoblje 2022. – 2027. potvrđuje se kontinuirana potpora kineskoj industriji baterija ([74]).

(117) Podnositelj zahtjeva dostavio je i dokaze da kineski proizvođači baterija i dalje primaju znatne subvencije u obliku bespovratnih sredstava, smanjenja poreza, povlaštenog financiranja itd. ([75])

(118) Iz toga proizlazi da je industrija baterija u Kini i dalje podupirana industrija koja može ostvariti korist od raznih subvencija te je usko povezana s razvojem industrije električnih bicikala.

(119) Budući da kineska vlada i kineski proizvođači baterija nisu surađivali, Komisija je zaključila da se struktura tržišta baterija u Kini nije promijenila od početnog ispitnog postupka. Zbog toga i s obzirom na ključnu važnost industrije baterija za razvoj poticane industrije e-bicikala Komisija je zaključila da kineska vlada proizvođačima baterija u Kini i dalje povjerava zadaću ili ih usmjerava da industriju e-bicikala opskrbljuju baterijama uz manju naknadu od primjerene, kao što je bio slučaj u početnom ispitnom postupku.

Specifičnost

(120) Subvencije koje se pružaju u okviru predmetnog programa specifične su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

([71]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.7.3.7.
([72]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, odjeljak 6.4. točka (b) podtočka iii. i odgovarajući prilozi.
([73]) 13. petogodišnji plan za industriju baterija, koji je donijelo Kinesko udruženje industrije kemijske i fizičke energije, poglavlje V., odjeljak I.
([74]) Izvješće o analizi izvedivosti ulaganja u industriju litij-ionskih baterija za električne bicikle u Kini s obzirom na dubinu tržišta i izglede za razvoj za razdoblje 2022. – 2027.
([75]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, razna godišnja izvješća u Prilogu 11.

Korist

(121) Budući da kineski proizvođači e-bicikala, kineski proizvođači baterija i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(122) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Na temelju raspoloživih dokaza Komisija je ipak mogla zaključiti da kineska vlada proizvođačima baterija u Kini i dalje povjerava zadaću ili ih usmjerava da proizvođače e-bicikala opskrbljuju baterijama uz manju naknadu od primjerene, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom iv. i člankom 6. točkom (d) osnovne uredbe.

Zaključak

(123) S obzirom na prethodna razmatranja i u nedostatku argumenata koji bi upućivali na suprotno Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku opskrbe baterijama uz manju naknadu od primjerene. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

3.6.3. *Prava korištenja zemljišta*

3.6.3.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(124) U početnom ispitnom postupku utvrđeno je da su kineski proizvođači e-bicikala primali subvencije u obliku prava korištenja zemljišta uz manju naknadu od primjerene ([76]).

(125) Točnije, Komisija je utvrdila da u NRK-u ne postoji funkcionalno tržište zemljišta, a primjena vanjske referentne vrijednosti pokazala je da su cijene plaćene za prava korištenja zemljišta znatno niže od tržišnih. Budući da je industrija e-bicikala poticana industrija i da lokalna tijela pri određivanju cijena moraju uzeti u obzir najvažnije ciljeve politike kineske vlade, koji uključuju pružanje povlaštenog pristupa zemljištu poticanim industrijama, Komisija je zaključila da su društva u uzorku u početnom ispitnom postupku dobila zemljište uz manju naknadu od primjerene. Ustupanje prava korištenja zemljišta uz manju naknadu od primjerene stoga se smatralo subvencijom kojom se ostvaruje korist i u smislu članka 3. stavka 1. točke (a) podtočke iii. i članka 3. stavka 2. osnovne uredbe.

(126) Korist je u početnom ispitnom postupku izračunana uzimajući u obzir razliku između iznosa koji je svaki proizvođač izvoznik u uzorku stvarno platio za prava korištenja zemljišta i iznosa koji bi obično bio plaćen na temelju cijena u Kineskom Taipeiju, koje su korištene kao vanjska referentna vrijednost. Ukupni iznos subvencije raspodijeljen je tijekom razdoblja ispitnog postupka na temelju uobičajenog trajanja prava korištenja industrijskog zemljišta, tj. 50 godina ([77]).

(127) Komisija je utvrdila i da je subvencija specifična su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

(128) Komisija je u početnom ispitnom postupku utvrdila da je iznos subvencije *ad valorem* s obzirom na taj program bio od 0,43 % do 1,46 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.6.3.2. Nastavak programa subvencija

(129) Podnositelj zahtjeva u svojem je zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera i pripadajućim prilozima ([78]) dostavio dokaze da kineski proizvođači električnih bicikala i dalje ostvaruju korist od prava na korištenje zemljišta uz manju naknadu od primjerene.

([76]) Uredba (EU) 2019/72, odjeljak 3.7.4.
([77]) *Ibid.*, odjeljak 3.7.4.(e).
([78]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, odjeljak 6.4.a.

(130) Pravni okvir kojim se uređuje ustupanje prava korištenja zemljišta u NRK-u nije se promijenio, stoga ta prava mogu ustupiti samo nadležna tijela, koja pri njihovoj dodjeli trebaju uzeti u obzir industrijsku politiku kineske vlade, a ne se strogo pridržavati načela slobodnog tržišta ([79]).

(131) Nadalje, Komisija je u nedavnim antisubvencijskim ispitnim postupcima utvrdila da se poticanim industrijama, među kojima je i industrija e-bicikala, pravo korištenja zemljišta i dalje ustupa uz manju naknadu od primjerene ([80]).

(132) Naposljetku, ni kineska vlada ni proizvođači izvoznici nisu dostavili dokaze koji bi upućivali na to da poticana industrija e-bicikala više ne ostvaruje korist od prava korištenja zemljišta uz manju naknadu od primjerene.

(133) Stoga je Komisija zaključila da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje ostvaruju korist od subvencija u obliku prava korištenja zemljišta uz manju naknadu od primjerene, na temelju čega društva primatelji ostvaruju korist.

Specifičnost

(134) Subvencije koje se pružaju u okviru predmetnog programa specifične su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

Korist

(135) Budući da kineski proizvođači e-bicikala i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(136) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Na temelju raspoloživih dokaza Komisija je ipak mogla zaključiti da kineska vlada proizvođačima e-bicikala i dalje ustupa prava korištenja zemljišta uz manju naknadu od primjerene, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom iii. i člankom 6. točkom (d) osnovne uredbe.

Zaključak

(137) S obzirom na prethodna razmatranja i u nedostatku argumenata koji bi upućivali na suprotno Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku ustupanja prava korištenja zemljišta uz manju naknadu od primjerene. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

3.7. **Programi oslobođenja od izravnog poreza i smanjenja poreza**

3.7.1. *Povlastice u pogledu poreza na dobit poduzeća za poduzeća za visoke i nove tehnologije*

3.7.1.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(138) U skladu s člankom 28. kineskog Zakona o porezu na dobit poduzeća, poduzeća za visoke i nove tehnologije mogu ostvariti korist od niže stope poreza na dobit od 15 % umjesto standardne stope od 25 %.

(139) U početnom ispitnom postupku Komisija je utvrdila da je takvo smanjenje poreza subvencija u smislu članka 3. stavka 1. točke (a) podtočke ii. i članka 3. stavka 2. osnovne uredbe jer uključuje financijski doprinos u obliku otpisa prihoda kineske vlade, čime se predmetnim društvima dodjeljuje korist. Budući da tu povlasticu mogu dobiti samo društva koja su priznata kao poduzeća za visoke i nove tehnologije u sektorima koje podupire država, Komisija je zaključila i da je subvencija specifična i da se protiv nje stoga mogu uvesti kompenzacijske mjere.

([79]) Izvješće o Kini, poglavlje 9.
([80]) Provedbena uredba (EU) 2023/1647, Provedbena uredba (EU) 2023/1123, Provedbena uredba (EU) 2022/72 i Provedbena uredba (EU) 2021/328.

(140) U početnom ispitnom postupku utvrđeno je da je nekoliko proizvođača e-bicikala ostvarilo korist od tog programa subvencija. Korist je izračunana kao razlika između iznosa ukupnog poreza koji treba platiti po uobičajenoj poreznoj stopi i iznosa ukupnog poreza koji treba platiti po smanjenoj poreznoj stopi.

