2025/114

2025.1.24.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/114 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. január 23.)

a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikke szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) (a továbbiakban: alaprendelet) és különösen annak 18. cikkére,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Hatályos intézkedések

(1) Az (EU) 2019/72 bizottsági végrehajtási rendelettel ([2]) (a továbbiakban: eredeti rendelet) az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) kiegyenlítő vámot vetett ki a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: érintett ország vagy Kína) származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozóan. A jelenleg hatályos kiegyenlítő vámok 3,9 % és 17,2 % közötti tartományban helyezkednek el (a továbbiakban: eredeti intézkedések). Az eredeti intézkedések bevezetéséhez vezető vizsgálatra a továbbiakban az „eredeti vizsgálat” fordulattal hivatkozunk.

(2) A Törvényszéknek a T-243/19. számú ügyben hozott ítélete nyomán 2023 márciusában a Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd vállalatra az (EU) 2023/610 bizottsági végrehajtási rendelet ([3]) alapján a Bizottság újból kiegyenlítő vámokat vetett ki. A Bizottság az újból kivetett vám mértékét az eredeti rendeletben meghatározott szinten állapította meg. Ezért a jelenleg hatályos kiegyenlítő vámokat az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet állapította meg.

(3) A Bizottság az (EU) 2019/73 bizottsági végrehajtási rendelettel ([4]) végleges dömpingellenes intézkedéseket vezetett be a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalára. A jelenleg hatályos dömpingellenes vámok mértéke 9,9 % és 70,1 % közötti.

1.2. A hatályvesztési felülvizsgálat megindítása

(4) A Bizottság 2024. január 17-én az alaprendelet 18. cikke alapján hatályvesztési felülvizsgálatot indított a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok Unióba irányuló behozatalára vonatkozóan. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. ([5])

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 55. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) A Bizottság (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete (2019. január 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 16., 2019.1.18., 5. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) A Bizottság (EU) 2023/610 végrehajtási rendelete (2023. március 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak a Törvényszék által a T-243/19. sz. ügyben hozott ítélet nyomán a Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd tekintetében történő újbóli kivetéséről (HL L 80., 2023.3.20., 54. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).).

([4]) A Bizottság (EU) 2019/73 végrehajtási rendelete (2019. január 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről (HL L 16., 2019.1.18., 108. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára alkalmazandó szubvencióellenes intézkedések hatályvesztési felülvizsgálatának megindításáról (HL C, C/2024/798, 2024.1.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) A Bizottság a vizsgálatot a 2023. október 16-án az Európai Kerékpárgyártók Szövetsége (European Bicycle Manufacturers Association, a továbbiakban: kérelem és kérelmező) nyújtotta be az elektromos kerékpárokkal foglalkozó, az alaprendelet 10. cikkének (6) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazat nevében. A kérelemben foglalt, a támogatással és az uniós gazdasági ágazatnak okozott kár megismétlődésével kapcsolatos bizonyítékok elegendőek voltak a vizsgálat megindításához.

(6) A hatályvesztési felülvizsgálat megindítását megelőzően a Bizottság értesítette a kínai kormányt ([6]) arról, hogy megfelelő módon dokumentált kérelmet kapott, és az alaprendelet 10. cikkének (7) bekezdésével összhangban konzultációra kérte fel a kínai kormányt. A kínai kormány nem reagált, így nem került sor konzultációra.

1.3. **Felülvizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

(7) A támogatás és a kár vizsgálata a 2023. január 1. és 2023. december 31. közötti időszakra (a továbbiakban: felülvizsgálati időszak) terjedt ki. A kár folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségére vonatkozó értékelés szempontjából releváns tendenciák vizsgálata a 2020. január 1-jétől a felülvizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.4. **Érdekelt felek**

(8) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett külön tájékoztatta a kérelmezőt, valamennyi ismert uniós gyártót, az ismert kínai gyártókat és a kínai hatóságokat, az ismert importőröket, a felhasználókat, valamint az érintettként ismert szervezeteket a hatályvesztési felülvizsgálat megindításáról, és felkérte őket a részvételre.

(9) Az érdekelt feleknek lehetőségük nyílt a hatályvesztési felülvizsgálat megindításával kapcsolatos észrevételeik megtételére, valamint a Bizottsággal és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselővel tartandó meghallgatás kérelmezésére. Egy 8, Kínából és más harmadik országokból behozott elektromos kerékpáralkatrészeket összeszerelő uniós vállalat nevében létrejött ad hoc csoport jelentkezett és tett észrevételeket. Ezek az észrevételek nem az eljárás megindítására vonatkoztak, és azokat az alábbi, az uniós érdekről szóló 6. szakasz tárgyalja. E csoport meghallgatást is kért a Bizottságtól, amelyre 2024. április 30-án került sor.

1.5. **Mintavétel**

(10) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy az alaprendelet 27. cikkével összhangban mintavételt végezhet az érdekelt felek körében.

1.5.1. *Mintavétel az uniós gyártók körében*

(11) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte azt a döntését, hogy a vizsgálat alá vonandó uniós gyártók számát egy minta kiválasztásával észszerű mértékűre korlátozza. A Bizottság a mintát azon legnagyobb reprezentatív termelési volumen alapján választotta ki, amely a rendelkezésre álló idő alatt észszerűen megvizsgálható volt.

(12) Az alaprendelet 27. cikkével összhangban a Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket az ideiglenes mintával kapcsolatban. Az ideiglenes mintával kapcsolatban nem érkezett észrevétel. A minta reprezentatívnak minősült az uniós gazdasági ágazatra nézve.

1.5.2. *Mintavétel az importőrök körében*

(13) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a független importőröket az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására.

(14) Egyetlen független importőr sem válaszolt a mintavételi űrlapra.

([6]) E rendelet a „kínai kormány” kifejezést tágabb értelemben használja, így az magában foglalja az Államtanácsot, továbbá valamennyi minisztériumot, osztályt, ügynökséget, illetve a központi, regionális és helyi szintű kormányzati szerveket is.

1.5.3. *Mintavétel a kínai exportáló gyártók körében*

(15) A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkérte az összes ismert kínai gyártót, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információkat. Emellett a Bizottság felkérte a Kínai Népköztársaságnak az Európai Unió mellett működő képviseletét, hogy nevezze meg azokat az esetleges további gyártókat, amelyek érdeklődést tanúsíthatnak a vizsgálatban való részvétel iránt, illetőleg vegye fel velük a kapcsolatot.

(16) A Kínai Népköztársaságból csak két exportáló gyártó nyújtott be mintavételezéssel kapcsolatos választ, ezért a Bizottság nem tartotta szükségesnek a mintavételt. Azonban e két vállalat együttesen a kínai elektromoskerékpár-ágazat kevesebb mint 0,1 %-át képviselte i. az Unióba irányuló export, ii. a belföldi értékesítés és iii. a kínai termelési kapacitás tekintetében a felülvizsgálati időszak alatt. A Bizottság ennélfogva úgy ítélte meg, hogy e két vállalat a hatályvesztési felülvizsgálat céljából nem tekinthető reprezentatívnak a kínai elektromoskerékpár-ágazat tekintetében, és hogy a vállalatspecifikus információik nem szolgálhattak alapul a Kínából az Unióba irányuló valamennyi exportra vonatkozó reprezentatív megállapításokhoz.

(17) Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók együttműködése nem elegendő ahhoz, hogy reprezentatív megállapításokat tegyen, és tájékoztatta a két vállalatot, valamint a Kínai Népköztársaság hatóságait arról, hogy alkalmazni kívánja az alaprendelet 28. cikkét, és a Kínai Népköztársaságból származó behozatal tekintetében a támogatás és a kár folytatódására vagy megismétlődésére vonatkozó ténymegállapításait a rendelkezésre álló tényekre alapozza.

1.6. **Kitöltött kérdőívek és ellenőrző látogatások**

(18) A Bizottság felkérte a két, a mintavételi űrlapra válasz adó vállalatot, hogy vegyék fel a kapcsolatot a Bizottság szolgálataival, abban az esetben, ha szeretnék kitölteni a kérdőívet annak ellenére, hogy nem reprezentatívak Kína elektromoskerékpár-ágazatára nézve (lásd fent). A vizsgálat kezdeti szakaszában a kérdőív egy példányát az érdekelt felek rendelkezésére bocsátották a betekintésre összeállított aktában és a Kereskedelmi Főigazgatóság honlapján. Nem érkezett vissza kitöltött kérdőív.

(19) A Bizottság 2024. február 12-én kérdőívet küldött a Kínai Népköztársaság kormányának (a továbbiakban: kínai kormány). A Bizottság a kínai kormányt arra is felkérte, hogy küldjön külön kérdőíveket i. a Kínai Export- és Hitelbiztosító Társaságnak (a továbbiakban: Sinosure), ii. az elektromos kerékpárok motorjainak, akkumulátorainak és egyéb elektromoskerékpár-alkatrészeinek gyártói és forgalmazói, valamint iii. a kínai kormány által ismert, az érintett gazdasági ágazatnak hitelt nyújtó bankok és más pénzügyi intézmények számára.

(20) A Bizottsághoz a fent említett kérdőívekkel kapcsolatban nem érkeztek észrevételek. Ennek megfelelően a Bizottság a 2024. április 5-i szóbeli jegyzékben tájékoztatta a kínai kormányt arról, hogy a részére küldött kérdőívekben kért információk tekintetében az alaprendelet 28. cikkét kívánja alkalmazni, és felkérte a kínai kormányt, hogy ezzel kapcsolatban tegyen észrevételeket. Észrevétel nem érkezett.

(21) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet szükségesnek ítélt ahhoz, hogy megállapítsa a dömping és a kár folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségét, valamint meghatározza az uniós érdeket. Az alaprendelet 26. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

uniós gyártók:

— Cube Bikes, Németország;

— Accell Hunland, Magyarország;

— Cross, Bulgária.

1.7. **Az érdekelt felek tájékoztatása**

(22) A Bizottság 2024. október 25-én tájékoztatást adott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján fenn kívánta tartani a hatályban levő kiegyenlítő vámokat. A Bizottság a felek számára meghatározott időszakot biztosított a tájékoztatással kapcsolatos észrevételeik megtételére.

(23) Számos érdekelt fél nyújtott be észrevételeket, amelyeket a Bizottság megvizsgált és az alábbi 2.3., 3.9. és 6. szakaszban tárgyalt. Egy fél számára biztosított meghallgatást, amely azt kérelmezte.

2. **A FELÜLVIZSGÁLAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ TERMÉK, AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK**

2.1. **A felülvizsgálat tárgyát képező termék**

(24) A felülvizsgálat tárgyát képező termék ugyanaz, mint az eredeti vizsgálatban, nevezetesen a jelenleg a 8711 60 10 és ex 8711 60 90 (TARIC-kód: 8711 60 90 10) KN-kódok alá tartozó, elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárok (a továbbiakban: elektromos kerékpárok).

2.2. **Az érintett termék**

(25) A jelen vizsgálatban érintett termék a Kínai Népköztársaságból származó, a felülvizsgálat tárgyát képező termék.

2.3. **A hasonló termék**

(26) Amint az eredeti vizsgálat során megállapítást nyert, és ez a hatályvesztési felülvizsgálat is megerősítette, a következő termékek ugyanazokkal az alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:

— az Unióba exportált érintett termék,

— a Kínai Népköztársaságban gyártott és annak belföldi piacán értékesített, a felülvizsgálat tárgyát képező termék,

— az exportáló gyártók által gyártott és a világ többi részén értékesített, felülvizsgálat tárgyát képező termék, valamint

— az uniós gazdasági ágazat által az Unióban gyártott és értékesített, a felülvizsgálat tárgyát képező termék.

(27) Ezért ezek a termékek az alaprendelet 2. cikkének c) pontja értelmében hasonló termékek.

(28) Az érdekelt felek tájékoztatását követően az egyik fél azt állította, hogy a Bizottságnak pontosítania kellene, hogy a mentességet kapott importőrök és/vagy a mentességet élvező külföldi exportőrök által az (EU) 2024/1279 bizottsági végrehajtási határozat ([7]) alapján behozott alkatrészek nem tekinthetők érintett terméknek. E fél szerint egyértelművé kell tenni, hogy az érintett terméknek az érintett termékhez felhasználandó alkatrészeire nem vonatkoznak kiegyenlítő vámok, ha azokat külön importálják.

(29) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a pontosítás nem indokolt, mivel egyes részek nem tartoznak a felülvizsgálat tárgyát képező intézkedések hatálya alá. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az igényt.

([7]) A Bizottság (EU) 2024/1279 végrehajtási határozata (2024. május 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes kerékpáralkatrészekre vonatkozó kiterjesztett dömpingellenes vám alóli, a 88/97/EK bizottsági rendelet szerinti mentességekről (HL L, 2024/1279, 2024.5.21., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. A TÁMOGATÁS FOLYTATÓDÁSÁNAK VALÓSZÍNŰSÉGE

(30) Az alaprendelet 18. cikkével összhangban és az eljárás megindításáról szóló értesítésben foglaltaknak megfelelően a Bizottság megvizsgálta, hogy valószínűsíthető-e a hatályban lévő intézkedések esetleges hatályvesztése esetére a támogatás folytatódása.

3.1. Az együttműködés hiánya és – az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének megfelelően – a rendelkezésre álló tények felhasználása

(31) A Bizottság 2024. február 12-én kérdőívet küldött a Kínai Népköztársaság kormányának (a továbbiakban: kínai kormány). A Bizottság a kínai kormányt arra is felkérte, hogy küldjön külön kérdőíveket i. a Kínai Export- és Hitelbiztosító Társaságnak (a továbbiakban: Sinosure), ii. az elektromos kerékpárok motorjainak, akkumulátorainak és egyéb elektromoskerékpár-alkatrészeinek gyártói és forgalmazói, valamint iii. a kínai kormány által ismert, az érintett gazdasági ágazatnak hitelt nyújtó bankok és más pénzügyi intézmények számára.

(32) A Bizottsághoz a fent említett kérdőívekkel kapcsolatban nem érkeztek észrevételek. Ennek megfelelően a Bizottság a 2024. április 5-i szóbeli jegyzékben tájékoztatta a kínai kormányt arról, hogy a részére küldött kérdőívekben kért információk tekintetében az alaprendelet 28. cikkét kívánja alkalmazni, és felkérte a kínai kormányt, hogy ezzel kapcsolatban tegyen észrevételeket. Észrevétel nem érkezett.

(33) Tekintettel arra, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók együttműködése nem volt elegendő ahhoz, hogy e hatályvesztési felülvizsgálat céljából reprezentatív megállapításokat tegyenek (lásd a fenti (16) és a (17) preambulum-bekezdést), valamint arra, hogy a kínai kormány és más olyan érdekelt felek, amelyektől a fentiekben leírtak szerint információkat kértek, nem működtek együtt, a Bizottság az alaprendelet 28. cikkével összhangban a rendelkezésre álló tények felhasználásával állapította meg a kínai elektromoskerékpár-ágazat támogatásának folytatódását.