(141) Stopa subvencije koja je za taj program utvrđena u početnom ispitnom postupku iznosila je od 0 % do 0,70 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.7.1.2. Nastavak programa subvencija

(142) Podnositelj zahtjeva tvrdio je da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje ostvaruju korist od tog programa subvencija i dostavio dokaze da se brojni od njih smatraju poduzećima za visoke i nove tehnologije te stoga ispunjavaju uvjete za subvenciju ([81]). Kao dokaz dostavio je i godišnja izvješća koja potvrđuju da je nekoliko proizvođača e-bicikala *de facto* ostvarilo korist od predmetnog programa nakon razdoblja početnog ispitnog postupka ([82]).

(143) Nadalje, Komisija nije imala dokaze ni naznake koji bi upućivali na to da se program subvencija nije primjenjivao tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(144) Stoga je Komisija zaključila da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje ostvaruju korist od subvencija u obliku poreznih rabata za poduzeća za visoke i nove tehnologije, koja na temelju toga ostvaruju korist.

Specifičnost

(145) Subvencije koje se pružaju u okviru predmetnog programa specifične su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

Korist

(146) Budući da kineski proizvođači e-bicikala i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(147) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Neovisno o tome, Komisija je na temelju raspoloživih dokaza zaključila da kineska vlada i dalje omogućuje smanjenje poreza na dobit, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom ii. i člankom 3. stavkom 2. osnovne uredbe.

Zaključak

(148) S obzirom na prethodna razmatranja i u nedostatku argumenata koji bi upućivali na suprotno Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku otpisa državnih prihoda. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

3.7.2. *Prijeboj poreza na dobit poduzeća za troškove istraživanja i razvoja*

3.7.2.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(149) Člankom 30. stavkom 1. kineskog Zakona o porezu na dobit poduzeća predviđa se porezni rabat za istraživanje i razvoj, a društvima se daje pravo na povlašteno porezno postupanje za troškove istraživanja i razvoja nastale pri razvoju novih tehnologija, proizvoda i vještina u određenim prioritetnim područjima visoke tehnologije koja je utvrdila država.

([81]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 52.
([82]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, Prilog 11.

(150) U početnom ispitnom postupku Komisija je utvrdila da je takav program poreznog rabata za istraživanje i razvoj subvencija u smislu članka 3. stavka 2. točke (a) podtočke ii. i članka 3. stavka 2. osnovne uredbe jer postoji financijski doprinos u obliku otpisa prihoda kineske vlade, čime se predmetnim društvima dodjeljuje korist jednaka iznosu porezne uštede.

(151) Komisija je utvrdila i da je subvencija specifična jer je ograničena na poduzeća koja snose troškove istraživanja i razvoja u određenim prioritetnim područjima visoke tehnologije koja je utvrdila država, među kojima je i industrija e-bicikala.

(152) Stopa subvencije koja je za taj program utvrđena u početnom ispitnom postupku iznosila je od 0 % do 0,51 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.7.2.2. Nastavak programa subvencija

(153) Podnositelj zahtjeva dostavio je dokaze da su proizvođači e-bicikala i dalje priznati kao poduzeća za visoke i nove tehnologije (vidjeti uvodnu izjavu 142.) koja posluju u poticanoj industriji. Dostavio je i brojne dokaze da nekoliko proizvođača e-bicikala snosi znatne troškove istraživanja i razvoja koji su se povećali od početnog ispitnog postupka.

(154) Osim toga, Komisija nije primila dokaze ni naznake koji bi upućivali na to da se program subvencija nije primjenjivao tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije ili da su se promijenile pravne odredbe kojima je uređen.

(155) Stoga je Komisija zaključila da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje ostvaruju korist od subvencija u obliku povlaštenog poreznog postupanja za troškove istraživanja i razvoja.

Specifičnost

(156) Subvencije koje se pružaju u okviru predmetnog programa specifične su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

Korist

(157) Budući da kineski proizvođači e-bicikala i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(158) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Neovisno o tome, Komisija na temelju raspoloživih dokaza smatra da industrija e-bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku povlaštenog poreznog postupanja za troškove istraživanja i razvoja, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom ii. i člankom 3. stavkom 2. osnovne uredbe.

Zaključak

(159) S obzirom na prethodna razmatranja i u nedostatku argumenata koji bi upućivali na suprotno Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku otpisa državnih prihoda. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

3.7.3. *Oslobođenje od poreza na prihode od dividendi za kvalificirana rezidentna poduzeća*

3.7.3.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(160) Oslobođenje od plaćanja poreza na prihode od dividendi predviđeno je člancima 25. i 26. Zakona o porezu na dobit poduzeća i člankom 83. Pravilnika o provedbi Zakona o porezu na dobit poduzeća.

(161) U početnom ispitnom postupku Komisija je utvrdila da je takvo oslobođenje od poreza subvencija u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom ii. i člankom 3. stavkom 2. osnovne uredbe jer postoji financijski doprinos u obliku otpisa prihoda kineske vlade, čime se predmetnom društvu dodjeljuje korist jednaka razlici iznosa poreza koji se obično naplaćuje i iznosa poreza koji je predmetno društvo stvarno platilo. Utvrdila je i da je subvencija specifična jer je njezina primjena zakonodavstvom ograničena na određena društva.

(162) Komisija je utvrdila da je iznos subvencije *ad valorem* za taj program bio od 0 % do 0,04 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.7.3.2. Nastavak programa subvencija

(163) Podnositelj zahtjeva dostavio je u zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera dokaze da su određeni proizvođači e-bicikala u Kini velike korporativne grupe sastavljene od nekoliko kineskih društava i pravnih subjekata, koje bi stoga imale pravo nastaviti se koristiti tim programom subvencija.

(164) Osim toga, Komisija nije primila dokaze ni naznake koji bi upućivali na to da se program subvencija nije primjenjivao tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije ili da su se promijenile pravne odredbe kojima je uređen.

(165) Stoga je Komisija zaključila da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje ostvaruju korist od subvencija u obliku oslobođenja od poreza na prihode od dividendi za kvalificirana rezidentna poduzeća.

Specifičnost

(166) Subvencije koje se pružaju u okviru predmetnog programa specifične su u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) osnovne uredbe jer je samo ograničen broj društava/industrija mogao ostvariti korist od programa.

Korist

(167) Budući da kineski proizvođači e-bicikala i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(168) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Neovisno o tome, Komisija na temelju raspoloživih dokaza i u nedostatku informacija koje bi upućivale na suprotno smatra da industrija e-bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku oslobođenja od poreza na prihode od dividendi za kvalificirana rezidentna poduzeća, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom ii. i člankom 3. stavkom 2. osnovne uredbe.

Zaključak

(169) S obzirom na prethodna razmatranja Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku otpisa državnih prihoda. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

3.8. **Programi bespovratnih sredstava**

3.8.1. *Ad hoc bespovratna sredstva lokalnih / regionalnih / nacionalnih tijela*

3.8.1.1. Nalazi iz početnog ispitnog postupka

(170) Komisija je u početnom ispitnom postupku utvrdila da su proizvođači e-bicikala u NRK-u primili brojna pojedinačna *ad hoc* bespovratna sredstva od tijela na različitim razinama, tj. na nacionalnoj, pokrajinskoj, gradskoj, državnoj ili okružnoj razini. Ta su bespovratna sredstva dodijeljena iz različitih razloga i u različite svrhe, npr. iz fondova za patente, fondova i nagrada za znanost i tehnologiju, fondova za razvoj poslovanja, fondova za promicanje izvoza, bespovratnih sredstava za sudjelovanje na izložbama, nadogradnju proizvodne opreme i strukovno osposobljavanje te raznih drugih fondova za opću potporu.

(171) Bespovratna sredstva smatraju se subvencijama na temelju članka 3. stavka 1. točke (a) podtočke ii. i članka 3. stavka 2. osnovne uredbe. Utvrđeno je i da su specifična jer je Komisija smatrala da su ograničena na određena društva ili konkretne projekte u određenim regijama i/ili industriji električnih bicikala. Utvrđeno je i da neka bespovratna sredstva ovise o izvozu.

(172) U početnom ispitnom postupku korist je izračunana kao iznos primljen u razdoblju ispitnog postupka, ili raspodijeljen na razdoblje ispitnog postupka pri čemu je iznos amortiziran tijekom korisnog vijeka trajanja dugotrajne imovine s kojom su bespovratna sredstva bila povezana ([83]).

(173) Komisija je utvrdila da stopa subvencije u okviru te mjere iznosi od 0,07 % do 0,25 % za društva u uzorku koja su surađivala.

3.8.1.2. Nastavak programa subvencija

(174) Podnositelj zahtjeva dostavio je u zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera dokaze da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje primaju znatna pojedinačna *ad hoc* bespovratna sredstva od općinskih i regionalnih tijela ([84]), što pokazuje da je državna potpora industriji e-bicikala u Kini sveobuhvatna i sustavna te da se primjenjuje na nacionalnoj razini.

(175) Nadalje, ni kineska vlada ni proizvođači izvoznici nisu dostavili dokaze ili naznake koji bi upućivali na to da industrija e-bicikala u Kini više ne ostvaruje korist od tih bespovratnih sredstava. Štoviše, budući da je predmetna industrija poticana industrija i da je njezin razvoj prioritet kineske vlade, Komisija je smatrala nezamislivim da proizvođači e-bicikala nisu nastavili primati brojna i razna *ad hoc* bespovratna sredstva od tijela na različitim administrativnim razinama kako bi se zajamčio kontinuirani razvoj industrije u skladu s nacionalnom industrijskom politikom.

(176) Stoga je Komisija zaključila da proizvođači e-bicikala u Kini i dalje ostvaruju korist od subvencija u obliku raznih bespovratnih sredstava.

Specifičnost

(177) Budući da nije bilo dokaza koji bi upućivali na suprotno, Komisija je iz istih razloga kao i u početnom ispitnom postupku zaključila da su ad hoc bespovratna sredstva specifična (vidjeti uvodnu izjavu 171.).

Korist

(178) Budući da kineski proizvođači e-bicikala i kineska vlada nisu odgovorili na upitnike, Komisija nije imala informacije o pojedinim društvima na osnovi kojih bi izračunala iznos subvencija primljenih tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije.

(179) Međutim, u okviru revizije zbog predstojećeg isteka mjera nije potrebno kvantificirati točan iznos primljenih subvencija. Neovisno o tome, Komisija na temelju raspoloživih dokaza i u nedostatku informacija koje bi upućivale na suprotno smatra da industrija e-bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku *ad hoc* bespovratnih sredstava na različitim razinama vlasti, što čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i. i člankom 3. stavkom 2. osnovne uredbe.

Zaključak

(180) S obzirom na prethodna razmatranja Komisija je zaključila da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija u obliku bespovratnih sredstava. Budući da to čini financijski doprinos kojim se ostvaruje korist i koji je specifičan, protiv subvencija u okviru predmetnog programa mogu se uvesti kompenzacijske mjere.

([83]) Provedbena uredba (EU) 2019/72, uvodna izjava 571.
([84]) Zahtjev za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, odjeljak 6.2.e i odgovarajući prilozi.

3.9 **Opći zaključak o nastavku subvencioniranja**

(181) Komisija je u početnom ispitnom postupku utvrdila da ukupna subvencija *ad valorem* protiv koje se mogu uvesti kompenzacijske mjere iznosi od 3,9 % do 17,2 % za društva u uzorku koja su surađivala. Nadalje, utvrdila je da subvencije protiv kojih se mogu uvesti kompenzacijske mjere za društva koja su surađivala, a nisu uključena u uzorak, iznose 9,2 %, dok stopa pristojbe na razini države za sve ostale proizvođače izvoznike iznosi 17,2 %.

(182) S obzirom na svoje nalaze o različitim prethodno ispitanim programima subvencija Komisija je zaključila da su proizvođači električnih bicikala u Kini tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije i dalje ostvarivali korist od subvencija protiv kojih se mogu uvesti kompenzacijske mjere na razini višoj od razine *de minimis*.

(183) Nakon objave jedna zainteresirana strana tvrdila je da je pogrešan zaključak da industrija električnih bicikala u Kini i dalje ostvaruje korist od subvencija. Kako bi potkrijepila tu tvrdnju, priloženi su podnesci triju predstavnika kineskih proizvođača električnih bicikala koji sadržavaju izjave da nisu primljene nikakve subvencije. Komisija je smatrala da se izjave tih proizvođača, koje su dostavljene bez dokaza na kojima se temelje, ne mogu prihvatiti jer se ti proizvođači nisu javili u ispitnom postupku i nisu surađivali. Stoga je ta tvrdnja odbačena.

3.10. **Kretanje uvoza u slučaju stavljanja mjera izvan snage**

(184) Nastavno na utvrđivanje postojanja kontinuiranog subvencioniranja tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije Komisija je ispitala vjerojatnost nastavka subvencioniranog uvoza iz predmetne zemlje u slučaju stavljanja mjera izvan snage. Analizirani su sljedeći dodatni elementi: proizvodni kapacitet i neiskorišteni kapacitet u NRK-u i privlačnost tržišta Unije.

3.10.1. *Proizvodni kapacitet i neiskorišteni kapacitet u NRK-u*

(185) S obzirom na nesuradnju kineske vlade i kineskih proizvođača izvoznika Komisija je svoje nalaze o proizvodnom kapacitetu i neiskorištenom kapacitetu u NRK-u temeljila na informacijama koje je podnositelj zahtjeva naveo u svojem zahtjevu za reviziju.

(186) Dostupne informacije pokazale su da je tijekom razmatranog razdoblja u Kini postojao opći višak kapaciteta u proizvodnji e-bicikala. Procjenjuje se da je proizvodni kapacitet ([85]) u Kini tijekom tog razdoblja iznosio 130 milijuna komada godišnje. Osim toga, proizvodnja standardnih bicikala u Kini lako se može prebaciti na proizvodnju e-bicikala, a potencijalni ukupni kapacitet bio bi više od 400 milijuna komada ([86]). Prema informacijama o tržištu koje je dostavio podnositelj zahtjeva kineska stvarna proizvodnja i prodaja iznosile su 57 milijuna komada godišnje, što je upućivalo na procijenjeni neiskorišteni kapacitet od 73 milijuna komada tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije ([87]). Taj bi se neiskorišteni kapacitet, koji je bio gotovo petnaest puta veći od ukupne potrošnje u Uniji tijekom istog razdoblja, mogao izvoziti u Uniju ako se dopusti istek trenutačnih mjera.

(187) Na temelju prethodno navedenog Komisija je zaključila da kineski proizvođači izvoznici imaju znatne neiskorištene kapacitete koji bi se mogli upotrijebiti za izvoz u Uniju u velikim količinama po subvencioniranim cijenama ako se dopusti istek mjera.

([85]) Prema informacijama koje je podnositelj zahtjeva dostavio na temelju svojeg znanja o tržištu, informacijama s internetskih stranica brojnih kineskih proizvođača e-bicikala i „Bijeloj knjizi o kineskoj industriji električnih vozila na dva kotača”, dostupnoj na https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (posljednji pristup 7. listopada 2024.). Vidjeti Prilog 8. zahtjevu, dostupan na platformi Tron.tdi pod oznakom t24.000756.

([86]) Na temelju znanja podnositelja zahtjeva o tržištu i internetskih stranica poznatih kineskih proizvođača e-bicikala. Vidjeti Prilog 4. zahtjevu, dostupan na platformi Tron.tdi pod oznakom t24.000756.

([87]) Na temelju izvora navedenih u bilješkama 85. i 96. Vidjeti priloge 8. i 9. zahtjevu, dostupne na platformi Tron.tdi pod oznakom t24.000756.

3.10.2. *Privlačnost tržišta Unije*

(188) Na temelju informacija iz zahtjeva tržište e-bicikala u Uniji i dalje je privlačno kineskim izvoznicima. Od početnog ispitnog postupka uvoz iz NRK-a smanjio se u apsolutnom i relativnom smislu. Međutim, od 2020., kad je količina proizvoda uvezenih iz Kine bila najmanja, uvoz se znatno povećao i gotovo udvostručio unatoč mjerama na snazi (vidjeti tablicu 2 u nastavku). Tržišni udio koji je prethodno pripadao NRK-u djelomično su preuzele ostale treće zemlje, kao što je Tajvan, koji je od prethodnog ispitnog postupka povećao količinu proizvoda iz postupka revizije izvezenih u Uniju. Osim toga, NRK je tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije i dalje bio drugi najveći izvoznik e-bicikala u Uniju. To pokazuje da je Unija i dalje privlačno tržište za izvoznike iz NRK-a.