(34) A Bizottság ennek megfelelően a rendelkezésére álló összes tényt felhasználta elemzéséhez, különösen a következőket:

a) a kérelemben szereplő információk,

b) a Bizottságnak az eredeti vizsgálatban tett, az (EU) 2019/72 végrehajtási rendeletben foglalt megállapításai;

c) a Bizottság által az ösztönzött kínai iparágakra, például a bevont finompapírra ([8]) (CFP), a melegen hengerelt síkacélra ([9]) (a melegen hengerelt sík acéltermékekre vonatkozó vizsgálat), a folytonosüvegrostszál termékekre (folytonosüvegrostszál termékekre vonatkozó vizsgálat) ([10]) és az optikai szálakból álló kábelekre (optikai szálakból álló kábelekre vonatkozó vizsgálat) ([11]) vonatkozóan végzett legutóbbi szubvencióellenes vizsgálatok megállapításai, amelyek esetében hasonló támogatásokat vizsgáltak meg;

d) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól (a Kína jelentés) ([12]).

([8]) A Bizottság (EU) 2023/1647 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 21.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes bevont finompapírok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikke szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 207., 2023.8.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) A Bizottság (EU) 2023/1123 végrehajtási rendelete (2023. június 7.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikke szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 148., 2023.6.8., 84. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) A Bizottság (EU) 2021/328 végrehajtási rendelete (2021. február 24.) a Kínai Népköztársaságból származó folytonosüvegrostszál termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikke szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 65., 2021.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) A Bizottság (EU) 2022/72 végrehajtási rendelete (2022. január 18.) a Kínai Népköztársaságból származó, optikai szálakból álló kábelek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámok kivetéséről, valamint a Kínai Népköztársaságból származó, optikai szálakból álló kábelek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2021/2011 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 12., 2022.1.19., 34. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD(2024) 91 final, 2024.4.10.

3.2. **Bevezető megjegyzések a kínai elektromoskerékpár-ágazatról**

(35) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság megállapította, hogy a kínai kormánynak az az elképzelése, hogy több nemzeti, helyi és ágazati szintű terv végrehajtása révén javítsa és mozdítsa elő a kulcsfontosságú iparágakat, például az elektromoskerékpár-ágazatot. Különösen a 2016–2020 közötti időszakot lefedő nemzeti gazdasági és társadalmi fejlődésről szóló kínai tizenharmadik ötéves terv (a továbbiakban: tizenharmadik ötéves terv) az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveket stratégiai ágazatként ([13]) foglalta magában, míg az ugyanezen időszakra (2016–2020) vonatkozó, a kínai kormány által a tizenharmadik ötéves terv végrehajtása céljából készített könnyűipari fejlesztési terv és a „Made in China 2025" kifejezetten a kerékpár- és az akkumulátorágazatot azonosította kulcsfontosságú iparágként.

(36) Amint azt az eredeti rendelet ([14]) leírja, a könnyűipari fejlesztési terv értelmében a kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazatnak „technológiai reformot létrehozó műszaki munkára" van szüksége, amely úgy valósítható meg, hogy „iparosítjuk az alternatív anyagokból készülő kerékpárok termelését, műszakilag átalakítjuk az intelligens, környezetbarát és hatékony elektromos kerékpárokat előállító gyártósorokat és a lényeges alkatrészeket". E terv ajánlása értelmében „a kerékpárágazatot ösztönzőkkel a könnyű, diverzifikált, divatos és intelligens termékek gyártásának irányába kell terelnünk. Fel kell gyorsítani a kutatás-fejlesztést, valamint a nagy szilárdságú és könnyű anyagok, az erőátviteli és a meghajtó rendszerek, az új energiaforrások, az intelligens érzékelő technológiák és a dolgok internetéhez kapcsolódó technológiák alkalmazását. A hangsúlyt a diverzifikált kerékpárfejlesztésre kell helyeznünk, olyan kerékpárok fejlesztésére, amelyek divat- és hétköznapi célokat szolgálnak, edzéshez és az erőnlét fejlesztéséhez használhatók, hosszabb távú túrakerékpározásra alkalmasak, kedvező műszaki jellemzőik megőrzése mellett összecsukhatók, továbbá az elektromos kerékpárokat hagyományos akkumulátorral, az intelligens elektromos kerékpárokat pedig lítiumion-akkumulátorral kell felszerelnünk". Emellett a könnyűipari fejlesztési tervben szerepel néhány, a kulcsfontosságú iparágak, köztük az elektromoskerékpár- és az akkumulátorágazat ösztönzésére irányuló konkrét szakpolitikai intézkedés. Különösen olyan intézkedéseket említ, mint a piaci hozzáférést bővítő reform megerősítése, a pénzügyi adópolitikai támogatás növelése, valamint a pénzügyi támogatás.

(37) Továbbá a kerékpárágazat szintjén a Kínai Kerékpárszövetség (China Bicycle Association, a továbbiakban: CBA) által kiadott, a kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó tizenharmadik ötéves terv (2016–2020) a kerékpárágazatot a feltörekvő iparágak közé sorolta, és a következőket állapította meg: *„a feltörekvő iparágak, úgymint az alternatív energiaforrások, az alternatív anyagok, az internet, az energiatakarékosság és a környezetvédelem, valamint az információs technológiák a nemzeti stratégia szintjére emelkedtek, ezért a hagyományos iparágak elkerülhetetlenül bekerülnek a közép- és felső kategóriás termékeket gyártók közösségébe. Különösen azután, hogy az ötödik plenáris ülés indítványozta »a közlekedés és a szállítmányozás kis szén-dioxid-kibocsátás melletti fejlesztésének elősegítését, valamint a környezetkímélő kerékpáros közlekedés ösztönzését«, a kerékpárágazat bizonyosan kihasználja majd a fejlődésre kínálkozó új történelmi lehetőségeket."* A tizenharmadik kerékpárágazati terv továbbá kimondta, hogy *„a kerékpárok és a pótalkatrészek exportvolumene stabil marad, az elektromos kerékpárok exportja viszont jelentős mértékben növekszik majd. Tovább fog erősödni az iparág integrációja, a vezető vállalatok pedig több mint 50 %-ban járulnak majd hozzá a megtermelt mennyiséghez. Az iparág 3–5 klasztert és jellegzetes régiót fog támogatni, közösen felépíteni és fejleszteni. A közép- és felső kategóriás kerékpárok, valamint a lítiumakkumulátoros elektromos kerékpárok aránya évről évre növekedni fog."* Emellett a tervben felsorolt legfontosabb feladatok egyike: *„A sokoldalú, márkás és felső kategóriás kerékpárok fejlesztésének további támogatása az ágazaton belül, és a kerékpáros közlekedés arányának, valamint a közép- és felső kategóriás kerékpárok arányának fokozatos növelése; könnyű, lítiumakkumulátoros és intelligens elektromos kerékpárok gyártása, továbbá a lítiumakkumulátoros kerékpárok piaci részesedésének és az elektromos kerékpárok exportrészesedésének folyamatos javítása* ([15])".

(38) Ezen túlmenően „a kormányzati felülvizsgálatnak és jóváhagyásnak alávetett beruházási projektek katalógusában" a kínai kormány jelezte az alternatív energiaforrással működő járművek, többek között az elektromos kerékpárok növekvő előtérbe helyezését: „A hagyományos üzemanyaggal hajtott járművek számát növelő termelési kapacitást szigorúan ellenőrizni kell, így a hagyományos üzemanyaggal hajtott járművek újonnan piacra lépő gyártói elvileg már nem vesznek részt a felülvizsgálatban, és gyártási tevékenységüket nem hagyják jóvá. Erőfeszítéseket kell tenni az alternatív energiaforrással működő járművek egészséges és kiegyensúlyozott fejlesztésének aktív támogatása érdekében ([16])".

(39) Emellett a *Made in China 2025*, a 40. sz. határozat és a közép- és hosszú távú tudományos és technológiai fejlesztésről szóló nemzeti tervezet (2006–2020) az elektromoskerékpár-ágazatot kulcsfontosságú stratégiai/ösztönzött ágazatként határozta meg, amelynek fejlesztését prioritásként kell kezelni és támogatni kell ([17]).

([13]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete, (97)–(100) preambulumbekezdés.
([14]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete, (101)–(106) preambulumbekezdés.
([15]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete, (109)–(113) preambulumbekezdés.
([16]) Ugyanott, (114) preambulumbekezdés.
([17]) Ugyanott, (129) preambulumbekezdés.

(40) Ezen túlmenően az eredeti vizsgálat azt is megállapította, hogy a kínai kormány az elektromos kerékpárokat és alkatrészeinek ágazatát egyaránt támogatta, nevezetesen a motorokat és az akkumulátorokat ([18]) különböző nemzeti, regionális és ágazati szintű tervek révén. A tizenharmadik ötéves terv kifejezetten megemlítette a nagy hatékonyságú energiatárolás fejlesztésének támogatását, míg a könnyűipari fejlesztési terv az akkumulátorágazatot kulcsfontosságú ágazatként jelölte meg. Emellett a kerékpáralkatrészeket, különösen az akkumulátorokat és a keretekhez használt könnyűfémeket ösztönzött iparágakként sorolták fel a külföldi befektetési iparágak útmutatásainak katalógusában, valamint a közép- és nyugat-kínai külföldi beruházások kiemelt iparágainak katalógusában. Végezetül a lítiumion-akkumulátorok az ipari szerkezetátalakítás útmutató katalógusában szereplő, az ösztönzött iparágak jegyzékének részét képezték.

(41) A Bizottság ezért az eredeti rendeletben arra a következtetésre jutott, hogy az elektromoskerékpár-ágazat és az alkatrészek ágazata kulcsfontosságú/stratégiai iparágnak minősült, amelynek fejlesztését a kínai kormány biztosítani kívánta azáltal, hogy politikai célként tűzte ki ([19]).

(42) A hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem megerősítette, hogy a kínai kormány különböző szakpolitikai dokumentumok és jogszabályok révén továbbra is aktívan támogatta az elektromoskerékpár- és -alkatrész-ágazat fejlesztését, amelyek továbbra is kulcsfontosságú kínai iparágnak minősülnek, az alábbiak szerint.

A tizennegyedik ötéves terv

(43) A 2021–2025-ös időszakra vonatkozó tizennegyedik ötéves terv kiemeli a kínai kormánynak a kulcsfontosságú iparágak javítására és előmozdítására vonatkozó stratégiai jövőképét ([20]). Az I. fejezet szerint az egyik fő fejlesztési irányvonal a hagyományos ipari struktúra korszerűsítésének előmozdítása, valamint a „technológiai forradalom és ipari átalakulás" elmélyítése. Ezt az elképzelést részletesebben kifejti a IV. fejezet, amelynek célja egy optimalizált modern ipari rendszer kifejlesztése azzal a céllal, hogy Kína „gyártási nagyhatalommá" váljon. Annak érdekében, hogy a feltörekvő iparágak „gyorsabban fejlődhessenek és terjeszkedjenek", a terv támogatja az „új energiával működő járművek, valamint a zöld és környezetbarát termékek" fejlesztését és gyártását, amint az már a 13. ötéves tervben is történt.

(44) A tizennegyedik ötéves terv végrehajtása helyi és ágazati terveken keresztül történik, amelyek meghatározzák a stratégiai iparágak és ágazatok fejlesztése érdekében megvalósítandó szakpolitikák irányát.

(45) A tizennegyedik ötéves terven kívül az egyes központi szint alatti szintek a hatékony fellépés biztosítása érdekében tartományi és helyi tervek révén hajtják végre azt. Mindenekelőtt a következők tartoznak ide:

(46) Tiencsin tartomány a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére irányuló tizennegyedik ötéves tervében előirányozza az „erős gyártóvárossá" való átalakulás felgyorsítását ([21]). Tiencsin a kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazatot „előnyös ágazatnak" tekinti, amelyet „erőteljesen" kell fejleszteni ([22]). Az alternatív energiaforrásokkal működő járművek szintén kiemelt prioritást jelentenek Tiencsin számára, mivel a tartomány energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő járműveket kíván kifejleszteni. Tiencsin tartomány tervének készítői arra számítanak, hogy a lítiumion-akkumulátorok iparágát olyan anyagok fejlesztése révén bővítik, mint a nikkel, a grafit és a szilícium-karbon, hogy felgyorsítsa alkalmazásukat az alternatív energiaforrásokkal működő járművekben. Az elektromoskerékpár-gyártás szempontjából releváns egyéb anyagok, például az alkatrészekhez használt magnézium-alumínium ötvözetlemezek, pl. kerékagyak, acélrudak és acélhuzalok felső kategóriás acéllemezei szintén kiemelt támogatási területnek minősülnek ([23]). A Tiencsin Népi Önkormányzat külügyi hivatala 2023 első negyedévében 33, gazdasági javulást célzó szakpolitikai ösztönzőt tartalmazó listát tett közzé a tizennegyedik ötéves terv támogatására, amely vállalatonként legfeljebb 50 millió CNY támogatást tartalmaz ([24]).

([18]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete, (116)–(128) preambulumbekezdés.
([19]) Ugyanott, (130) preambulumbekezdés.
([20]) NPC, 2021, A Kínai Népköztársaság Nemzetgazdasági és Társadalmi Fejlesztésére irányuló tizennegyedik ötéves program vázlata és a hosszú távú jövőkép 2035-re, amelyek elérhetők itt: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (hozzáférés: 2023.11.22.) (kínai nyelven).
([21]) „Tizennegyedik ötéves terv" a tiencsini feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére.
([22]) Ugyanott, 23–24. oldal.
([23]) Ugyanott, 14–20. oldal.
([24]) A Tiencsin által 2023 első negyedévében nyújtott 33 szakpolitikai gazdaságfejlesztési ösztönző, 10., 17. és 18. bekezdés.

(47) A „Csiangszu tartomány feldolgozóiparának a tizennegyedik ötéves terv keretében kidolgozott magas színvonalú fejlesztési terve” célul tűzi ki a feldolgozó iparágak fellendítését. Az alternatív energiaforrásokkal működő járművek az egyik legfontosabb, K+F programok, valamint egyesülések és felvásárlások ösztönzése révén támogatott ipari prioritás ([25]). A lítiumion-akkumulátorok az elektromos járművekhez szükséges alapvető termékeknek minősülnek, és fejlesztésüket K+F programok biztosításával kell támogatni ([26]).

(48) A Csöcsiang tartományban az ipari gazdaság folyamatos fejlődésének és minőségének javítására irányuló cselekvési terv előirányozza az ipari lánc megerősítését, különös tekintettel bizonyos iparágakra, többek között az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre. Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata egyike annak a huszonhét ágazatnak, amelyek Csöcsiang tartománytól pénzügyi támogatásban részesülnek ([27]).

(49) A Kuangtung tartományban található modern könnyű- és textilipari klaszterek stratégiai pillérhez tartozó ipari klasztereinek fejlesztésére irányuló cselekvési terv (2021–2025) a kerékpárátviteli rendszereket a modern könnyű- és textilipar kulcsfontosságú iparágainak kulcsfontosságú technológiái és anyagai közé sorolja. A terv Kuangtung tartomány öt városát sorolja fel kínai „kerékpárvölgyként” (Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan és Zhongshan) ([28]).