(189) Tržište e-bicikala u Uniji jedno je od najvećih na svijetu, s potrošnjom od 4 979 000 komada tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije. Osim toga, kako je objašnjeno u zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, očekuje se da će potražnja za e-biciklima u narednim godinama rasti zbog (među ostalim) politika zaštite okoliša u Uniji.

(190) Nadalje, kineski izvoz u Uniju nastavio se čak i s mjerama na snazi i ima nezanemariv udio na tržištu, što pokazuje da je tržište Unije ostalo i ostat će privlačno kineskim proizvođačima izvoznicima.

(191) Stoga je Komisija na temelju znatnog viška kapaciteta u NRK-u i privlačnosti tržišta Unije zaključila da bi u slučaju isteka trenutačnih mjera kineski proizvođači izvoznici vjerojatno nastavili izvoziti velike količine e-bicikala u Uniju, pa čak i povećali te količine.

3.10.3. *Zaključak o nastavku subvencioniranja*

(192) S obzirom na nalaze o nastavku subvencioniranja tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije i vjerojatnom povećanju izvoza u Uniju u slučaju isteka mjera, Komisija je zaključila da postoji velika vjerojatnost da bi istek kompenzacijskih mjera na uvoz e-bicikala iz NRK-a doveo do nastavka subvencioniranog uvoza.

4. **ŠTETA**

4.1. **Definicija industrije Unije i proizvodnje u Uniji**

(193) Istovjetni proizvod tijekom razmatranog razdoblja proizvodilo je 67 proizvođača u Uniji. Oni čine „industriju Unije" u smislu članka 9. stavka 1. osnovne uredbe.

(194) Utvrđeno je da je ukupna proizvodnja u Uniji u razdoblju ispitnog postupka revizije iznosila oko 4 560 000 komada. Taj je broj utvrđen na temelju dostupnih informacija o industriji Unije, kao što su Izvješće o profilu europske industrije i tržišta bicikala te gospodarska studija koju je provela Konfederacija europske industrije bicikala („CONEBI"). Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 11., tri proizvođača iz Unije odabrana su u uzorak koji čini 23,4 % ukupne proizvodnje istovjetnog proizvoda u Uniji.

4.2. **Potrošnja u Uniji**

(195) Komisija je potrošnju u Uniji utvrdila na temelju statističkih podataka Eurostata o uvozu i prodaji industrije Unije u Uniji, kako ih je dostavio CONEBI.

(196) Potrošnja u Uniji kretala se kako slijedi:

Tablica 1.

Potrošnja u Uniji (komadi)

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Ukupna potrošnja u Uniji (u komadima)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeks	*100*	*112*	*122*	*114*

Izvor: Eurostat i CONEBI.

(197) Ukupna potrošnja e-bicikala u EU-u povećala se s približno 4,3 milijuna e-bicikala 2020. na 5,3 milijuna e-bicikala 2022. Bolji dizajn i učinkovitost u kombinaciji s većom ekološkom osviještenošću građana EU-a doveli su do stalnog povećanja potrošnje e-bicikala. Međutim, u razdoblju ispitnog postupka revizije potrošnja e-bicikala u EU-u smanjila se za 346 000 komada u odnosu na 2022., što je posljedica pada potražnje nakon ukidanja posljednjih mjera povezanih s pandemijom bolesti COVID-19 u prvoj polovini 2022.

4.3. **Uvoz iz NRK-a**

4.3.1. *Količina i tržišni udio proizvoda uvezenih iz NRK-a*

(198) Komisija je količinu uvezenih proizvoda utvrdila na temelju podataka Eurostata.

(199) Tržišni udio uvoza utvrđen je nakon toga usporedbom količine uvezenih proizvoda i potrošnje u Uniji kako je prikazano u tablici 1.

(200) Uvoz u Uniju iz NRK-a kretao se kako slijedi:

Tablica 2.

Količina uvezenih proizvoda (u komadima) i tržišni udio

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Količina uvezenih proizvoda iz NRK-a (u komadima)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeks	*100*	*205*	*261*	*215*
Tržišni udio (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Indeks	*100*	*184*	*214*	*189*

Izvor: Eurostat i CONEBI.

(201) Čak i uz mjere na snazi tržišni udio uvoza iz Kine povećao se s 2,3 % u 2020. na 4,4 % u razdoblju ispitnog postupka revizije.

4.3.2. *Cijene proizvoda uvezenih iz NRK-a i sniženje cijena*

(202) Komisija je cijene uvezenih proizvoda utvrdila na temelju podataka Eurostata.

(203) Prosječna cijena uvoza u Uniju iz NRK-a razvijala se kako slijedi:

Tablica 3.

Uvozne cijene (EUR/komad)

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
NRK	294	354	449	298
Indeks	*100*	*120*	*153*	*101*

Izvor: Eurostat.

(204) Prosječne cijene uvoza iz NRK-a tijekom razmatranog razdoblja ostale su iznimno niske. Prema Eurostatu, cijene 2020. i 2021. bile su još niže od prosječnih cijena utvrđenih u početnom ispitnom postupku (tj. kretale su se od 422 EUR do 477 EUR).

(205) Na temelju podataka Eurostata, cijene 2022. bile su privremeno više, ali i dalje niže od kineskih uvoznih cijena iz 2016. (tj. 477 EUR).

(206) Budući da proizvođači izvoznici iz NRK-a nisu surađivali, Komisija je utvrdila sniženje cijena u razdoblju ispitnog postupka revizije uspoređujući:

1. ponderiranu prosječnu prodajnu cijenu proizvoda iz postupka revizije proizvođača iz Unije u uzorku koja je naplaćena nepovezanim kupcima na tržištu Unije, prilagođenu na razinu franko tvornica; i

2. odgovarajuće ponderirane prosječne cijene proizvoda iz postupka revizije iz NRK-a na tržištu Unije, utvrđene na temelju cijena CIF (troškovi, osiguranje, vozarina), uključujući antidampinšku pristojbu (sva ostala društva 62,1 %) i kompenzacijsku pristojbu (sva ostala društva 17,2 %), uz odgovarajuće prilagodbe za carine (6 %) i troškove nakon uvoza (2 %).

(207) Rezultat usporedbe izražen je kao postotak prometa proizvođačâ iz Unije u uzorku tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije. Sniženje cijena kretalo se u rasponu od 68 % do 80 %. Sniženje cijena bez pristojbi iznosilo je 82,8 %.

4.3.3. *Uvoz iz trećih zemalja osim NRK-a*

(208) Kad je riječ o uvozu e-bicikala iz trećih zemalja osim NRK-a, uglavnom se uvozilo iz Tajvana i Vijetnama.

(209) (Zbirna) količina proizvoda uvezenih u Uniju te tržišni udio i cijene za uvoz električnih bicikala iz ostalih trećih zemalja kretali su se kako slijedi:

Tablica 4.

Uvoz iz trećih zemalja

Zemlja		2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Tajvan	Količina (u komadima)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeks	*100*	*106*	*118*	*86*
	Tržišni udio (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Zemlja		2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
	Prosječna cijena (EUR/komad)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeks	*100*	*96*	*107*	*128*
Vijetnam	Količina (u komadima)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeks	*100*	*106*	*129*	*122*
	Tržišni udio (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Prosječna cijena (EUR/komad)	542	585	762	790
	Indeks	*100*	*108*	*140*	*146*
Ukupno iz svih trećih zemalja osim predmetne zemlje	Količina (u komadima)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeks	*100*	*116*	*131*	*98*
	Tržišni udio (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Prosječna cijena (EUR/komad)	966	935	1 082	1 258
	Indeks	*100*	*97*	*112*	*130*

Izvor: Eurostat.

(210) Tržišni udio ukupnog uvoza proizvoda iz postupka revizije iz trećih zemalja osim NRK-a povećao se od 2020. do 2022. i 2022. dosegnuo 20,3 %. Međutim, u razdoblju ispitnog postupka revizije smanjio se na 16,3 %, što je niža razina nego 2020.