(50) Az egyes iparágak szintjén a Kínai Kerékpárszövetség (China Bicycle Association, a továbbiakban: CBA) közzétette a kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizennegyedik ötéves tervet, hogy megteremtse a kínai kerékpárok és elektromos kerékpárok külföldi piacokon való terjeszkedésének feltételeit. Amint azt az eredeti vizsgálat ([29]) is megerősítette, a CBA az alaprendelet 2. cikkének b) pontja értelmében közjogi szervnek minősül. A CBA a Kínai Könnyűipari Tanács (China National Light Industry Council, a továbbiakban: CNLIC), a korábbi Könnyűipari Minisztérium tagja. Emellett a CBA igazgatótanácsa szoros kapcsolatban áll a kínai kormánnyal. Ezenkívül egy állami tulajdonú vállalat vagy kerékpárszövetség vezérigazgatója vagy elnöke mindig a Kínai Kommunista Párt (a továbbiakban: KKP) tagja. Még az elektromos kerékpárokkal foglalkozó magánvállalatok igazgatótanácsában is minden alkalommal részt kell vennie egy KKP-tagnak, amely magánvállalatok a CBA tagjai és a CBA igazgatótanácsában is jelen vannak; e tény is megerősíti, hogy a CBA közjogi szerv.

(51) A tizennegyedik kerékpárterv szerint a kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazat általános fejlesztési helyzetét „központosított” reformokkal, valamint a minőségjavításra, a hatékonyság javítására, valamint egy erős kerékpár-/elektromoskerékpár-ágazattal rendelkező ország korszerűsítésére és kiépítésére irányuló általános célkitűzésre összpontosítva kell kezelni. A terv emellett célokat tűz ki a kerékpárok/elektromos kerékpárok jelentős exportvolumenének fenntartására és a kínai gyártók nemzetközi piaci részesedésének javítására vonatkozóan ([30]). Ezeket a célokat olyan támogató politikák végrehajtásával kell elérni, mint például a kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazat fejlesztését támogató külön források biztosítása ([31]).

(52) A kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizennegyedik ötéves terv a kínai kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazat fejlődésének három aspektusát ismerteti a tizennegyedik ötéves időszakon túlmutatóan: i. 2025-ig korszerűsítés útján meg kell erősíteni egy nagy kerékpár-/elektronikuskerékpár-nemzet létrehozását; ii. 2035-re a kínai kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazat meghatározó befolyást gyakorol majd a nemzetközi piacra; iii. Kína az évszázad közepére „*erős kerékpár/elektromoskerékpár-nemzet*” státusszal rendelkező kerékpár-/elektronikuskerékpár-gyártóvá fog válni ([32]). A kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó általános nemzeti terv mellett a tizennegyedik ötéves kerékpár- és elektromoskerékpár-terv is rendelkezik „összehangolt regionális fejlesztési stratégiákról” ([33]). Tíz régió és tartomány ([34]) törekszik a tervezett ipari szerkezet megvalósítására az elektromoskerékpár-, kerékpár- és kerékpáralkatrész-gyártásnak a globális szintre lépést célzó előmozdítása érdekében.

([25]) Csiangszu tartományban a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztési terve, 42. o.
([26]) *Ugyanott*, 27. oldal.
([27]) Cselekvési terv az ipari gazdaság tartós fejlődésének és minőségének javítására Csöcsiang tartományban, 2. és 15. o.
([28]) Cselekvési terv a modern könnyű- és textilipar stratégiai pilléréhez tartozó ipari klaszterek fejlesztésére Kuangtung tartományban (2021–2025), 12. és 15. o.
([29]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet (a továbbiakban: *A Kínából származó elektromos kerékpárokra* vonatkozó eredeti vizsgálat).
([30]) A kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizennegyedik ötéves terv, 3–4. és 13–14. o. Megtekinthető a következő internetcímen: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ugyanott, 59. és 62–63. oldal.
([32]) Ugyanott, 27. és 28. oldal.
([33]) Ugyanott, 35–37. oldal.
([34]) Tiencsin, Wuqing kerékpár- és kerékpáralkatrész-fejlesztési övezet, Hebei tartomány, Csiangszu tartomány, Suzhou kerékpárexport-bázis, Csöcsiang tartomány, Taizhou elektromoskerékpár-gyártási és exportkoncentrációs övezet, Kuangtung tartomány, Foshan Sportkerékpárok K+F és tervezési ipari bázis, valamint Kuanghszi tartomány.

(53) Egy másik fontos szakpolitikai dokumentum a könnyűipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdításáról szóló iránymutató vélemény, amely számos támogatási intézkedést irányoz elő a kínai kerékpár-, elektromoskerékpár- és alkatrészágazat számára ([35]). A vélemények célja az innováció és a gyártás ösztönzése valamennyi típusú kerékpár és elektromos kerékpár esetében, valamint a digitális és zöld átálláshoz szükséges akkumulátorok gyártásának fejlesztése. Ezt adó- és pénzügyi támogatási intézkedésekkel, integrált ipari klaszterek létrehozásával, valamint az „Egy övezet, egy út" és a „globális nyitási" kezdeményezések révén nyújtott előnyök biztosításával kell elérni ([36]).

Made in China 2025.

(54) A „Made in China 2025"egy állami irányítású iparpolitika, amelynek célja, hogy Kína kormányzati támogatások, állami tulajdonú vállalatok és szellemi tulajdon megszerzése révén erőfölényben legyen a globális csúcstechnológiai gyártásban, felváltva ezzel a külföldi kapacitást ([37]). Az Egyesült Államok kereskedelmi képviselőjének hivatala (Office of the United States' Trade Representative, a továbbiakban: USTR) azt is megállapította, hogy a kínai állam több mint 500 milliárd USD összegű alapot hozott létre az azonosított iparágak támogatására ([38]).

(55) A „Made in China 2025" szakpolitikai dokumentum magában foglalja az elektromos kerékpárok gyártásával közvetlen kapcsolatban lévő intézkedéseket és felsorolja a 2025-ig megvalósítandó stratégiai feladatokat, többek között „*a fejlett energiatakarékos és környezetbarát technológiák, eljárások és berendezések terén végzett kutatási-fejlesztési erőfeszítések*" fokozását, „*a környezetkímélő termékek kutatásának-fejlesztésének megerősítését, a könnyű súlyt, alacsony energiafogyasztást és könnyű visszanyerést biztosító technikák elterjesztését, az energiafogyasztó végtermékek, például motorok, kazánok, belsőégésű motorok és elektromos készülékek energiahatékonyságának folyamatos fejlesztését, […] az alternatív anyagokra és energiaforrásokra épülő iparágak, valamint a kiváló minőségű eszközöket gyártó iparágak környezetkímélő és kis szén-dioxid-kibocsátás melletti fejlesztésének erőteljes ösztönzését […]*" ([39]).

40. sz. határozat

(56) Az Államtanács 40. sz. határozata egy 2005-ben kiadott jogi dokumentum, amelynek célja, hogy a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének ösztönzése és az elavult termelési kapacitások megszüntetése révén előmozdítsa az ipar strukturális kiigazítását Kínában ([40]). Az „Útmutató katalógus az iparszerkezeti kiigazításhoz", amely a 40. sz. határozat végrehajtására irányuló intézkedés, kulcsfontosságú iránymutatást nyújt a kínai kormány számára a beruházási projektekhez, ezenkívül az államháztartásra, az adózásra, a hitelezésre, az importra és az exportra, valamint a földterületekre vonatkozó szakpolitikák kidolgozásához és végrehajtásához ([41]).

(57) A 40. sz. határozat, amely jogilag kötelező a kínai közjogi szervekre és gazdasági szereplőkre nézve, három kategóriába sorolja a különböző ipari ágazatokat, nevezetesen: ösztönzött, korlátozott és tiltott projektek. A 40. sz. határozat számos releváns ágazatot ösztönzött ágazatként azonosított, amelyek ezt követően több támogatásban is részesülnek (az Államtanács minden kínai pénzügyi intézményt arra utasít, hogy nyújtson hiteltámogatást, és ígéretet tesz „az ösztönzött projektekre vonatkozó egyéb kedvezményes politikák" végrehajtására). Az iparszerkezeti kiigazítás iránymutatás-gyűjteményének 2019. évi kiadásában az akkumulátorok és a könnyű anyagok különösen az „ösztönzött" kategóriában (a XIX. fejezetben) szerepelnek ([42]).

([35]) Guidance Opinions on Promoting the High-Quality Development of the Light Industry (*Iránymutató vélemény a könnyűipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdításáról*), 2022., elérhető az alábbi internetcímen: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) *Uo*., 17., 18., 20., 21. és 23. pont.

([37]) Az Államtanács közleménye a „Made in China 2025" közzétételéről, elérhető a következő internetcímen: 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" (*2019. évi jelentés a Kongresszus részére Kína WTO-nak való megfeleléséről*), 2020. március, 31. o. (elérhető a következő internetcímen: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Az Államtanács közleménye a „Made in China 2025" közzétételéről, elérhető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

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

([41]) Az Államtanács 40. sz. határozata az ipari szerkezetátalakítás támogatásáról szóló ideiglenes rendelkezések közzétételéről és végrehajtásáról (2005); Útmutató katalógus az iparszerkezeti kiigazításhoz (2019) (elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Útmutató katalógus az iparszerkezeti kiigazításhoz (2019), 17. o. (elérhető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Ezen túlmenően a külföldi befektetéseket ösztönző iparágak katalógusa (2020. évi kiadása) a kerékpár-alkatrészek, különösen az akkumulátorok és a kerékpárvázakhoz használt könnyűfémek gyártását az „ösztönzött iparágak" közé sorolja ([43]).

Következtetések

(59) A fentiek alapján és ellentétes értelmű információ hiányában ebből az következik, hogy az elektromos kerékpárok és ellátási láncuk továbbra is a kínai kormány által „ösztönzött" ágazatok közé tartoznak, és ennek következtében az ágazat a kínai kormány folyamatos támogatásának kedvezményezettje, amely magában foglalja a kedvezményes finanszírozáshoz való hozzáférést, az adómentességeket, a megfelelő ellenszolgáltatásnál alacsonyabb összeg fejében elvárt inputokat (földhasználat, akkumulátorok, motorok stb.), valamint a nemzeti, regionális és helyi szintű támogatási programokhoz való hozzáférést.

3.3. **A jelenlegi hatályvesztési felülvizsgálat keretében megvizsgált támogatások és támogatási programok**

(60) Az együttműködés hiányára tekintettel a Bizottság úgy határozott, hogy az alaprendelet 28. cikke alapján megvizsgálja egyrészt azt, hogy az eredeti vizsgálatban kiegyenlített és a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben említett támogatások továbbra is gazdasági előnyt biztosítottak-e a kínai elektromoskerékpár-ágazat számára a felülvizsgálati időszak alatt, másrészt azt, hogy valószínűsíthető-e a támogatás folytatódása az intézkedések hatályvesztése esetén.

(61) E támogatások vagy támogatási programok a következők:

a) Kedvezményes finanszírozás

Kölcsönök és hitelkeretek

b) Exporthitel-biztosítás

c) Az állam által a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított áruk

A megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított motorok

A megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított akkumulátorok

A megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított földhasználati jogok

d) Közvetlen adómentességet és adócsökkentést biztosító programok

Társaságiadó-privilégiumok az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok számára

Kutatási-fejlesztési kiadások utáni társaságiadó-jóváírás

Minősítéssel rendelkező rezidens vállalkozások között fizetett osztalék adómentessége

e) Közvetettadó- és behozatalivám-programok

Héamentességek és behozatalivám-visszatérítések behozott berendezés és technológia használatáért

f) Támogatási programok

Önkormányzati, regionális hatóságok által nyújtott eseti támogatások

3.4. **Kedvezményes finanszírozás (kölcsönök, hitelkeretek)**

3.4.1. *Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai*

(62) Az eredeti vizsgálat során ([44]) a Bizottság megállapította, hogy az állami tulajdonú bankok közjogi szervnek minősülnek, mivel kormányzati feladatot látnak el, amelynek során kormányzati hatáskört gyakorolnak. Emellett a Bizottság azt is megállapította, hogy a kínai kormány e bankokat azzal bízta meg és utasította, hogy hajtsák végre az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja értelmében rendes körülmények között a kormányzatra ruházott feladatokat.

([43]) A külföldi befektetéseket ösztönző iparágak katalógusa, 129., 268., 269., 271. és 304. pont (2022. évi kiadás, elérhető a következő internetcímen: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet, 3.5.1. szakasz.

(63) A Bizottság a kínai pénzügyi ágazatra vonatkozó normatív jogi keret, nevezetesen a kereskedelmi bankokról szóló törvény 34. cikke, az általános hitelezési szabályzat 15. cikke és a 40. sz. határozat alapján azt is megállapította, hogy Kínában a magántulajdonú kereskedelmi bankokat az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja értelmében kormányzati politika végrehajtásával bízták meg, illetőleg arra utasították ([45]).

(64) A Bizottság ezért az eredeti vizsgálatban arra a következtetésre jutott, hogy a Kínában működő valamennyi pénzügyi intézmény kormányzati politikát folytatott, és kedvezményes kamatozású hiteleket és hitelkereteket nyújtott ([46]) az ösztönzött ágazatnak minősített elektromoskerékpár-ágazatnak.

(65) A vizsgálat megállapítása szerint a hitelfelvevő olyan mértékben jut az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése és 6. cikkének b) pontja szerinti gazdasági előnyhöz, amennyivel kedvezőbb feltételek mellett veheti fel a hiteleket és a hitelkereteket, mint a szabadpiacon megszerezhető kereskedelmi hitelt. A kedvezményezetteknek juttatott gazdasági előny a vállalat által ténylegesen kifizetett kamatösszeg és a vállalat által a szabadpiacon elérhető hasonló kereskedelmi hitelért/hitelkeretért fizetendő összeg közötti eltérés volt ([47]).

(66) Megállapítást nyert, hogy ez a támogatási program az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi, mivel a hitelnyújtó intézmények csak korlátozott számú olyan vállalatnak/iparágnak nyújtottak kedvezményes hiteleket és hitelkereteket, amelyeket a kínai kormány kulcsfontosságú/stratégiai ágazatoknak tekint, köztük az elektromoskerékpár-ágazatot.

(67) Az eredeti vizsgálatban e támogatási rendszer tekintetében megállapított támogatási mérték a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0,23 % és 2,77 % közötti tartományban mozgott.

3.4.2. *A támogatási program folytatódása*

(68) A kérelmező a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy az eredeti intézkedések bevezetését követően a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is kedvezményes finanszírozásban részesült ([48]).

(69) A kérelmező szerint a kínai bankrendszert továbbra is a kínai állami tulajdonú bankok uralják, amelyek ezért központi szerepet játszanak a kínai kormány által ösztönzöttként azonosított ágazatok támogatásában és finanszírozásában. A kérelmező azt is állítja, hogy 2021 óta nőtt az állami tulajdonú bankok által nyújtott kedvezményes finanszírozás mértéke, különösen a tiszta energia, a zöld közlekedés, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése és a hagyományos iparágak energiatakarékos átalakítása terén ([49]).