4.4. **Gospodarsko stanje industrije Unije**

4.4.1. *Opće napomene*

(211) Procjena gospodarskog stanja industrije Unije uključivala je ocjenu svih gospodarskih pokazatelja koji su utjecali na stanje industrije Unije tijekom razmatranog razdoblja.

(212) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 11., odabir uzorka proveden je radi procjene gospodarskog stanja industrije Unije.

(213) Za utvrđivanje štete Komisija je razlikovala makroekonomske i mikroekonomske pokazatelje štete. Komisija je ocijenila makroekonomske pokazatelje na temelju podataka koje je dostavio CONEBI. Podaci su se odnosili na sve proizvođače iz Unije. Komisija je ocijenila mikroekonomske pokazatelje na temelju podataka iz odgovora na upitnik koje su dostavili proizvođači iz Unije u uzorku.

(214) Makroekonomski su pokazatelji sljedeći: proizvodnja, proizvodni kapacitet, iskorištenost kapaciteta, količina prodanih proizvoda, tržišni udio, zaposlenost, produktivnost, visina subvencijske marže i oporavak od prethodnog subvencioniranja.

(215) Mikroekonomski su pokazatelji sljedeći: prosječne jedinične cijene, jedinični trošak, troškovi rada, zalihe, profitabilnost, novčani tok, ulaganja, povrat ulaganja i sposobnost prikupljanja kapitala.

4.4.2. *Makroekonomski pokazatelji*

4.4.2.1. Proizvodnja, proizvodni kapacitet i iskorištenost kapaciteta

(216) Ukupna proizvodnja u Uniji, proizvodni kapacitet i iskorištenost kapaciteta u razmatranom razdoblju kretali su se kako slijedi:

Tablica 5.

Proizvodnja, proizvodni kapaciteti i iskorištenost kapaciteta

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Količina proizvedene robe (u komadima)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeks	*100*	*125*	*150*	*133*
Proizvodni kapacitet (u komadima)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeks	*100*	*129*	*130*	*122*
Iskorištenost kapaciteta (%)	59	57	68	64
Indeks	*100*	*97*	*115*	*109*

Izvor: CONEBI, proizvođači iz Unije u uzorku

(217) Proizvodni kapacitet i proizvodnja u Uniji od 2020. do 2022. postupno su se povećali zbog veće potražnje tijekom pandemije bolesti COVID-19. Međutim, u razdoblju ispitnog postupka revizije količina proizvedene robe i kapaciteti smanjili su se zbog povećanog gomilanja zaliha tijekom pandemije bolesti COVID-19 zato što su proizvođači iz Unije očekivali da će prodaja kontinuirano biti na ubrzanoj razini, što se nije dogodilo jer se potražnja nakon pandemije znatno smanjila.

4.4.2.2 Količina prodanih proizvoda i tržišni udio

(218) Količina prodanih proizvoda i tržišni udio industrije Unije u razmatranom razdoblju kretali su se kako slijedi:

Tablica 6

Količina prodanih proizvoda i tržišni udio (u komadima)

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Ukupna količina prodanih proizvoda na tržištu Unije	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeks	*100*	*108*	*115*	*114*
Tržišni udio	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Indeks	*100*	*97*	*95*	*101*

Izvor: CONEBI, proizvođači iz Unije u uzorku.

(219) Tijekom razmatranog razdoblja prodaja se povećala, posebno zbog povećane potražnje tijekom pandemije bolesti COVID-19. Međutim, nakon ukidanja mjera povezanih s pandemijom potražnja za e-biciklima smanjila se, što je dovelo do slabije prodaje u razdoblju ispitnog postupka revizije. Nadalje, gospodarska situacija 2022. i u razdoblju ispitnog postupka revizije (posebno veći troškovi energije i inflacija) utjecali su i na industriju Unije i na potrošače, posebno one s manjom kupovnom moći. Stoga je prodaja industrije Unije u razdoblju ispitnog postupka revizije stagnirala u usporedbi s 2022., dok se tržišni udio industrije Unije povećao za 4,5 postotnih bodova.

4.4.2.3. Zaposlenost i produktivnost

(220) Zaposlenost i produktivnost u razmatranom razdoblju kretale su se kako slijedi:

Tablica 7.

Zaposlenost i produktivnost

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Broj zaposlenika	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeks	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivnost (komada/zaposlenik)	410	390	424	426
Indeks	*100*	*95*	*103*	*104*

Izvor: CONEBI, proizvođači iz Unije u uzorku.

(221) Razina zaposlenosti u industriji Unije povećala se u razmatranom razdoblju za 28 %. Većina tog povećanja dogodila se od 2020. do 2022. kao posljedica veće potražnje tijekom pandemije bolesti COVID-19. Zbog smanjenja proizvodnje 2023. smanjen je i broj zaposlenika. Produktivnost je tijekom razmatranog razdoblja ostala prilično stabilna.

4.4.2.4. Rast

(222) Budući da je prodaja u razdoblju ispitnog postupka revizije ostala stabilna u odnosu na 2022., a potrošnja se smanjila, industrija Unije u tom je razdoblju uspjela povećati svoj tržišni udio za 4,5 %.

4.4.2.5. Visina subvencijske marže i oporavak od prethodnog subvencioniranja

(223) Razina uvoza iz NRK-a tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije bila je relativno ograničena i činila je 4,4 % potrošnje u Uniji. Stoga je utjecaj opsega subvencioniranja na industriju Unije bio prilično ograničen.

4.4.3. *Mikroekonomski pokazatelji*

4.4.3.1. Cijene i čimbenici koji utječu na cijene

(224) Ponderirane prosječne jedinične prodajne cijene proizvođača iz Unije u uzorku za nepovezane kupce u Uniji u razmatranom razdoblju kretale su se kako slijedi:

Tablica 8.

Prodajne cijene i trošak proizvodnje u Uniji (EUR/komad)

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Prosječna jedinična prodajna cijena u Uniji	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeks	*100*	*107*	*112*	*122*
Jedinični trošak proizvodnje	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeks	*100*	*107*	*112*	*126*

Izvor: proizvođači iz Unije u uzorku.

(225) Prosječne prodajne cijene proizvođača iz Unije u uzorku i troškovi proizvodnje u razmatranom su se razdoblju povećali, što je 2020. i 2021. uglavnom odražavalo promjenu u asortimanu proizvoda i tehnološki napredak u području motora i baterija za e-bicikle, dok je 2022. i u razdoblju ispitnog postupka revizije odražavalo i veće troškove proizvodnje zbog opće gospodarske situacije obilježene inflacijom i višim troškovima energije.

4.4.3.2. Troškovi rada

(226) Prosječni troškovi rada proizvođača iz Unije u uzorku u razmatranom razdoblju kretali su se kako slijedi:

Tablica 9.

Prosječni troškovi rada po zaposleniku

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Prosječni troškovi rada po zaposleniku (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeks	*100*	*110*	*112*	*123*

Izvor: proizvođači iz Unije u uzorku.

(227) Iako se nakon pada potražnje broj zaposlenika u razdoblju ispitnog postupka revizije smanjio u odnosu na 2022., prosječni troškovi rada po zaposleniku u razmatranom su se razdoblju postojano povećavali.

4.4.3.3. Zalihe

(228) Razine zaliha proizvođača iz Unije u uzorku u razmatranom razdoblju kretale su se kako slijedi:

Tablica 10.

Zalihe

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Završne zalihe (u komadima)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeks	*100*	*81*	*208*	*533*

Izvor: proizvođači iz Unije u uzorku.

(229) Povećanje zaliha posljedica je povećanog gomilanja tijekom pandemije bolesti COVID-19, kad je zabilježeno znatno povećanje potražnje u kombinaciji s problemima u lancu opskrbe jer su proizvođači iz Unije prekomjerno naručivali sirovine i komponente kako bi ispunili zahtjeve proizvodnje. Međutim, nakon što su problemi u lancu opskrbe otklonjeni, proizvođači iz Unije dobili su više sirovina i komponenti nego što im je bilo potrebno. Zatim je u razdoblju ispitnog postupka revizije uslijedio pad potražnje za e-biciklima u odnosu na 2022., zbog čega su proizvođači iz Unije na kraju razdoblja ispitnog postupka revizije imali vrlo velike zalihe.

4.4.3.4. Profitabilnost, novčani tok, ulaganja, povrat ulaganja i sposobnost prikupljanja kapitala

(230) Profitabilnost, novčani tok, ulaganja i povrat ulaganja proizvođača iz Unije u uzorku u razmatranom razdoblju kretali su se kako slijedi:

Tablica 11.

Profitabilnost, novčani tok, ulaganja i povrat ulaganja

	2020.	2021.	2022.	Razdoblje ispitnog postupka revizije
Profitabilnost prodaje u Uniji nepovezanim kupcima (% prihoda od prodaje)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indeks	*100*	*98*	*104*	*72*
Novčani tok (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indeks	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Ulaganja (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indeks	*100*	*223*	*209*	*104*
Povrat ulaganja (%)	147	127	163	111
Indeks	*100*	*86*	*111*	*75*

Izvor: proizvođači iz Unije u uzorku.

(231) Komisija je utvrdila profitabilnost proizvođača iz Unije u uzorku tako što je neto dobit prije oporezivanja od prodaje istovjetnog proizvoda nepovezanim kupcima u Uniji iskazala kao postotak prihoda od te prodaje. Proizvođači iz Unije u uzorku ostali su profitabilni tijekom razmatranog razdoblja. Međutim, u razdoblju ispitnog postupka revizije profitabilnost je pala zbog većih troškova.

(232) Zbog ukupne stabilne profitabilnosti u razmatranom razdoblju industrija Unije mogla je izvršiti velika ulaganja.

(233) Neto novčani tok sposobnost je proizvođača iz Unije da samostalno financiraju svoje aktivnosti. Novčani tok znatno se smanjio tijekom razmatranog razdoblja i 2023. postao negativan. Pogoršao se i povrat ulaganja, što je industriji Unije otežalo prikupljanje kapitala i rast. To je u razdoblju ispitnog postupka revizije dovelo do smanjenja ulaganja za 50 % u odnosu na 2022.

4.5. **Zaključak o šteti**

(234) Makroekonomski pokazatelji kao što su proizvodnja, prodaja i zaposlenost u Uniji od 2020. do 2022. postupno su se povećali zbog veće potražnje tijekom pandemije bolesti COVID-19. Međutim, u razdoblju ispitnog postupka revizije smanjili su se proizvodnja, kapaciteti, prodaja i zaposlenost zbog povećanja zaliha tijekom pandemije bolesti COVID-19, nakon čega je uslijedilo smanjenje potražnje zbog ukidanja mjera povezanih s pandemijom i promjene gospodarske situacije u Uniji, koju su posebno obilježili visoki troškovi energije i inflacija.

(235) Kad je riječ o mikroekonomskim pokazateljima, ispitnim postupkom utvrđeno je da je profitabilnost proizvođača iz Unije u uzorku u razdoblju od 2020. do 2022. ostala iznad 7 %. Međutim, u razdoblju ispitnog postupka revizije profitabilnost industrije Unije smanjila se na 5,4 %. Novčani tok smanjio se u razdoblju od 2020. do 2022., a 2023. postao je negativan. Pogoršao se i povrat ulaganja, što je industriji Unije otežalo prikupljanje kapitala i rast.

(236) Na temelju navedenoga Komisija je zaključila da se industrija Unije oporavila od prethodne materijalne štete u smislu članka 8. osnovne uredbe, uzrokovane subvencioniranim uvozom iz NRK-a. Međutim, tijekom razmatranog razdoblja pogoršao se niz pokazatelja štete, a industrija Unije vratila se u gospodarski nestabilno stanje. Stoga je Komisija dodatno ispitala vjerojatnost ponavljanja štete izvorno uzrokovane subvencioniranim uvozom iz NRK-a u slučaju stavljanja mjera izvan snage.

5. **VJEROJATNOST PONAVLJANJA ŠTETE**

(237) Komisija je analizirala sljedeće elemente kako bi utvrdila vjerojatnost ponavljanja štete u slučaju stavljanja mjera izvan snage: proizvodni kapacitet i neiskorišteni kapacitet u NRK-u, odnos između izvoznih cijena za treće zemlje i razine cijena u Uniji te utjecaj potencijalnog uvoza i razina cijena takvog uvoza iz tih zemalja na stanje industrije Unije.

5.1. **Neiskorišteni kapacitet u NRK-u i privlačnost tržišta Unije**

(238) Kako je već detaljno opisano u odjeljku 3.10.1., proizvođači izvoznici u NRK-u imaju znatne neiskorištene kapacitete koji bi se mogli iskoristiti za proizvodnju proizvoda iz postupka revizije za izvoz u Uniju ako se dopusti istek mjera. Kineski proizvođači izvoznici mogli bi izvesti 73 milijuna komada, što uvelike premašuje veličinu tržišta Unije.

(239) Kako je detaljno opisano u odjeljku 3.10.2., tržište e-bicikala u Uniji jedno je od najvećih na svijetu i očekuje se da će potražnja za e-biciklima sljedećih godina rasti zbog, među ostalim, politika zaštite okoliša u Uniji. Tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije kineski proizvođači izvoznici izvozili su na svoja glavna tržišta trećih zemalja po cijenama znatno nižima od prosječnih prodajnih cijena proizvođača iz Unije na tržištu Unije. Stoga je izvoz u Uniju potencijalno mnogo privlačniji kineskim izvoznicima. Zbog toga se razumno može očekivati da će, u slučaju stavljanja mjera izvan snage, kineski proizvođači izvoznici početi izvoziti velike količine proizvoda iz postupka revizije u Uniju.

5.2. **Vjerojatne uvozne cijene i utjecaj na industriju Unije**

(240) Kako bi utvrdila na koji bi način uvoz iz NRK-a utjecao na industriju Unije ako bi se mjere ukinule, Komisija je provela komparativnu analizu cijena bez antisubvencijskih mjera.

(241) Da bi procijenila vjerojatnu cijenu po kojoj bi kineski proizvođači prodavali proizvode izvezene na tržište Unije, Komisija je usporedila prosječnu cijenu (franko tvornica) proizvođača iz Unije u uzorku s odgovarajućom prosječnom cijenom proizvoda iz postupka revizije iz NRK-a pri izvozu u treće zemlje kao što su Ujedinjena Kraljevina, Turska, Norveška ili Srbija, koje imaju zasebne oznake za e-bicikle i u kojima nisu na snazi nikakve mjere.

(242) Usporedba je pokazala da se prosječna cijena kineskog izvoza predmetnog proizvoda u te zemlje kreće od 210 EUR do 650 EUR, što je znatno niže od cijene industrije Unije na tržištu Unije. Stoga bi, ako se dopusti istek mjera, uvoz iz NRK-a vjerojatno ušao na tržište u velikim količinama, kao u razdoblju početnog ispitnog postupka, i po niskim cijenama koje bi uzrokovale štetu.

(243) S obzirom na prethodno navedeno zaključak je da bi stavljanje mjera izvan snage vrlo vjerojatno dovelo do znatnog povećanja subvencioniranog uvoza iz NRK-a po štetnim cijenama. To bi ozbiljno ugrozilo održivost industrije Unije.

6. **INTERES UNIJE**

(244) U skladu s člankom 31. osnovne uredbe Komisija je ispitala bi li zadržavanje postojećih antisubvencijskih mjera bilo protivno interesu Unije kao cjeline. Utvrđivanje interesa Unije temeljilo se na ocjeni interesa svih uključenih strana, uključujući interese industrije Unije, uvoznika i korisnika.

6.1. **Interes industrije Unije**

(245) Ispitni postupak pokazao je da bi istek mjera imao negativan učinak na industriju Unije. Zahvaljujući mjerama ponovno su uspostavljeni ravnopravni uvjeti na tržištu Unije. To je omogućilo ulazak novih poduzeća na tržište, posebno u segmentima s najnižom cijenom i srednje klase. Broj poznatih proizvođača e-bicikala iz Unije gotovo se udvostručio, s približno 37 u 2020. na 67 u 2023., unatoč izazovima proizašlima iz gospodarske situacije u razdoblju 2022. – 2023. Broj e-bicikala proizvedenih u Uniji povećao se za više od milijun od 2020. (3,4 milijuna) do 2023. (4,5 milijuna) i predviđa se da će dalje rasti. Broj izravnih zaposlenika povećao se s oko 3 500 u razdoblju početnog ispitnog postupka na gotovo 11 000 u razdoblju ispitnog postupka revizije.