(70) A kérelmező által szolgáltatott bizonyítékok szerint az elektromoskerékpár-gyártók továbbra is kedvezményes hiteleket és hitelkeretet kaptak a kínai bankoktól. Számos gyártó vállalat éves jelentésében szerepelnek ilyen hitelek és hitelkeretek. Az elektromoskerékpár-gyártó Yadea például 2022. évi pénzügyi kimutatásaiban két, a helyi önkormányzatok által új termelőlétesítmények építéséhez nyújtott kamatmentes hitelről számol be 460 millió CNY, illetve 39 millió CNY összegben ([50]). Emellett egy másik elektromoskerékpár-gyártó, a Joykie 2022-ben több kínai banktól is kapott hitelkeretet ([51]). Jóllehet mind a hitelek, mind a hitelkeretek feltételei bizalmas kereskedelmi dokumentumok, a kérelmező azt állítja, hogy az eredeti vizsgálathoz hasonlóan az ilyen hiteleket és hitelkereteket továbbra is kedvezményes feltételek mellett nyújtották, mivel az elektromos kerékpárok ágazata továbbra is ösztönzött ágazat.

([45]) Ugyanott, (218)–(222) preambulumbekezdés.
([46]) Ugyanott, (222) és (297) preambulumbekezdés.
([47]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet, 3.5.4.2. és 3.5.4.3. szakasz.
([48]) Lásd a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem nyilvános változatának 63–87. pontját és a kapcsolódó mellékleteket.
([49]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 40. melléklet.
([50]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 11. melléklet, Yadea 2022. évi éves jelentés, 179. és 184. o.
([51]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 11. melléklet, Joykie 2022. évi éves jelentés, 107. és azt követő oldalak, valamint 508. o.

(71) A Bizottság megállapította, hogy a felülvizsgálati időszak alatt Kínában még mindig hatályban volt az eredeti vizsgálat idején fennálló általános jogi keret, amely arra ösztönözte a pénzügyi intézményeket, hogy a pénzügyi döntések meghozatalakor igazodjanak az iparpolitikai célkitűzésekhez. Az eredeti vizsgálat óta a kínai állam valójában tovább erősítette a pénzügyi piac feletti ellenőrzését annak érdekében, hogy jobban kiszolgálja a reálgazdaság érdekeit és megfeleljen Kína iparpolitikai céljainak, nem utolsósorban azáltal, hogy forrásokat juttat a kiemelt iparágaknak. Ezt tanúsítja elsősorban i. a banktörvény 34. cikke, amely úgy rendelkezik, hogy „*a kereskedelmi bankok hitelnyújtási tevékenységüket a nemzetgazdasági és társadalmi fejlődés szükségleteinek megfelelően, továbbá az állami iparpolitika iránymutatása szerint végzik*”, ii. az általános hitelezési szabályzat 15. cikke, amely megállapítja, hogy a hitelek kamatai akkor támogathatók, ha összhangban vannak az egyes iparágak és gazdasági területek növekedésének előmozdítására irányuló állami politikával, valamint iii. a 40. sz. határozat, amely bizonyos iparágakat „ösztönzöttnek” minősít, és amelyek a hitelhez való kiemelt hozzáférés előnyeit élvezik ([52]).

(72) E tekintetben a Bizottság emlékeztetett arra, hogy ebben a vizsgálatban (lásd az (59) preambulumbekezdést) megállapította, hogy Kínában az elektromoskerékpár-ágazat továbbra is ösztönzött ágazat.

(73) A kínai finanszírozási ágazatnak az iparpolitika folytatása és az ösztönzött iparágaknak nyújtott kedvezményes finanszírozás céljából eszközként való szisztematikus felhasználását a Bizottság több közelmúltbeli szubvencióellenes vizsgálat során tett megállapításai is megerősítik ([53]).

Egyedi jelleg

(74) mivel ez a támogatási program kizárólag az ösztönzött iparágakban működő vállalatokra korlátozódik, és nem áll rendelkezésre minden gazdasági ágazat számára, a Bizottság megállapította, hogy a támogatási program az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi.

Gazdasági előny

(75) A kínai exportáló gyártók, a kínai kormány és a kínai pénzügyi intézmények együttműködésének hiányában a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(76) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány továbbra is kedvezményes feltételek mellett biztosított hiteleket és hitelkereteket az elektromoskerékpár-ágazat számára, összhangban a különböző tervekben és más jogi aktusokban meghatározott politikával, amelyek az elektromoskerékpár-ágazatot mint ösztönzött ágazatot említik. A kedvezményes finanszírozás formájában megvalósuló közvetlen pénzátutalás a felülvizsgálati időszakban továbbra is az elektromoskerékpár-ágazat vállalkozásainak a rendelkezésére állt.

Következtetés

(77) A fenti megfontolásokra tekintettel és ellenkező érvek hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat a felülvizsgálati időszakban továbbra is részesült kedvezményes hitelek és hitelkeretek formájában nyújtott támogatásokból. A pénzügyi hozzájárulások, a biztosított gazdasági előny, illetve az egyedi jelleg fennállására tekintettel e támogatási programok továbbra is kiegyenlíthetőnek minősülnek.

([52]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, SWD(2024) 91 final, 2024.4.10. (a továbbiakban: Kína-jelentés), 6. szakasz.

([53]) Az (EU) 2023/1647 végrehajtási rendelet, az (EU) 2023/1123 végrehajtási rendelet és az (EU) 2021/328 végrehajtási rendelet.

3.5. **Exporthitel-biztosítás**

3.5.1. *Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai*

(78) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság megállapította, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók kedvezményes feltételek mellett exporthitel-biztosítás formájában támogatásban részesültek ([54]).

(79) Kiemelendő, hogy a Bizottság megállapította, hogy az exporthitel-biztosítások egyetlen kínai beszállítója, a China Export & Credit Insurance Corporation (a továbbiakban: Sinosure) állami szerv, amely kormányzati feladatokat látott el az elektromoskerékpár-ágazat vonatkozásában.

(80) A Bizottság arra is fényt derített, hogy a Sinosure kedvezményes feltételek mellett, azaz a piaci feltételek alatt nyújtott exporthitel-biztosítást az elektromos kerékpárok exportőreinek, ezáltal gazdasági előnyhöz juttatva az exportáló gyártókat. A Bizottság úgy tekintette, hogy a kedvezményezetteknek juttatott gazdasági előny a vállalat által a Sinosure rövid lejáratú biztosítása esetében fizetendő díj összege és a vállalat által a piacon megszerezhető, összehasonlítható exporthitel-biztosítás esetében fizetendő összeg közötti különbözet ([55]).

(81) Végül, mivel ez a támogatási rendszer exportfüggő volt, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja alapján egyedi, és így kiegyenlíthető volt.

(82) Az eredeti vizsgálatban e támogatási rendszer tekintetében megállapított támogatási mérték a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0 % és 0,50 % között mozgott.

3.5.2. *A támogatási program folytatódása*

(83) Az eredeti vizsgálatban ismertetett helyzethez hasonlóan a Sinosure továbbra is teljes mértékben a kínai állam tulajdonában van. A kérelmező szerint a Sinosure a kínai kormány diplomáciai, nemzetközi kereskedelmi, ipar-, adó- és pénzügyi politikáival összhangban megbízást kapott arra, hogy a nem fizetési kockázatok elleni exporthitel-biztosítás révén előmozdítsa a kínai exportot és beruházásokat, különösen a csúcstechnológiát vagy magas hozzáadott értéket képviselő beruházási javak exportját.

(84) A Sinosure tevékenységeinek jogalapja megegyezik az eredeti vizsgálat során alkalmazandó jogalapokkal, nevezetesen a Kereskedelmi Minisztérium és a Sinosure által közösen kiadott, a kereskedelemnek a tudomány és technológia révén exporthitel-biztosítások alkalmazásával történő előmozdítására irányuló stratégia végrehajtásáról szóló közlemény (Shang Ji Fa 2004., 368. sz.), valamint a kínai csúcstechnológiai termékek 2006. évi exportkatalógusának kibocsátásáról szóló közlemény (Guo Ke Fa Ji Zi 2006. évi 16. sz.).

(85) A Sinosure saját honlapja szerint ([56]) az állam által létrehozott és támogatott, állami finanszírozású és politikaorientált biztosítótársaság, amelynek célja Kína külgazdasági és kereskedelmi fejlődésének és együttműködésének előmozdítása. A Sinosure előmozdítja a kínai áruk, technológiák és szolgáltatások exportját, különösen a csúcstechnológiát és magas hozzáadott értéket képviselő beruházási javak, például a mechanikus és elektromos termékek exportját, és ezáltal hatékonyan szolgálja a nemzeti stratégiákat, pontosan támogatja a vállalkozások fejlődését és biztosítja a pénzügyi fenntarthatóságot. Mivel olyan politikaorientált pénzügyi intézményről van szó, amelyet azért hoztak létre, hogy kielégítse a gazdasági globalizáció, valamint Kína külgazdaságának és kereskedelmének fejlődése iránti igényeket, a társaság kifejezetten kinyilvánítja, hogy szigorúan a nemzeti stratégiák szolgálatára fog összpontosítani.

(86) Emellett a Sinosure továbbra is szerepet játszik a kormányzati politikák támogatásának platformjaként, amint az a Kereskedelmi Minisztérium és a Sinosure 2022. évi közös felhívásából is kitűnik, amely szerint „*támogatni kell a vállalkozásokat a hagyományos exportcélok elmélyítése és diverzifikált piacok kihasználása céljából, különös tekintettel az »Egy övezet, egy út« kezdeményezés mentén fekvő országokba, a feltörekvő piacokra és a szabadkereskedelmi övezet partnereire irányuló exportra vonatkozó hitelbiztosítási szolgáltatások nyújtására*” ([57]).

([54]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet, 3.6. szakasz.
([55]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet, (362) preambulumbekezdés.
([56]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 46. melléklet, Sinosure Profile.
Lásd még: sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Kína-jelentés, 6.6. szakasz.

(87) Ebből következik, hogy a Sinosure továbbra is kormányzati feladatokat ellátó közjogi szerv, különösen az ösztönzött iparágak tekintetében. Az exporthitel-biztosítást a kedvezményezett által a piacon szokásosan megszerezhető feltételeknél kedvezőbb feltételek mellett nyújtja, vagy olyan biztosítási fedezetet kínál, amely egyébként egyáltalán nem lenne elérhető a piacon. Tekintettel arra, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat az elektromosjármű-ágazat és a zöld közlekedési ágazat részeként ösztönzött és exportorientált ágazat, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az továbbra is a Sinosure támogatását élvezi. Azt a megállapítást, hogy a Sinosure továbbra is hitelbiztosítást nyújt az ösztönzött iparágaknak, a Bizottság több közelmúltbeli szubvencióellenes vizsgálat során tett megállapításai is megerősítik ([58]).

Egyedi jelleg

(88) Az exporthitel-biztosítási rendszer keretében nyújtott támogatások egyediek, mivel kivitel nélkül nem kaphatók meg, és így az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja értelmében exportfüggők.

Gazdasági előny

(89) mivel a kínai gyártók, a kínai kormány és a Sinosure nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(90) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Sinosure továbbra is kedvezményes feltételek mellett nyújtott exporthitel-biztosítást az elektromoskerékpár-ágazat számára, összhangban a különböző tervekben és más jogi aktusokban meghatározott politikával, amelyek az elektromos-kerékpár-ágazatot mint ösztönzött ágazatot említik.

Következtetés

(91) A fenti megfontolásokra tekintettel és ellenkező érvek hiányában a Bizottság megállapította, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesült kedvezményes feltételek melletti exporthitel-biztosítás formájában nyújtott támogatásokból. A pénzügyi hozzájárulások, a biztosított gazdasági előny, illetve az egyedi jelleg fennállására tekintettel e támogatási programok továbbra is kiegyenlíthetőnek minősülnek.

3.6. **Az állam által a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított áruk**

3.6.1. *Elektromos motorok biztosítása*

3.6.1.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(92) Az eredeti vizsgálat megállapította, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében kaptak támogatást motorok formájában ([59]).

(93) Először is, a Bizottság megerősítette, hogy a motorok kínai belföldi piacát nagyrészt a 90 %-ot meghaladó piaci részesedéssel rendelkező kínai belföldi beszállítók dominálják. Ezek a beszállítók állami tulajdonú vállalatokként, vagy a Kínai Kerékpárszövetség (China Bicycle Association, CBA) tagjaiként olyan alárendelt kulcsszereplők voltak, amelyek megbízást kaptak a kínai kormánytól a nemzeti politika végrehajtására, hogy ezáltal megvalósítsák az elektromoskerékpár-gyártáshoz kapcsolódó tágabb célkitűzéseket ([60]).

(94) Másodszor, a Bizottság különböző jogi dokumentumok – különösen a kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizenkettedik ötéves terv, a kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizenharmadik ötéves terv és a 2016–2020 közötti időszakra szóló könnyűipari fejlesztési terv – alapján meghatározta a kínai kormány arra irányuló politikáját, hogy javuljon az elektromoskerékpár-gyártók főbb gyártási alapanyagainak, többek között a motoroknak a minősége és működése, valamint hogy teljessé váljon a kerékpárágazat beszállítói lánca, és ezáltal létrejöjjön Kínában egy függőlegesen integrált, önálló elektromoskerékpár-gyártó lánc ([61]).

([58]) Az (EU) 2023/1647 végrehajtási rendelet, az (EU) 2022/72 végrehajtási rendelet és az (EU) 2021/328 végrehajtási rendelet.
([59]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet 3.7.2. szakaszát.
([60]) Ugyanott, (382)–(383) preambulumbekezdés.
([61]) Ugyanott, (390)–(393) preambulumbekezdés.

(95) Harmadrészt a Bizottság megállapította, hogy az elektromoskerékpár-ágazat és a motorágazat kölcsönösen összekapcsolódik egymással, illetve azt, hogy a motorágazat fejlesztése kulcsszerepet tölt be az elektromoskerékpár-ágazat fejlődésében. E tekintetben a Bizottság azt is megállapította, hogy a kínai kormány támogatást nyújtott a motorágazatnak azzal a céllal, hogy növelje a teljes iparági lánc versenyképességét, beleértve az elektromoskerékpár-ágazatot is. A Bizottság ennek megfelelően arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány megbízta vagy utasította a kínai motorgyártókat, hogy a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében szállítsanak motorokat az elektromoskerékpár-ágazat számára.

(96) A Bizottság az eredeti vizsgálatban azt is megállapította, hogy a program gazdasági előnyt nyújtott, továbbá hogy a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összegért megvásárolt motorok formájában nyújtott támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében egyedi, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett. A mintában szereplő vállalatok gazdasági előnyét a Bizottság az eredeti vizsgálat során úgy számította ki, hogy összehasonlította a belföldi motorárakat a legnagyobb belföldi motorbeszállító exportáraival. A százalékban kifejezett különbséget a Bizottság azokra az árakra alkalmazta, amelyeket a mintában szereplő exportáló gyártók fizettek a hazai beszállítóktól vásárolt motorokért ([62]).

(97) Az eredeti vizsgálatban e támogatási rendszer tekintetében megállapított támogatási mérték a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0,78 % és 5,44 % között mozgott.

3.6.1.2. A támogatási program folytatódása

(98) A kérelmező azt állította, hogy a kínai motorágazatot továbbra is a kínai kormány bízta meg vagy utasította arra, hogy az elektromoskerékpár-ágazat számára a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összegért biztosítson motorokat ([63]).

(99) A kérelmező szerint a kínai motorgyártók – az eredeti vizsgálati időszakhoz hasonlóan – továbbra is különböző szakpolitikai tervek hatálya alá tartoztak, amelyekben a kínai kormány jelezte, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazati ellátási láncban elfoglalt pozíciójuk miatt állami támogatást nyújtanak a motorágazatnak.

(100) A kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizennegyedik ötéves terv ([64]) a CBA tagjainak egyik fő kutatási projektjeként említi az elektromos kerékpárokhoz használt elektromos segédmotorok fejlesztését. Emellett Kína 2022–2027-es időszakra vonatkozó, az elektromoskerékpár-motorok ágazatának piaci mélyelemzéséről, a kutatás-fejlesztési jövőképről, valamint a beruházások megvalósíthatósági elemzéséről szóló jelentése ([65]) is megerősíti, hogy a kínai kormány olyan motorokat támogat, amelyek célja a teljes ipari lánc versenyképességének fokozása, beleértve az elektromoskerékpár-ágazatot is ([66]). Emellett a Kínai Népköztársaság 14. ötéves nemzeti gazdasági és társadalmi fejlesztési terve és a 2035-re vonatkozó hosszú távú célok tervezete szintén erőteljes támogatást nyújt a csúcskategóriás, intelligens és környezetbarát gyártóipar, például az elektromos kerékpárok és az elektromoskerékpár-motorok számára. Ezenkívül – a fenti (55) preambulumbekezdésben foglaltak szerint – a Made in China 2025" stratégia *„a fejlett energiatakarékos és környezetbarát technológiák, eljárások és berendezések terén végzett kutatási-fejlesztési erőfeszítések*" fokozását, *„a környezetkímélő termékek kutatásának-fejlesztésének megerősítését, a könnyű súlyt, alacsony energiafogyasztást és könnyű visszanyerést biztosító technikák elterjesztését, az energiafogyasztó végtermékek, például motorok, bojlerek, belsőégésű motorok és elektromos készülékek energiahatékonyságának folyamatos fejlesztését, […] az alternatív anyagokra és energiaforrásokra épülő iparágak, valamint a kiváló minőségű eszközöket gyártó iparágak környezetkímélő és kis szén-dioxid-kibocsátás melletti fejlesztésének erőteljes ösztönzését"*.

(101) A kérelmező azt is bizonyította, hogy a kínai motorgyártók továbbra is jelentős támogatásban részesültek vissza nem térítendő támogatások, adókedvezmények, kedvezményes finanszírozás stb. formájában ([67]).

(102) A kínai kormány vagy a kínai motorgyártók együttműködésének hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai motorgyártás piaci szerkezete az eredeti vizsgálat óta nem változott. Ezért és tekintettel arra, hogy az ösztönzött elektromoskerékpár-ágazat fejlesztése szempontjából a motorágazat alapvető fontosságú, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai motorgyártókat továbbra is megbízza vagy arra utasítja a kínai kormány, hogy az eredeti vizsgálathoz hasonlóan a megfelelőnél kisebb mértékű ellentételezés fejében bocsássák a motorokat az elektromoskerékpár-ágazat részére.

([62]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet, 3.7.2.7. szakasz.
([63]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 6.4. szakasz b) pontjának ii. alpontja és a kapcsolódó mellékletek.
([64]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 29. melléklet.
([65]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 60. melléklet.
([66]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 60. melléklet.
([67]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 236. pont és 11. melléklet.

Egyedi jelleg

(103) Az e program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

Gazdasági előny

(104) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói, a kínai motorgyártók és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(105) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság mindazonáltal arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány továbbra is megbízta vagy utasította a kínai motorgyártókat arra, hogy az elektromoskerékpár-gyártók részére a megfelelőnél kisebb mértékű ellentételezés fejében biztosítson motort, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja és 6. cikkének d) pontja értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(106) A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében biztosított motorok formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

3.6.2. *Akkumulátorok biztosítása*

3.6.2.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(107) Az eredeti vizsgálat megállapította, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében kaptak támogatást akkumulátorok formájában ([68]).

(108) Először is a Bizottság megerősítette, hogy az elektromoskerékpár-ágazatnak szállított akkumulátorok nagy részét Kínában (részben) állami tulajdonú gyártók és CBA-tagok, és ily módon alárendelt kulcsfontosságú gazdasági szereplők gyártották, amelyeket megbíztak azzal, hogy az elektromoskerékpár-gyártással kapcsolatos szélesebb körű célkitűzések elérése érdekében végrehajtsák a nemzeti politikát ([69]).

(109) Másrészt a Bizottság azt is megállapította, hogy a különböző jogi (szakpolitikai) dokumentumok, különösen a könnyűipari fejlesztési terv (2016–2020), a *Made in China 2025* terv, az akkumulátorágazatra vonatkozó 12. és 13. ötéves tervek és a jelentés („Az elektromos kerékpárokkal összefüggő lítiumion-akkumulátor-ágazat mélyreható elemzése 2018–2023 között és iránymutatási jelentés a 13. ötéves tervről") alapján a kínai kormány politikája értelmében támogatni kell az akkumulátor-ipart, valamint a továbbiakban fokozott együttműködés és szövetségek révén integrálni kell az akkumulátor-ipart és az elektromoskerékpár-ágazatot. E szakpolitikai dokumentumok elismerték továbbá az akkumulátoros elektromos kerékpárokra vonatkozó támogatási politika meglétét az elektromos kerékpárok népszerűsítésének és kivitelének előmozdítása érdekében. A Bizottság az eredeti vizsgálatban ezért arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátorágazat támogatott iparág, amely különféle támogatások révén előnyhöz juthat, és szorosan összefonódik az elektromoskerékpár-ágazat fejlődésével ([70]).

(110) Harmadrészt a Bizottság azt is megállapította, hogy az elektromoskerékpár-ágazat és a lítiumion-akkumulátor-ágazat összekapcsolódik, és hogy a kínai kormány olyan politikát folytatott, amelynek keretében az akkumulátor-ágazatnak támogatások révén csökkentenie kell költségeit és árait az elektromoskerékpár-ágazat előmozdítása érdekében. A Bizottság ennek megfelelően arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány megbízta vagy utasította a kínai akkumulátor-gyártókat, hogy a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében szállítsanak akkumulátort az elektromoskerékpár-ágazat számára.

([68]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet 3.7.3. szakaszát.
([69]) Ugyanott, (443)–(445) preambulumbekezdés.
([70]) Ugyanott, (452)–(461) preambulumbekezdés.

(111) A mintában szereplő vállalatok gazdasági előnyét a Bizottság az eredeti vizsgálat során úgy számította ki, hogy összehasonlította a belföldi akkumulátor-árakat a legnagyobb belföldi akkumulátor-beszállító exportáraival. A százalékban kifejezett különbséget a Bizottság azokra az árakra alkalmazta, amelyeket a mintában szereplő exportáló gyártók fizettek a hazai beszállítóktól vásárolt akkumulátorokért ([71]).

(112) A Bizottság az eredeti vizsgálatban azt is megállapította, hogy a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összegért megvásárolt akkumulátorok formájában nyújtott támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

(113) Az eredeti vizsgálatban e támogatási rendszer tekintetében megállapított támogatási mérték a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0,38 % és 8,97 % között mozgott.

3.6.2.2. A támogatási program folytatódása

(114) A kérelmező azt állította, hogy a kínai kormány továbbra is azzal bízta meg vagy arra utasította a kínai akkumulátorágazatot, hogy az elektromoskerékpár-ágazat számára a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összegért biztosítson akkumulátorokat ([72]).

(115) A kérelmező szerint a kínai akkumulátor-gyártók – az eredeti vizsgálati időszakhoz hasonlóan – továbbra is különböző szakpolitikai tervek hatálya alá tartoztak, amelyekben a kínai kormány jelezte, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazati ellátási láncban elfoglalt pozíciójuk miatt állami támogatást nyújtanak a lítiumion-akkumulátorágazatnak.

(116) A kérelmező a kerékpárokra és elektromos kerékpárokra vonatkozó tizennegyedik ötéves tervre (2012–2025) hivatkozik, amely az elektromos kerékpárok lítiumion-akkumulátorainak fejlesztését a CBA tagjai számára alapvető prioritásként tünteti fel. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy számos kínai akkumulátor-gyártó tagja a CBA-nak. A kínai akkumulátorágazatot a *Made in China 2025* stratégia és a Kínai Erőforrás-Ágazati Szövetség által elfogadott, az akkumulátor-iparra vonatkozó tizenharmadik ötéves terv is támogatja ([73]). A Kína 2022–2027 közötti időszakra vonatkozó elektromoskerékpár-lítiumion-akkumulátoripar piaci mélyelemzéséről, a kutatás-fejlesztési jövőképről, valamint a beruházások megvalósíthatósági elemzéséről szóló jelentése megerősíti, hogy a kínai akkumulátorágazat folyamatosan támogatásban részesült ([74]).

(117) A kérelmező azt is bizonyította, hogy a kínai akkumulátor-gyártók továbbra is jelentős támogatásban részesültek vissza nem térítendő támogatások, adókedvezmények, kedvezményes finanszírozás stb. formájában ([75]).

(118) Ebből következik, hogy a kínai akkumulátorágazat továbbra is támogatott ágazat volt, amely különböző támogatásokban részesülhet, és szorosan kapcsolódik az elektromoskerékpár-ágazat fejlődéséhez.

(119) A kínai kormány vagy a kínai akkumulátor-gyártók együttműködésének hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai akkumulátor-gyártás piaci szerkezete az eredeti vizsgálat óta nem változott. Ezért és tekintettel arra, hogy az ösztönzött elektromoskerékpár-ágazat fejlesztése szempontjából az akkumulátorágazat alapvető fontosságú, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai akkumulátor-gyártókat továbbra is megbízza vagy arra utasítja a kínai kormány, hogy az eredeti vizsgálathoz hasonlóan a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében bocsássák az akkumulátorokat az elektromoskerékpár-ágazat részére.

Egyedi jelleg

(120) Az e program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

([71]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet, 3.7.3.7. szakasz.
([72]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 6.4. szakasz b) pontjának iii. alpontja és a kapcsolódó mellékletek.
([73]) A Kínai Erőforrás-ágazati Szövetség (China Chemical and Physical Power Industry Association) által elfogadott, az akkumulátor-iparra vonatkozó tizenharmadik ötéves terv, V. fejezet, I. szakasz.
([74]) Kína 2022–2027 közötti időszakra vonatkozó elektromoskerékpár-lítiumion-akkumulátoripar piaci mélyelemzéséről, a kutatás-fejlesztési jövőképről, valamint a beruházások megvalósíthatósági elemzéséről szóló jelentése.
([75]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, különböző éves jelentések a 11. mellékletben.

Gazdasági előny

(121) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói, a kínai akkumulátor-gyártók és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(122) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság mindazonáltal arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány továbbra is azzal bízta meg vagy arra utasította a kínai akkumulátor-gyártókat, hogy az elektromos-kerékpár-gyártók részére a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében biztosítson akkumulátort, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja és 6. cikkének d) pontja értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(123) A fenti megfontolásokra tekintettel és ellenkező érvek hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében biztosított akkumulátorok formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

3.6.3. *Földhasználati jogok*

3.6.3.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(124) Az eredeti vizsgálat megállapította, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók a megfelelő díjazásnál alacsonyabb összeg fejében kaptak támogatást földhasználati jogok formájában ([76]).

(125) Konkrétabban, a Bizottság megállapította, hogy Kínában nincs működő földpiac, továbbá egy külső viszonyítási alap használata azt mutatta, hogy a földhasználati jogokért fizetett árak jóval a piaci árak alatt voltak. Tekintettel arra, hogy az elektromoskerékpár-ágazat ösztönzött ágazat volt, és hogy a helyi hatóságoknak az árak meghatározásakor figyelembe kellett venniük a kínai kormány elsődleges szakpolitikai célkitűzéseit, többek között az ösztönzött ágazatok földterülethez való preferenciális hozzáférésének biztosítását, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az eredeti vizsgálatban a mintában szereplő vállalatok a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében kaptak földterületet. A földhasználati jog megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg megfizetése ellenében történő biztosítása ezért az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosító támogatásnak minősült.

(126) A gazdasági előnyt az eredeti vizsgálat során úgy számították ki, hogy figyelembe vették a mintában szereplő egyes exportáló gyártók által a földhasználati jogokért ténylegesen fizetett összeg és azon összeg közötti különbséget, amelyet rendes körülmények között a külső referenciaárként használt kínai Tajpej árai alapján kellett volna kifizetni. A z ipari földhasználati jog szokásos időtartamának (50 év) kihasználásával ([77]) a vizsgálati időszakhoz rendelték a teljes támogatási összeget.

(127) A Bizottság azt is megállapította, hogy a támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

(128) A Bizottság az eredeti vizsgálat során e program vonatkozásában a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0,43 % és 1,46 % közötti értékarányos támogatási mértéket állapított meg.

3.6.3.2. A támogatási program folytatódása

(129) A hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben és annak mellékleteiben ([78]) a kérelmező bizonyítékot nyújtott arra vonatkozóan, hogy az elektromos kerékpárok kínai gyártói továbbra is gazdasági előnyhöz jutnak a számukra a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított földhasználati jogok révén.

([76]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet 3.7.4. szakasza.
([77]) Ugyanott, 3.7.4. szakasz e) pontja.
([78]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 6.4. szakasz a) pontja.

(130) A földhasználati jogok biztosítását szabályozó jogi keret Kínában változatlan maradt, és ezeket a jogokat csak az illetékes hatóságoktól lehet megszerezni, amelyeknek a földhasználati jogok odaítélésekor a szabadpiaci elvek szigorú betartása helyett a kínai kormány iparpolitikáját kell figyelembe venniük ([79]).

(131) Ezen túlmenően a Bizottság a közelmúltbeli szubvencióellenes vizsgálatokban megállapította, hogy az ösztönzött iparágak – köztük az elektromoskerékpár-ágazat – a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében továbbra is földhasználati jogot kapnak ([80]).

(132) Végezetül sem a kínai kormány, sem az exportáló gyártók nem szolgáltattak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az ösztönzött elektromoskerékpár-ágazat a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében már nem részesült földhasználati jogból.

(133) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók továbbra is támogatásban részesülnek a megfelelő ellentételezésnél alacsonyabb összeg fejében biztosított földhasználati jogok formájában, ami a kedvezményezett vállalatok részére gazdasági előnyt biztosít.

Egyedi jelleg

(134) Az e program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

Gazdasági előny

(135) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(136) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság mindazonáltal arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány továbbra is a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében biztosított földhasználati jogot az elektromoskerékpár-gyártók részére, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iii. alpontja és 6. cikkének d) pontja értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(137) A fenti megfontolásokra tekintettel és ellenkező érvek hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül a megfelelőnél alacsonyabb ellentételezés fejében biztosított földhasználati jogok formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

3.7. **Közvetlen adómentességet és adócsökkentést biztosító programok**

3.7.1. *Újszerű és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok társaságiadó-kedvezménye*

3.7.1.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(138) A kínai társaságiadó-törvény 28. cikke szerint az újszerű és csúcstechnológiát alkalmazó vállalkozások az általános 25 %-os adókulcs helyett 15 %-os csökkentett társaságiadó-kulcsot vehetnek igénybe.