(246) Ukidanjem kompenzacijskih mjera proizvođači iz Unije bili bi izloženi visokom riziku, posebno oni koji posluju u segmentima najjeftinijih e-bicikala i e-bicikala srednje klase, što uključuje mnogo manjih proizvođača u čitavoj industriji Unije.

(247) Situacija je još osjetljivija jer je proizvodnja e-bicikala vrlo kapitalno intenzivna djelatnost s obzirom na to da su za održavanje proizvodnje stalno potrebne znatne zalihe dijelova za bicikle. Osim toga, proizvođači iz Unije posljednjih su godina znatno uložili u održivu i ekološki prihvatljivu proizvodnju i poboljšanja proizvoda. Ukidanje antisubvencijskih mjera spriječilo bi razvoj praktičnog inženjerskog znanja i iskustva za primjenu vrhunskih visokih tehnologija, uključujući automatizaciju i nove materijale.

(248) Osim toga, kako je navedeno zahtjevu za reviziju zbog predstojećeg isteka mjera, u Izvješću o profilu europske industrije i tržišta bicikala za 2024. navodi se da je industrija e-bicikala u Uniji jedna od najvećih zelenih industrija s više od 1 000 malih i srednjih poduzeća (MSP-ova) koja osiguravaju gotovo 80 000 radnih mjesta. To uključuje radna mjesta u izravnoj i neizravnoj proizvodnji i industrijama na početku proizvodnog lanca te proizvodnji pribora za bicikle, distribuciji bicikala itd.

(249) Na temelju prethodno navedenog produljenje mjera u interesu je industrije Unije.

6.2. **Interes sastavljačâ**

(250) Komisija je stupila u kontakt sa svim poznatim korisnicima i nepovezanim uvoznicima.

(251) Nakon pokretanja postupka jedina stranka koja je dostavila primjedbe bila je *ad hoc* skupina u ime osam malih društava iz Unije koja sastavljaju dijelove e-bicikala uvezene iz Kine i ostalih trećih zemalja. Njezina glavna primjedba odnosila se na provedbu mjera protiv uvoza (konvencionalnih) dijelova za bicikle iz Kine, što stvara nesigurnost u vezi s pravnim pravilima o uvozu komponenti za e-bicikle i stoga otežava uvoz dijelova za e-bicikle, na koje se mjere ne primjenjuju. Skupina se usprotivila produljenju mjera, uglavnom zbog trenutačnih problema s uvozom komponenata u kombinaciji s rizikom od proširenja mjera na te komponente za e-bicikle, te je tvrdila da bi primjena nadzora tržišta radi provjere usklađenosti uvoza iz NRK-a sa svim relevantnim propisima bila učinkovitija za rješavanje problema uvoza e-bicikala iz Kine kojima se nepošteno trguje, a koji su često nezakoniti i nesigurni.

(252) Međutim, Komisija je smatrala da nije realno da se samo nadzorom tržišta i regulatornim mjerama može spriječiti šteta uzrokovana uvozom subvencioniranih e-bicikala iz NRK-a. Osim toga, poteškoće carinske provedbe pri uvozu komponenti za e-bicikle ne mogu opravdati ukidanje mjera kojima je postignut željeni učinak. U svakom slučaju, izvršenje mjera nije obuhvaćeno opsegom ispitnog postupka.

(253) Nakon objave *ad hoc* skupina ponovila je iste tvrdnje. Tvrdila je da bi se Komisija trebala usredotočiti na jačanje nadzora tržišta, a ne na proširenje mjera trgovinske zaštite kako bi se uklonili temeljni uzroci poremećaja na tržištu i osigurali ravnopravni uvjeti za sve dionike. Prema *ad hoc* skupini, mjerama trgovinske zaštite nenamjerno se stvara regulatorni okvir kojim se potiče uvoz nedovoljno kvalitetnih i nesigurnih bicikala te istodobno otežava život ozbiljnih proizvođača električnih bicikala iz NRK-a s dugoročnim ambicijama na tržištu Unije.

(254) Komisija je smatrala da su argumenti koje je iznijela ad hoc skupina već razmotreni u uvodnoj izjavi 251. Budući da nisu iznesene nove bitne primjedbe o tim pitanjima, potvrđen je zaključak iz uvodne izjave 252.

(255) *Ad hoc* skupina tvrdila je i da stavljanje izvan snage mjera trgovinske zaštite ne bi dovelo do znatnog povećanja štetnog uvoza jer, prema njezinu mišljenju, skroman tržišni udio uvoza iz Kine od 4,4 % tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije dovodi u pitanje tvrdnju da uvoz iz Kine predstavlja znatnu prijetnju.

(256) Komisija je smatrala da je do povećanja tržišnog udjela na 4,4 % tijekom razdoblja ispitnog postupka revizije došlo u situaciji u kojoj su mjere trgovinske zaštite bile na snazi. Zbog mjera trgovinske zaštite tržišni udio uvoza iz Kine povećao se tijekom razmatranog razdoblja samo za 2,1 postotni bod. S obzirom na privlačnost tržišta Unije, proizvodni kapacitet i neiskorišteni kapacitet u NRK-u te odnos između izvoznih cijena za treće zemlje i razine cijena u Uniji, Komisija je zaključila da bi u slučaju stavljanja mjera izvan snage došlo do znatnog povećanja dampinškog uvoza iz NRK-a po štetnim cijenama. Na temelju toga ta je tvrdnja odbačena.

(257) Nadalje, *ad hoc* skupina tvrdila je da se Komisija oslonila na neprovjerene informacije i tvrdnje koje ugrožavaju nepristranost ispitnog postupka, osobito one koje potječu od podnositelja zahtjeva.

(258) Kako je navedeno u uvodnim izjavama 33. i 34., Komisija je primijenila članak 28. osnovne uredbe jer suradnja proizvođača električnih bicikala iz NRK-a nije bila dostatna da bi se dobili reprezentativni nalazi za potrebe ove revizije zbog predstojećeg isteka mjera te je zbog nesuradnje kineske vlade i drugih relevantnih stranaka u NRK-u u skladu s člankom 28. osnovne uredbe upotrijebila raspoložive podatke. Stoga su se nalazi o vjerojatnosti nastavka subvencioniranja i vjerojatnosti ponavljanja štete temeljili na raspoloživim podacima, osobito na informacijama dostavljenima uz zahtjev za reviziju, informacijama dobivenima od stranaka koje su surađivale tijekom ispitnog postupka (odnosno podnositelja zahtjeva i proizvođača iz Unije u uzorku), informacijama iz Komisijinih nalaza u početnom ispitnom postupku, nalazima najnovijih antisubvencijskih ispitnih postupaka koje je Komisija provela u vezi s poticanim industrijama u Kini i Radnom dokumentu službi Komisije o znatnim poremećajima. Sve informacije koje su dostavili proizvođači iz Unije u uzorku temeljito su provjerene. Na temelju toga ta je tvrdnja odbačena.

6.3. **Interes korisnika i nepovezanih uvoznika**

(259) Osim prethodno navedenog podneska nijedan korisnik ni nepovezani uvoznik nije se javio ni dostavio odgovore na upitnik kako bi surađivao u ovom ispitnom postupku. Na temelju dostupnih informacija Komisija je utvrdila da nema dokaza koji bi proturječili zaključku iz početnog ispitnog postupka da se negativni učinci na nepovezane uvoznike ne mogu smatrati nerazmjernima i da su ublaženi dostupnošću alternativnih izvora opskrbe. Pozitivni učinci kompenzacijskih mjera na tržište Unije, osobito na industriju Unije, premašivali su moguće negativne učinke na druge interesne skupine. Naime, ispitnim postupkom potvrđeno je da osim Kine postoji i sve više drugih izvora opskrbe iz trećih zemalja. Stoga je Komisija zaključila da nastavak mjera ne bi nerazmjerno štetio korisnicima i uvoznicima.