(139) A Bizottság az eredeti vizsgálatban megállapította, hogy az adókedvezmény az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. Mivel csak az állam által támogatott ágazatokban csúcstechnológiát és újszerű technológiát alkalmazó vállalkozásként elismert vállalatokról van szó, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás egyedi és ezért kiegyenlíthető.

([79]) Kína-jelentés, 9. fejezet.

([80]) Az (EU) 2023/1647 végrehajtási rendelet, az (EU) 2023/1123 végrehajtási rendelet, az (EU) 2022/72 végrehajtási rendelet és az (EU) 2021/328 végrehajtási rendelet.

(140) Az eredeti vizsgálat megállapította, hogy számos elektromoskerékpár-gyártó részesült e támogatási rendszer előnyeiből. A gazdasági előny az általános adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a csökkentett adómérték szerint fizetendő teljes adóösszeg különbözete.

(141) Az eredeti vizsgálatban e támogatási rendszer tekintetében megállapított támogatási mérték a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0 % és 0,70 % között került megállapításra.

3.7.1.2. A támogatási program folytatódása

(142) A kérelmező azt állította, hogy az elektromos kerékpárok kínai gyártói továbbra is részesülnek e támogatási rendszer előnyeiből, és bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy számos elektromoskerékpár-gyártót csúcstechnológiát és újszerű technológiát alkalmazó vállalkozásnak tekintenek, és így jogosultak a támogatásra ([81]). A kérelmező éves jelentések formájában bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan is, hogy az eredeti vizsgálati időszakot követően számos elektromoskerékpár-gyártó *de facto* előnyhöz jutott a rendszer keretében ([82]).

(143) Ezenkívül a Bizottsághoz nem érkezett olyan bizonyíték vagy jelzés, amely arra utalna, hogy a támogatási program a felülvizsgálati időszak alatt nem lett volna alkalmazandó.

(144) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók továbbra is támogatásban részesülnek a csúcstechnológiai és újszerű technológiai vállalatokra vonatkozó adókedvezmény formájában, ami e vállalatok részére gazdasági előnyt biztosít.

Egyedi jelleg

(145) Az e program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

Gazdasági előny

(146) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(147) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. Mindazonáltal a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány továbbra is társaságiadó-kedvezményt nyújt, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(148) A fenti megfontolásokra tekintettel és ellenkező érvek hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül kormányzati bevételek elengedése formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

3.7.2. *Kutatási-fejlesztési kiadások utáni társaságiadó-jóváírás*

3.7.2.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(149) A kínai társaságiadó-törvény (Enterprise Income Tax, a továbbiakban: EIT) 30. cikkének (1) bekezdése adójóváírást ír elő a kutatás-fejlesztést illetően, és kedvezményes adóügyi megítélésre jogosítja fel a vállalatokat az új technológiák, új termékek és új kézműves termékek kifejlesztésével kapcsolatban az állam által meghatározott egyes kiemelt területeken felmerülő K+F költségek tekintetében.

([81]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 52. melléklet.
([82]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 11. melléklet.

(150) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság megállapította, hogy a K+F-adó-jóváírás az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel a kínai kormány által bevételek elengedése formájában nyújtott pénzügyi hozzájárulást tartalmaz, amely az érintett vállalatoknak az adómegtakarítással megegyező gazdasági előnyt biztosít.

(151) A Bizottság azt is megállapította, hogy a támogatás egyedi volt, mivel azokra a vállalkozásokra korlátozódott, amelyek K+F-költségeket viseltek egyes, az állam által meghatározott, csúcstechnológiát érintő kiemelt területeken, amelyek közül az elektromos kerékpárok ágazata az egyik.

(152) Az eredeti vizsgálatban e támogatási rendszer tekintetében megállapított támogatási mérték a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0 % és 0,51 % között került megállapításra.

3.7.2.2. A támogatási program folytatódása

(153) A kérelmező bizonyítékkal szolgált arra vonatkozóan, hogy az elektromoskerékpár-gyártókat továbbra is olyan csúcstechnológiai és újszerű technológiai vállalatokként ismerik el (lásd a fenti (142) preambulumbekezdést), amelyek egy ösztönzött iparágban tevékenykednek. A kérelmező bőséges bizonyítékkal szolgált arra vonatkozóan is, hogy számos elektromoskerékpár-gyártónál jelentős K+F költségek merültek fel, amelyek az eredeti vizsgálat óta növekedtek.

(154) Ezenkívül a Bizottsághoz nem érkezett olyan bizonyíték vagy jelzés, amely arra utalna, hogy a támogatási program a felülvizsgálati időszak alatt nem lett volna alkalmazandó, vagy hogy az azt szabályozó jogi rendelkezések megváltoztak volna.

(155) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók továbbra is támogatásban részesülnek a K+F-kiadásokra vonatkozó kedvezményes adóügyi megítélés formájában.

Egyedi jelleg

(156) Az e program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

Gazdasági előny

(157) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(158) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. Mindazonáltal a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is támogatásban részesült a K+F-kiadásokra vonatkozó kedvezményes adóügyi megítélés formájában, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(159) A fenti megfontolásokra tekintettel és ellenkező érvek hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül kormányzati bevételek elengedése formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

3.7.3. *Minősítéssel rendelkező rezidens vállalkozások között fizetett osztalék adómentessége*

3.7.3.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(160) Az osztalékbevételek adómentességét a társaságiadó-törvény 25–26. cikke és a társaságiadó-törvény végrehajtási szabályainak 83. cikke írja elő.

(161) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság megállapította, hogy ez az adómentesség az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel a kínai kormány bevételek elengedése formájában olyan pénzügyi hozzájárulást nyújt, amely gazdasági előnyhöz juttatja az érintett vállalatot, amely megegyezik a szokásosan beszedett adó összege és az érintett vállalat által ténylegesen megfizetett adó összege közötti különbséggel. A Bizottság azt is megállapította, hogy a támogatás egyedi, mivel a jogszabály az alkalmazást bizonyos vállalatokra korlátozza.

(162) A Bizottság e támogatási rendszer esetében az értékarányos támogatási mértéket a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0 % és 0,04 % között állapította meg.

3.7.3.2. A támogatási program folytatódása

(163) A kérelmező a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben bizonyítékkal szolgált arra vonatkozóan, hogy egyes kínai elektromoskerékpár-gyártók nagy vállalatcsoportok, amelyek több kínai vállalatból és jogi személyből állnak, és ezért továbbra is jogosultak lennének e támogatási rendszer igénybevételére.

(164) Ezenkívül a Bizottsághoz nem érkezett olyan bizonyíték vagy jelzés, amely arra utalna, hogy a támogatási program a felülvizsgálati időszak alatt nem lett volna alkalmazandó, vagy hogy az azt szabályozó jogi rendelkezések megváltoztak volna.

(165) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók továbbra is támogatásban részesülnek a minősítéssel rendelkező rezidens vállalkozások között fizetett osztalék adómentessége formájában.

Egyedi jelleg

(166) Az e program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a programból csak korlátozott számú vállalat/ágazat részesülhetett.

Gazdasági előny

(167) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(168) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. Mindazonáltal a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján és ellenkező információk hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat a minősítéssel rendelkező rezidens vállalkozások között fizetett osztalék adómentessége formájában továbbra is támogatásban részesült, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(169) A fenti megfontolások fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül kormányzati bevételek elengedése formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

3.8. **Vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok**

3.8.1. *Önkormányzati, regionális és nemzeti hatóságok által nyújtott eseti támogatások*

3.8.1.1. Az eredeti vizsgálat ténymegállapításai

(170) A Bizottság az eredeti vizsgálatban megállapította, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók számos egyedi eseti támogatást kaptak különböző szintű hatóságoktól, azaz nemzeti, tartományi, városi, országos vagy körzeti kormányzati szinten. E támogatások odaítélése különböző okokból és célokra történt: pl. szabadalmi alapok, tudományos és technológiai alapok és díjak, vállalkozásfejlesztési alapok, exportösztönzési alapok, kiállításokon való részvételhez nyújtott támogatások, gyártóberendezések korszerűsítése, szakképzés és egyéb különböző általános támogatási alapok.

(171) A Bizottság a támogatásokat az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett támogatásnak tekintette. A Bizottság megállapította továbbá, hogy ezek egyediek, mivel úgy ítélte meg, hogy azok meghatározott régiókban és/vagy az elektromoskerékpár-iparban működő bizonyos vállalatokra vagy konkrét projektekre korlátozódnak. Egyes vissza nem térítendő támogatásokat exportfüggőnek is talált.

(172) Az előnyt a Bizottság az eredeti vizsgálatban a vizsgálat során kapott vagy a vizsgálati időszakra vetített összegként számította ki úgy, hogy az összegre értékcsökkenést alkalmazott a támogatás alapját képező befektetett eszköz hasznos élettartama figyelembevételével ([83]).

(173) A Bizottság ezen intézkedés esetében a támogatási mértéket a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében 0,07 % és 0,25 % között állapította meg.

3.8.1.2. A támogatási program folytatódása

(174) A kérelmező a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben bizonyítékkal szolgált arra vonatkozóan, hogy Kínában az elektromoskerékpár-gyártók továbbra is jelentős összegű egyedi eseti, vissza nem térítendő támogatásokat kaptak az önkormányzati és regionális hatóságoktól ([84]), ami azt bizonyítja, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazatnak nyújtott kormányzati támogatás átfogó, az egész országra kiterjedő és rendszerszintű.

(175) Továbbá sem a kínai kormány, sem az exportáló gyártók nem szolgáltatnak olyan bizonyítékokat vagy jelzéseket, amelyek arra utalnának, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat a továbbiakban nem részesülne ezekből a vissza nem térítendő támogatásokból. Tekintettel ugyanis arra, hogy a szóban forgó gazdasági ágazat ösztönzött ágazat, fejlesztése pedig a kínai kormány egyik prioritása, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy elképzelhetetlen, hogy az elektromoskerékpár-gyártó ne részesült volna továbbra is számos és többféle vissza nem térítendő eseti támogatásban a különböző közigazgatási szinteken működő hatóságoktól az ágazat folyamatos, a nemzeti iparpolitikával összhangban történő fejlesztésének biztosítása érdekében.

(176) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók továbbra is támogatásban részesülnek a különböző vissza nem térítendő támogatások formájában.

Egyedi jelleg

(177) Ellenkező bizonyíték hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az eseti támogatások ugyanazon az alapon egyediek, mint az eredeti vizsgálatban (lásd a (171) preambulumbekezdést).

Gazdasági előny

(178) mivel az elektromos kerékpárok kínai gyártói és a kínai kormány nem töltötték ki a kérdőívet, a Bizottság nem rendelkezett vállalatspecifikus információkkal, amelyek alapján kiszámítható lett volna a felülvizsgálati időszak során kapott támogatás összege.

(179) A hatályvesztési felülvizsgálat során azonban nem szükséges számszerűsíteni a kapott támogatások pontos összegét. Mindazonáltal a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján és ellenkező információk hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat különböző kormányzati hatósági szintekről vissza nem térítendő eseti támogatások formájában továbbra is támogatásban részesült, ami az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulásnak minősül.

Következtetés

(180) A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is részesül vissza nem térítendő támogatások formájában nyújtott támogatásokból. Mivel ez gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulást jelent, és egyedi, az e program keretében nyújtott támogatások kiegyenlíthetők.

([83]) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete, (571) preambulumbekezdés.
([84]) Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem, 6.2. szakasz e) pontja és a kapcsolódó mellékletek.

3.9. **A támogatás folytatódására vonatkozó általános következtetés**

(181) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság a mintában szereplő együttműködő vállalatok esetében a kiegyenlíthető értékarányos támogatás teljes összegét 3,9 % és 17,2 % között határozta meg. A Bizottság továbbá a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok esetében 9,2 %-os kiegyenlíthető támogatási összeget, az összes többi exportáló gyártó esetében pedig 17,2 %-os országos vámtételt állapított meg.

(182) Tekintettel a fent megvizsgált különböző támogatási rendszerekkel és programokkal kapcsolatos megállapításaira, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók a felülvizsgálati időszak alatt továbbra is a de minimis szintet meghaladó kiegyenlíthető támogatásban részesültek.

(183) Az érdekelt felek tájékoztatását követően az egyik érdekelt fél azt állította, hogy téves az a következtetés, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazat továbbra is támogatásban részesül. Ezen állítás alátámasztására csatolta a kínai elektromoskerékpár-gyártók három képviselőjének beadványait, amelyek arra vonatkozó állításokat tartalmaztak, hogy nem részesültek támogatásban. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy tekintettel arra, hogy ezek a gyártók nem jelentkeztek a vizsgálat során, és nem működtek együtt, így az alátámasztó bizonyítékok nélkül benyújtott nyilatkozataik nem fogadhatók el. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

3.10. **A behozatal alakulása az intézkedések esetleges hatályvesztése esetén**

(184) A felülvizsgálati időszak alatt megvalósult folyamatos támogatásnyújtás megállapításra tekintettel a Bizottság megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén valószínűsíthető-e az érintett országból érkező támogatott behozatal folytatódása. Ennek keretében a Bizottság elemezte továbbá a következőket: a Kínában rendelkezésre álló termelési kapacitás és szabad kapacitás, valamint az uniós piac vonzereje.

3.10.1. *Termelési kapacitás és szabad kapacitás Kínában*

(185) mivel a kínai kormány és a kínai exportáló gyártók nem működtek együtt, a Bizottság a kínai termelési kapacitásra és szabad kapacitásra vonatkozó ténymegállapításait a kérelmező által a felülvizsgálati kérelemben szolgáltatott információkra alapozta.

(186) A rendelkezésre álló információk azt mutatják, hogy a figyelembe vett időszakban Kínában általános kihasználatlan kapacitás volt jellemző az elektromoskerékpár-gyártás terén. Kína termelési kapacitásának ([85]) becsült mértéke ebben az időszakban évi 130 millió darab volt. Emellett a nem elektromos kerékpárok kínai gyártása könnyen áthelyezhető elektromos kerékpárok gyártására, amelyek teljes kapacitása meghaladhatja a 400 millió darabot ([86]). A kérelmező piaci információi szerint a tényleges kínai termelés és értékesítés évi 57 millió darabot tett ki, ami 73 millió darabra becsült szabad kapacitást jelzett a felülvizsgálati időszakban ([87]). Ez a szabad kapacitás, amely majdnem tizenötször nagyobb az ugyanezen időszak alatti teljes uniós felhasználásánál, a jelenlegi intézkedések hatályvesztése esetén átirányítható az Unióba.

(187) A Bizottság a fentiek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a kínai exportáló gyártók jelentős szabad kapacitással rendelkeznek, amelyet az intézkedések hatályvesztése esetén az Unióba nagy mennyiségben, támogatott áron történő export céljára használhatnak fel.

([85]) A kérelmező által piaci ismeretei alapján szolgáltatott információk, a számos kínai elektromoskerékpár-gyártó honlapjáról és a „*Fehér könyv a Kína kétkerekű elektromosjármű-ágazatáról*” című dokumentum (https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803) (legutóbbi hozzáférés: 2024. október 7.) alapján szolgáltatott információk szerint. Lásd a kérelem 8. mellékletét, amely elérhető a Tron.tdi t24.000756 címen.

([86]) A kérelmező piaci ismeretei és az ismert kínai elektromoskerékpár-gyártók honlapjai alapján. Lásd a kérelem 4. mellékletét, amely elérhető a Tron.tdi t24.000756 címen.

([87]) A 85. és 96. lábjegyzetben említett források alapján. Lásd a kérelem 8. és 9. mellékletét, amely elérhető a Tron.tdi t24.000756 címen.

3.10.2. *Az uniós piac vonzereje*

(188) A kérelemben megadott információk alapján az elektromos kerékpárok uniós piaca továbbra is vonzó maradt a kínai exportőrök számára. Az eredeti vizsgálat óta a Kínából érkező behozatal mind abszolút, mind relatív értelemben csökkent. 2020 óta azonban, amikor a Kínából érkező behozatal volumene a legalacsonyabb volt, a behozatal a hatályban lévő intézkedések ellenére jelentősen nőtt és majdnem megkétszereződött (lásd az alábbi 2. táblázatot). Kína korábbi piaci részesedését részben más harmadik országok, például Tajvan vették át, amelyek az előző vizsgálat óta növelték a felülvizsgálat tárgyát képező termék Unióba irányuló exportvolumenét. Ugyanakkor a felülvizsgálati időszak alatt Kína továbbra is az elektromos kerékpárok második legnagyobb Unióba irányuló exportpartnere volt. Ez azt mutatja, hogy az Unió továbbra is vonzó piac maradt a kínai exportőrök számára.

(189) Az elektromos kerékpárok uniós piaca a világ egyik legnagyobb piaca, amelyen a felülvizsgálati időszak alatt 4 979 000 darab kelt el. Emellett, amint az a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemből kiderül, az elektromos-kerékpár-kereslet az elkövetkező években (többek között) az uniós környezetvédelmi politikák miatt várhatóan növekedni fog.

(190) Ezen túlmenően az Unióba irányuló kínai kivitel a hatályban lévő intézkedések mellett is folytatódott, piaci részesedése pedig nem elhanyagolható, ami azt mutatja, hogy az uniós piac vonzó maradt és továbbra is vonzó a kínai exportáló gyártók számára.

(191) Ezért a Kínában rendelkezésre álló jelentős kapacitásfelesleget, valamint az uniós piac vonzerejét figyelembe véve a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a jelenlegi intézkedések hatályvesztése esetén a kínai exportáló gyártók valószínűsíthetően nagy mennyiségben folytatnák és fokoznák az elektromos kerékpárok Unióba irányuló kivitelét.

3.10.3. *A támogatás folytatódására vonatkozó következtetések*

(192) Tekintettel a támogatás felülvizsgálati időszak alatti folytatódásával, valamint az Unióba irányuló kivitelnek az intézkedések hatályvesztése esetén várható növekedésével kapcsolatos megállapításaira, a Bizottság megállapította, hogy a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó kiegyenlítő intézkedések hatályvesztése nagy valószínűséggel a támogatott behozatal folytatódását eredményezné.

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

(193) A figyelembe vett időszakban 67 gyártó gyártotta a hasonló terméket az Unióban. Ezek a vállalatok alkotják az alaprendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazatot.

(194) A felülvizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 4 560 000 darab volt. Ezt a számot az uniós gazdasági ágazatra vonatkozóan rendelkezésre álló információk, például az európai kerékpárágazati és piaci profilról szóló jelentés, valamint az Európai Kerékpáripari Szövetség (a továbbiakban: CONEBI) által készített gazdasági tanulmány alapján állapították meg. A (11) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság három uniós gyártót vett fel a mintába, amelyek a hasonló termék teljes uniós termelésének 23,4 %-át képviselték.

4.2. Uniós felhasználás

(195) A Bizottság az uniós felhasználást az Eurostat importstatisztikája és az uniós gazdasági ágazat uniós értékesítési volumene alapján határozta meg, a CONEBI által benyújtottak szerint.

(196) Az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

1. táblázat

Uniós felhasználás (darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás (darab)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Forrás: Eurostat és CONEBI

(197) Az elektromos kerékpárok teljes uniós felhasználása a 2020. évi mintegy 4,3 millióról 2022-ben 5,3 millióra nőtt. A tervezés és a teljesítmény javítása, valamint az uniós polgárok környezettudatosságának növelése az elektromos-kerékpár-felhasználás folyamatos növekedéséhez vezetett. A felülvizsgálati időszakban azonban az elektromos kerékpárok felhasználása az EU-ban 2022-höz képest 346 000 darabbal csökkent, miután a Covid19-járvánnyal kapcsolatos legutóbbi intézkedések 2022 első felében történt feloldása után nem sokkal visszaesett a kereslet.

4.3. **A Kínából érkező behozatal**

4.3.1. *A Kínából érkező behozatal volumene és piaci részesedése*

(198) A Bizottság a behozatali volument az Eurostat adatai alapján állapította meg.

(199) A behozatal piaci részesedésének megállapításához aztán a Bizottság a behozatali volument összehasonlította az 1. táblázat szerinti uniós felhasználással.

(200) A Kínából az Unióba érkező behozatal a következőképpen alakult:

2. táblázat

Behozatali volumen (darab) és piaci részesedés

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
A Kínából érkező behozatal volumene (darab)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Piaci részesedés (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Forrás: Eurostat és CONEBI

(201) A kínai behozatal piaci részesedése a hatályban lévő intézkedések ellenére is a 2020. évi 2,3 %-ról 4,4 %-ra nőtt a felülvizsgálati időszakban.

4.3.2. *A Kínából érkező behozatal árai, áralákínálás*

(202) A Bizottság az importárakat az Eurostat adatai alapján állapította meg.

(203) A Kínából az Unióba érkező behozatal átlagára a következőképpen alakult:

3. táblázat

Importár (EUR/darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Kína	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Forrás: Eurostat.

(204) A Kínából érkező behozatal átlagárai továbbra is rendkívül alacsonyak voltak a figyelembe vett időszakban. 2020-ban és 2021-ben az Eurostat által jelentett árak még az eredeti vizsgálatban megállapított átlagáraknál is alacsonyabbak voltak (422 EUR és 477 EUR között).

(205) Az Eurostat adatai alapján az árak 2022-ben ideiglenesen magasabb szinten álltak, de még mindig alacsonyabbak voltak, mint a 2016. évi kínai importárak (477 EUR).

(206) mivel a kínai exportáló gyártók nem működtek együtt, a Bizottság a felülvizsgálati időszak alatti áralákínálást a következők összehasonlításával határozta meg:

(1) a mintában szereplő uniós gyártók által az Unió piacán a független vevők felé a felülvizsgálat tárgyát képező termékre vonatkozóan felszámított, gyártelepi szintre átszámított értékesítési árak súlyozott átlaga; valamint

(2) a felülvizsgálat tárgyát képező terméknek a Kínából az uniós piacon felszámított, megfelelő súlyozott átlagárai, amelyeket költség, biztosítás, fuvardíj (CIF) alapján állapítottak meg, beleértve a dömpingellenes vámot (minden más vállalat 62,1 %) és a kiegyenlítő vámot (minden más vállalat 17,2 %), a vámok (6 %) és a behozatal utáni költségek (2 %) figyelembevételével megfelelőképpen kiigazítottak.

(207) A Bizottság az összehasonlítás eredményét a mintában szereplő uniós gyártók felülvizsgálati időszakbeli forgalmának százalékában fejezte ki. Az áralákínálás 68 % és 80 % között mozgott. A vámok nélkül az áralákínálás 82,8 %-ot tett ki.

4.3.3. *A Kínától eltérő harmadik országokból érkező behozatal*

(208) A Kínától eltérő harmadik országokból származó elektromos kerékpárok főként Tajvanról és Vietnámból érkeztek.

(209) Az Unióba irányuló behozatal (összesített) volumene, valamint az egyéb harmadik országokból érkező elektromos kerékpárok behozatala terén a piaci részesedés és az árak tendenciái a következőképpen alakultak:

4. táblázat

Behozatal a harmadik országokból

Ország		2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Tajvan	Volumen (darab)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Piaci részesedés (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Ország		2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
	Átlagár (EUR/darab)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnám	Volumen (darab)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Piaci részesedés (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Átlagár (EUR/darab)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Harmadik országok összesen, az érintett ország nélkül	Volumen (darab)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Piaci részesedés (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Átlagár (EUR/darab)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Forrás: Eurostat.

(210) A felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínától eltérő harmadik országokból érkező teljes behozatalának piaci részesedése 2020 és 2022 között nőtt, és 2022-ben elérte a 20,3 %-ot. A felülvizsgálati időszakban azonban 16,3 %-kal, a 2020-asnál alacsonyabb szintre esett vissza.

4.4. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

4.4.1. *Általános megjegyzések*

(211) Az uniós gazdasági ágazat helyzetének felmérése valamennyi olyan gazdasági mutató értékelésére kiterjedt, amely a figyelembe vett időszakban hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat állapotára.

(212) A Bizottság a (11) preambulumbekezdésben említett módon az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetének vizsgálatára mintavételt alkalmazott.

(213) A kár meghatározása során a Bizottság különbséget tett a makrogazdasági és a mikrogazdasági kármutatók között. A Bizottság a makrogazdasági mutatókat a CONEBI által rendelkezésre bocsátott adatok alapján értékelte. Az adatok az összes uniós gyártóra kiterjedtek. A Bizottság a mikrogazdasági mutatókat a mintában szereplő uniós gyártók kitöltött kérdőíveiben található adatok alapján értékelte.

(214) A makrogazdasági mutatók a következők: termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználás, értékesítési volumen, piaci részesedés, foglalkoztatás, termelékenység, a támogatáskülönbözet nagysága, valamint a gazdasági ágazat felépülése a korábbi támogatás hatásaiból.

(215) A mikrogazdasági mutatók a következők: átlagos egységár, egységköltség, munkaerőköltség, készletek, jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség.

4.4.2. *Makrogazdasági mutatók*

4.4.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

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

5. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Termelési kapacitás (darab)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Kapacitáskihasználás (%)	59	57	68	64
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

(217) A Covid19-világjárvány idején megnövekedett kereslet következtében a 2020 és 2022 közötti időszakban az uniós termelési kapacitás és termelés folyamatosan nőtt. A felülvizsgálati időszakban azonban csökkent a termelési volumen és a kapacitás a Covid19 alatti megnövekedett készletfelhalmozódás miatt, amikor az uniós gyártók úgy tervezték, hogy az értékesítést gyorsított szinten folytatják, amire a kereslet Covid19 utáni jelentős visszaesése miatt nem került sor.

4.4.2.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

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

6. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés (darabok)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Piaci részesedés (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

(219) A figyelembe vett időszakban nőtt az értékesítés, különösen a Covid19-világjárvány alatti megnövekedett kereslet miatt. A Covid19-intézkedések megszüntetését követően azonban az elektromos kerékpárok iránti kereslet visszaesett, ami alacsonyabb értékesítési adatokat eredményezett a felülvizsgálati időszakban. Emellett a 2022-es és a felülvizsgálati időszakbeli gazdasági helyzet (különösen a magasabb energiaköltségek, infláció) nemcsak az uniós gazdasági ágazatra, hanem a fogyasztókra is hatással volt, különösen a kisebb vásárlóerővel rendelkezőkre. Ezért az uniós gazdasági ágazat értékesítése 2022-höz képest stagnált a felülvizsgálati időszakban, miközben az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése 4,5 százalékponttal nőtt.

4.4.2.3. Foglalkoztatás és termelékenység

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

7. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Alkalmazottak száma	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Termelékenység (darab/alkalmazott)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

(221) A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat 28 %-kal növelte a foglalkoztatási szintet. E növekedés nagy része a Covid19-világjárvány alatti keresletnövekedés miatt 2020 és 2022 között következett be. 2023-ban a termelési volumen csökkenése miatt csökkent az alkalmazottak száma. A figyelembe vett időszakban viszonylag stabil maradt a termelékenység.

4.4.2.4. Növekedés

(222) mivel az értékesítések 2022-höz képest stabilak maradtak a felülvizsgálati időszakban, miközben a felhasználás csökkent, az uniós gazdasági ágazatnak abban az időszakban sikerült 4,5 %-kal növelnie piaci részesedését.

4.4.2.5. A támogatáskülönbözet nagysága és felépülés a korábbi támogatás hatása alól

(223) A felülvizsgálati időszak alatt a Kínából származó behozatal volumene viszonylag csekély volt, az uniós felhasználásnak mindössze 4,4 %-át tette ki. Ezért a támogatás nagyságrendjének az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása meglehetősen korlátozott volt.

4.4.3. *Mikrogazdasági mutatók*

4.4.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

(224) A mintában szereplő uniós gyártók által az Unióban a független vevők felé felszámított értékesítési egységárak súlyozott átlaga a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

8. táblázat

Értékesítési árak és előállítási költség az Unióban (EUR/darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Termelési egységköltség	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(225) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos értékesítési árai, valamint a termelési költségek emelkedtek a figyelembe vett időszakban, ami 2020-ban és 2021-ben főként a termékösszetétel változását, valamint az elektromos kerékpárok motorjainak és akkumulátorainak technológiai fejlődését tükrözte. Ezzel szemben 2022-ben és a felülvizsgálati időszakban a növekedés az inflációval és a magasabb energiaköltségekkel jellemezhető általános gazdasági helyzet miatt a megnövekedett előállítási költségeket is tükrözte.

4.4.3.2. Munkaerőköltség

(226) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos munkaerőköltsége a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

9. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(227) Bár a kereslet visszaesését követően a felülvizsgálati időszakban 2022-höz képest csökkent az alkalmazottak száma, a figyelembe vett időszakban az alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség folyamatosan nőtt.

4.4.3.3. Készletek

(228) A mintában szereplő uniós gyártók készletszintje a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

10. táblázat

Készletek

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Zárókészletek (darab)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(229) A készletek növekedése a Covid19 során megnövekedett készletfelhalmozásnak tudható be. Ebben az időszakban ugyanis a kereslet jelentősen nőtt, egyúttal pedig az ellátási lánccal kapcsolatos problémák jelentkeztek, ezért az uniós gyártók a termelési követelményeknek való megfelelés érdekében a szükségesnél több nyersanyagot és alkatrészt rendeltek. Az ellátási lánccal kapcsolatos problémák megoldását követően azonban az uniós gyártók a szükségesnél több nyersanyagot és alkatrészt kaptak. Ezt követően 2022-höz képest csökkent az elektromos kerékpárok iránti kereslet a felülvizsgálati időszakban, ami miatt a felülvizsgálati időszak végén nagyon nagy mennyiségű készlet halmozódott fel az uniós gyártóknál.