(260) Nakon objave jedna zainteresirana strana tvrdila je da će, ako se mjere ne stave izvan snage, e-bicikli i dalje biti nepotrebno precijenjeni i manje dostupni korisnicima. Tvrdila je da bi u slučaju stavljanja mjera izvan snage smanjenje cijene e-bicikala dovelo do znatnog povećanja prodaje e-bicikala. Komisija je smatrala da niže cijene ne dovode nužno do povećanja prodaje jer su korisnicima pri kupnji e-bicikala osim cijene važni i sigurnost, kvaliteta, pouzdanost i usluga. Isto tako, stavljanje mjera izvan snage negativno bi utjecalo na gospodarsko stanje industrije Unije, što bi utjecalo na inovacije i raznolikost proizvoda te dovelo do manjeg izbora za korisnike. Na temelju toga ta je tvrdnja odbačena.

6.4. **Zaključak o interesu Unije**

(261) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija je zaključila da nije bilo uvjerljivih razloga u interesu Unije protiv zadržavanja postojećih mjera na uvoz proizvoda iz postupka revizije podrijetlom iz NRK-a.

7. **ANTISUBVENCIJSKE MJERE**

(262) Na temelju Komisijinih zaključaka o nastavku subvencioniranja, ponavljanju štete i interesu Unije trebalo bi zadržati antisubvencijske mjere koje se primjenjuju na uvoz električnih bicikala podrijetlom iz NRK-a.

(263) Kako bi se smanjio rizik od izbjegavanja mjera zbog razlika u stopama pristojbe, potrebne su posebne mjere kojima se osigurava primjena pojedinačnih kompenzacijskih pristojbi. Primjena pojedinačnih kompenzacijskih pristojbi primjenjiva je samo uz predočenje valjanog trgovačkog računa carinskim tijelima država članica. Račun mora biti u skladu sa zahtjevima iz članka 1. stavka 3. ove Uredbe. Dok se takav račun ne predoči, na uvoz bi trebalo primjenjivati kompenzacijsku pristojbu koja se primjenjuje na „sav ostali uvoz podrijetlom iz NRK-a”.

(264) Iako je predočenje tog računa potrebno carinskim tijelima država članica za primjenu pojedinačnih stopa kompenzacijske pristojbe na uvoz, to nije jedini element o kojem carinska tijela trebaju voditi računa. Naime, čak i ako im se predoči račun koji ispunjava sve zahtjeve iz članka 1. stavka 3. ove Uredbe, carinska tijela država članica dužna su provesti uobičajene provjere i mogu, kao u svim drugim slučajevima, zatražiti dodatne dokumente (otpremne dokumente itd.) kako bi provjerila točnost podataka navedenih u deklaraciji i osigurala opravdanost daljnje primjene niže stope pristojbe, u skladu s carinskim propisima.

(265) Ako se uvoz u Uniju od jednog od društava koja ostvaruju korist od nižih stopa pojedinačne pristojbe znatno poveća nakon uvođenja predmetnih mjera, takvo bi se povećanje moglo smatrati promjenom strukture trgovine zbog uvođenja mjera u smislu članka 23. stavka 1. osnovne uredbe. U tim okolnostima i ako su ispunjeni uvjeti, moguće je pokrenuti ispitni postupak za sprečavanje izbjegavanja mjera. Tim ispitnim postupkom može se, među ostalim, ispitati potreba za ukidanjem pojedinačnih stopa pristojbe i posljedično uvođenje pristojbe na razini zemlje.

(266) Stope kompenzacijske pristojbe za pojedinačna društva navedene u ovoj Uredbi primjenjuju se isključivo na uvoz proizvoda iz postupka revizije podrijetlom iz NRK-a koji proizvode navedeni pravni subjekti. Na uvoz proizvoda iz postupka revizije koji proizvodi bilo koje drugo društvo koje nije izričito navedeno u normativnom dijelu ove Uredbe, uključujući subjekte koji su povezani s izričito navedenim subjektima, trebalo bi primjenjivati stopu pristojbe koja se primjenjuje na „sav ostali uvoz podrijetlom iz Narodne Republike Kine”. Na taj uvoz ne bi se trebala primjenjivati nijedna druga pojedinačna stopa kompenzacijske pristojbe.

(267) Društvo može zatražiti primjenu pojedinačne stope pristojbe ako naknadno promijeni naziv subjekta. Zahtjev se mora uputiti Komisiji ([88]). Zahtjev mora sadržavati sve relevantne informacije kojima je moguće dokazati da ta promjena ne utječe na pravo društva na ostvarivanje koristi od stope pristojbe koja se na njega primjenjuje. Ako promjena naziva tog društva ne utječe na njegovo pravo na ostvarivanje koristi od stope pristojbe koja se na njega primjenjuje, uredba o izmjeni kojom se obavješćuje o promjeni naziva objavit će se u *Službenom listu Europske unije*.

(268) Uzimajući u obzir članak 109. Uredbe (EU, Euratom) 2024/2509 ([89]) Europskog parlamenta i Vijeća o financijskim pravilima koja se primjenjuju na opći proračun Unije, kada se iznos treba nadoknaditi zbog presude Suda Europske unije, trebala bi se primijeniti kamatna stopa koju primjenjuje Europska središnja banka za svoje glavne operacije refinanciranja, koja se objavljuje u seriji C *Službenog lista Europske unije* prvog kalendarskog dana svakog mjeseca.

(269) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog člankom 15. stavkom 1. Uredbe (EU) 2016/1036,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Uvodi se konačna kompenzacijska pristojba na uvoz bicikala i sličnih vozila s pedalama potpomognutim pomoćnim električnim motorom podrijetlom iz Narodne Republike Kine, trenutačno razvrstanih u oznake KN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (oznaka TARIC 8711 60 90 10).

2. Stopa konačne kompenzacijske pristojbe koja se primjenjuje na neto cijenu franko granica Unije, neocarinjeno, za proizvod opisan u stavku 1. koji proizvode društva navedena u nastavku, jest sljedeća:

Zemlja podrijetla	Društvo	Konačna kompenzacijska pristojba	Dodatna oznaka TARIC
Narodna Republika Kina	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/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

([89]) Uredba (EU, Euratom) 2024/2509 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. rujna 2024. o financijskim pravilima koja se primjenjuju na opći proračun Unije (SL L, 2024/2509, 26.9.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Zemlja podrijetla	Društvo	Konačna kompenzacijska pristojba	Dodatna oznaka TARIC
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd. i 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
	Ostala društva koja surađuju navedena u Prilogu I.	9,2 %	Vidjeti Prilog I.
	Društva koja nisu surađivala u okviru početne antisubvencijske uredbe, ali su surađivala u usporednom početnom antidampinškom ispitnom postupku navedena u Prilogu II.	17,2 %	Vidjeti Prilog II.
	Sav ostali uvoz podrijetlom iz Narodne Republike Kine	17,2 %	C999

3. Uvjet za primjenu pojedinačnih stopa pristojbe utvrđenih za društva navedena u stavku 2. predočenje je carinskim tijelima država članica valjanog trgovačkog računa na kojem se nalazi datirana izjava koju je potpisao službenik subjekta koji izdaje račun, uz navođenje njegova imena i funkcije, koja glasi: „Ja, niže potpisani, potvrđujem da je (količina) (predmetnog proizvoda iz postupka revizije) iz ovog računa koji se prodaje za izvoz u Europsku uniju proizvelo društvo (naziv i adresa društva) (dodatna oznaka TARIC) u [predmetna zemlja]. Izjavljujem da su podaci na ovom računu potpuni i točni.” Ako se takav račun ne predoči, primjenjuje se pristojba koja se primjenjuje na sva ostala društva.

4. U slučajevima u kojima je kompenzacijska pristojba oduzeta od antidampinške pristojbe za određene proizvođače izvoznike, zahtjevi za povrat na temelju članka 21. Uredbe (EU) 2016/1037 pokreću i ocjenu dampinške marže za tog proizvođača izvoznika koja je prevladavala tijekom razdoblja ispitnog postupka u vezi s povratom. Iznos koji treba vratiti podnositelju zahtjeva ne može biti veći od razlike između naplaćene pristojbe i kombinirane kompenzacijske i antidampinške pristojbe utvrđene u ispitnom postupku u vezi s povratom.

5. Ako nije drukčije određeno, primjenjuju se važeće odredbe o carinama.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 23. siječnja 2025.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I.

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

Ime	Pokrajina	Dodatna oznaka TARIC
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. i 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., i Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.,	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

PRILOG II.

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