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

(230) A mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezősége, pénzforgalma, beruházásai és beruházásainak megtérülése a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

11. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Az Unióban a független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési árbevétel százalékában)	7,5	7,4	7,8	5,4
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Pénzforgalom (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Beruházások (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
A beruházások megtérülése (%)	147	127	163	111
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(231) A Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezőségét úgy állapította meg, hogy a hasonló termék független vevők részére végrehajtott uniós értékesítéseiből származó adózás előtti nettó nyereséget kifejezte az értékesítési árbevétel százalékában. A mintában szereplő uniós gyártók a figyelembe vett időszakban nyereségesek maradtak. A felülvizsgálati időszakban azonban a jövedelmezőség a megnövekedett költségek miatt csökkent.

(232) A figyelembe vett időszak összességében stabil jövedelmezősége lehetővé tette az uniós gazdasági ágazat számára, hogy nagy beruházásokat hajtson végre.

(233) A nettó pénzforgalom az uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A figyelembe vett időszakban a pénzforgalom számottevő mértékben csökkent, és 2023-ban a negatív tartományba került. A beruházások megtérülése szintén visszaesett, ami tovább nehezítette a tőkebevonást és a növekedést az uniós gazdasági ágazatban. Ez 2022-höz képest a beruházások 50 %-os visszaesését eredményezte a felülvizsgálati időszakban.

4.5. **A kárra vonatkozó következtetés**

(234) A Covid19-világjárvány alatti megnövekedett kereslet következtében a 2020 és 2022 közötti időszakban folyamatosan nőttek az olyan makromutatók, mint az uniós termelés, az értékesítés és a foglalkoztatás. A felülvizsgálati időszakban azonban csökkent a termelési volumen, a kapacitás, az értékesítés és a foglalkoztatás a Covid19-világjárvány alatti megnövekedett készletfelhalmozás miatt, amelyet a Covid19 kapcsán bevezetett intézkedések megszüntetése és a különösen a magas energiaköltségekkel és az inflációval jellemezhető, megváltozott uniós gazdasági helyzet miatti keresletcsökkenés követett.

(235) A mikrogazdasági mutatókat illetően a vizsgálat megállapította, hogy a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezősége a 2020 és 2022 közötti időszakban 7 % felett maradt. A felülvizsgálati időszakban azonban az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége 5,4 %-ra esett vissza. A pénzforgalom 2020 és 2022 között csökkent, 2023-ban pedig negatívba fordult. A beruházások megtérülése szintén visszaesett, ami tovább nehezítette a tőkebevonást és a növekedést az uniós gazdasági ágazatban.

(236) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat felépült abból az alaprendelet 8. cikke értelmében vett jelentős kárból, amelyet a Kínából érkező támogatott behozatal okozott. A figyelembe vett időszak alatt azonban számos kármutató romlott, és az uniós gazdasági ágazat ismét gazdaságilag instabil helyzetbe került. Ezért a Bizottság a továbbiakban megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető-e a Kínából érkező támogatott behozatal által okozott kár megismétlődése.

5. **A KÁR MEGISMÉTLŐDÉSÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE**

(237) Annak érdekében, hogy megállapíthassa, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén valószínűsíthető-e a kár megismétlődése, a Bizottság a következő elemeket vizsgálta meg: a Kínában rendelkezésre álló termelési kapacitást és szabad kapacitás, a harmadik országokba irányuló export árai és az uniós árszint közötti kapcsolat, valamint az ezekből az országokból származó lehetséges behozatalnak és árszintnek az uniós gazdasági ágazat helyzetére gyakorolt hatása.

5.1. **A Kínában rendelkezésre álló szabad kapacitás és az uniós piac vonzereje**

(238) A fenti 3.10.1. szakaszban ismertetett és részletezett adatok szerint a kínai exportáló gyártók jelentős szabad kapacitással rendelkeznek, amelyet az intézkedések hatályvesztése esetén fel lehetne használni a felülvizsgálat tárgyát képező terméknek az Unióba irányuló exportra történő előállításához. A kínai exportáló gyártók 73 millió darabot exportálhatnak, ami messze meghaladja az uniós piac méretét.

(239) Amint azt a fenti 3.10.2. szakasz ismerteti és részletezi, az elektromos kerékpárok uniós piaca a világ egyik legnagyobb piaca, és az elektromos kerékpárok iránti kereslet az elkövetkező években várhatóan növekedni fog, többek között az uniós környezetvédelmi politikák miatt. A kínai exportáló gyártók a felülvizsgálati időszak alatt az uniós gyártók által az uniós piacon alkalmazott átlagos értékesítési áraknál jóval alacsonyabb árakon exportáltak a legfontosabb harmadik országbeli piacaikra. Ezért az Unióba irányuló export potenciálisan sokkal vonzóbb a kínai exportőrök számára. Következésképpen észszerűen feltételezhető, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén a kínai exportáló gyártók jelentős volumenben exportálnák a felülvizsgálat tárgyát képező terméket az Unióba.

5.2. **Valószínű importárak és az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatás**

(240) Annak megállapítása érdekében, hogy az intézkedések megszüntetése esetén a Kínából érkező behozatal hogyan érintené az uniós gazdasági ágazatot, a Bizottság összehasonlítható árelemzést végzett, amelyben nem számolt a szubvencióellenes intézkedésekkel.

(241) Annak érdekében, hogy megbecsülje azt a valószínűsíthető árat, amelyen a kínai gyártók az uniós piacra irányuló export során értékesítenének, a Bizottság összehasonlította a mintában szereplő uniós gyártók átlagárait (gyártelepi áron) a felülvizsgálat tárgyát képező terméknek a Kínából származó, a felülvizsgálat tárgyát képező termék olyan harmadik országokba – például az Egyesült Királyságba, Törökországba, Norvégiába vagy Szerbiába – exportált megfelelő átlagárával, amelyek külön kódokkal rendelkeznek az elektromos kerékpárokra vonatkozóan, és amelyek vonatkozásában nincsenek hatályban intézkedések.

(242) Az összehasonlítás eredménye azt mutatta, hogy az érintett termék fenti országokba irányuló kínai exportjának átlagára 210 EUR és 650 EUR között mozgott, azaz jóval alacsonyabb volt, mint az uniós gazdasági ágazat uniós piaci ára. Ezért az intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető, hogy a Kínából érkező behozatal – az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakához hasonlóan – nagy mennyiségben és alacsony árakon lépne be a piacra, ami kárt okozna.

(243) A Bizottság a fentiek alapján arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése minden valószínűség szerint a Kínából érkező, kárt okozó árszintek mellett megvalósuló támogatott behozatal jelentős növekedését eredményezné. Mindez súlyosan veszélyeztetné az uniós gazdasági ágazat életképességét.

6. **UNIÓS ÉRDEK**

(244) Az alaprendelet 31. cikke alapján a Bizottság megvizsgálta, hogy a meglévő szubvencióellenes intézkedések fenntartása ellentétes lenne-e az Unió egészének érdekével. Az uniós érdek meghatározása a különböző érintett érdekek teljes körének értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat, az importőrök és a felhasználók érdekeit is.

6.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(245) A vizsgálat kimutatta, hogy az intézkedések hatályvesztése negatív hatást gyakorolna az uniós gazdasági ágazatra. Az intézkedések helyreállították az egyenlő versenyfeltételeket az uniós piacon. Ez lehetővé tette, hogy új vállalatok lépjenek be a piacra, különösen a belépő- és az alacsonyabb árkategóriás szegmensekben. Az elektromos kerékpárokkal foglalkozó ismert uniós gyártók száma a 2022–2023-as gazdasági helyzetből eredő kihívások ellenére a 2020. évi mintegy 37-ről 2023-ban 67-re nőtt. Az Unióban gyártott elektromos kerékpárok száma 2020 (3,4 millió) és 2023 (4,5 millió) között több mint 1 millióval nőtt, és az előrejelzések szerint tovább fog nőni. A közvetlen alkalmazottak száma az eredeti vizsgálati időszakban mért mintegy 3 500-ról a felülvizsgálati időszakban közel 11 000 főre nőtt.

(246) A kiegyenlítő intézkedések megszüntetése nagy kockázatnak tenné ki az uniós gyártókat, különösen a belépő- és az alacsonyabb árkategóriás elektromoskerékpár-szegmenseket, amelyek az uniós gazdasági ágazat számos kisebb gyártóját foglalják magukban.

(247) A kiszolgáltatott helyzetet súlyosbítja az a tény, hogy az elektromos kerékpárok gyártása rendkívül tőkeigényes vállalkozás, mivel a gyártás fenntartásához mindig jelentős kerékpáralkatrész-készletekre van szükség. Emellett az uniós gyártók az elmúlt években jelentős beruházásokat hajtottak végre a fenntartható és környezetbarát termelés és a termékfejlesztés terén. A szubvencióellenes intézkedések megszüntetése megakadályozná a rendkívül magas szintű technológiák – többek között az automatizálás és az új anyagok – alkalmazására vonatkozó gyakorlati műszaki-tervezési know-how fejlesztését.

(248) Emellett a felülvizsgálati kérelem szerint az uniós elektromoskerékpár-ágazat az egyik legnagyobb zöld iparág, amelyben a 2024. évi európai kerékpárágazati és piaci profilról szóló jelentés szerint több mint 1 000 kis- és középvállalkozás (kkv) biztosított mintegy 80 000 munkahelyet. Idetartoznak a közvetlen és közvetett gyártással összefüggő munkahelyek, az upstream ágazatok, a kerékpártartozék-gyártók, a kerékpár-kereskedők stb. munkahelyei.

(249) A fentiek alapján az intézkedések kiterjesztése az uniós gazdasági ágazat érdekét szolgálja.

6.2. **Az összeszerelők érdeke**

(250) A Bizottság minden ismert felhasználóval és független importőrrel felvette a kapcsolatot.

(251) A vizsgálat megindítását követően csupán egy 8, Kínából és más harmadik országokból behozott elektromos kerékpáralkatrészeket összeszerelő uniós vállalat nevében létrejött ad hoc csoport jelentkezett és tett észrevételeket. Fő észrevételük a Kínából származó (hagyományos) kerékpáralkatrészek behozatala elleni intézkedések végrehajtásához kapcsolódott, ami bizonytalanságot okoz az elektromoskerékpár-alkatrészek behozatalára vonatkozó jogi szabályozással kapcsolatban, és ezért megnehezíti az elektromos kerékpárok azon alkatrészeinek behozatalát, amelyekre nem vonatkoznak intézkedések. A csoport ellenezte az intézkedések kiterjesztését, főként az alkatrészek behozatalával kapcsolatos jelenlegi problémák, valamint az intézkedéseknek az elektromos kerékpárok ezen alkatrészeire való kiterjesztésének kockázata miatt, és azzal érvelt, hogy a Kínából származó behozatal valamennyi vonatkozó szabályozásnak való megfelelését hatékonyabban lehetne ellenőrizni piacfelügyelet alkalmazásával, kezelve ezzel a Kínából származó elektromos kerékpárok gyakran illegális és nem biztonságos, tisztességtelen kereskedelem keretében történő behozatalát.

(252) A Bizottság azonban úgy ítélte meg, hogy nem reális, hogy a piacfelügyeleti és szabályozási intézkedések csak a Kínából származó elektromos kerékpárok támogatott behozatala által okozott kárt előzzék meg. Az elektromos kerékpárok alkatrészeinek behozatalával kapcsolatos vámhatósági jogérvényesítési problémák sem indokolhatják az intézkedések megszüntetését, amelyek elérték a kívánt hatást. Mindenesetre az intézkedések végrehajtása nem tartozik a vizsgálat hatálya alá.

(253) Az érdekelt felek tájékoztatását követően az eseti csoport megismételte ugyanezeket az állításokat. Azzal érvelt, hogy a Bizottságnak a piactorzulások kiváltó okainak kezelése és az összes érdekelt fél számára egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a piacvédelmi intézkedések kiterjesztése helyett inkább a piacfelügyelet megerősítésére kellene összpontosítania. Az eseti csoport szerint a piacvédelmi intézkedések akaratlanul is olyan szabályozási keretet hoznak létre, amely ösztönzi a nem szabványos és nem biztonságos kerékpárok behozatalát, miközben megnehezíti az uniós piacon hosszú távú ambícióval rendelkező, komoly kínai elektromoskerékpár-gyártók életét.

(254) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a (251) preambulumbekezdésben már foglalkozott az eseti csoport által felhozott érvekkel. Mivel nem terjesztettek elő e kérdésekre vonatkozóan új érdemi észrevételeket, a (252) preambulumbekezdésben foglalt következtetés megerősítést nyert.

(255) Az eseti csoport azzal is érvelt, hogy a piacvédelmi intézkedések hatályon kívül helyezése nem vezetne a kárt okozó behozatal jelentős növekedéséhez, mivel szerintük a felülvizsgálati időszakban a kínai behozatal szerény, 4,4 %-os piaci részesedése hiteltelenítette azt az állítást, miszerint a kínai behozatal jelentős fenyegetést jelent.

(256) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a piaci részesedésnek a felülvizsgálati időszakban bekövetkezett, 4,4 %-ra történő növekedése olyan helyzetben történt, amikor piacvédelmi intézkedések voltak érvényben. A kínai behozatal a piacvédelmi intézkedések miatt csak 2,1 százalékpontos piaci részesedés-növekedést ért el a figyelembe vett időszakban. Figyelembe véve az uniós piac vonzerejét, a kínai termelési kapacitást és szabad kapacitást, valamint a harmadik országokba irányuló export árai és az uniós árszint közötti kapcsolatot, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén a Kínából érkező, kárt okozó árszintű dömpingelt behozatal jelentős mértékben növekedne. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(257) Az eseti csoport továbbá azt állította, hogy a Bizottság ellenőrizetlen információkra és állításokra támaszkodott, ami veszélyezteti a vizsgálat pártatlanságát, különösen a kérelmezőtől származókat.

(258) A (33) és (34) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság az alaprendelet 28. cikkét alkalmazta, mivel a kínai elektromoskerékpár-gyártók együttműködése nem volt elegendő ahhoz, hogy e hatályvesztési felülvizsgálat céljából reprezentatív megállapításokat tegyen, valamint mivel a kínai kormány és más érintett kínai felek nem működtek együtt, a Bizottság az alaprendelet 28. cikkével összhangban a rendelkezésre álló tényeket vette figyelembe. Következésképpen a támogatás folytatódásának valószínűségével, valamint a kár megismétlődésének valószínűségével kapcsolatos ténymegállapítások alapjául a rendelkezésre álló tények szolgáltak, különösen a felülvizsgálati kérelemmel együtt benyújtott információk, az együttműködő felektől (konkrétan a kérelmezőtől és a mintában szereplő uniós gyártóktól) a vizsgálat során szerzett információk, a Bizottság által az eredeti vizsgálat során tett megállapításokból származó információk, a Bizottság által az ösztönzött kínai iparágakkal kapcsolatban végzett legutóbbi szubvencióellenes vizsgálatok megállapításai és a jelentős torzulásokról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum. A Bizottság a mintába felvett uniós gyártók által benyújtott valamennyi információt alaposan ellenőrizte. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

6.3. **A felhasználók és a független importőrök érdeke**

(259) Egyetlen felhasználó vagy független importőr sem jelentkezett és működött együtt ebben a vizsgálatban oly módon, hogy a kérdőívre választ nyújtott volna be a fent említett beadvány kivételével. A Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján megállapította, hogy nincs olyan bizonyíték, amely ellentmondana az eredeti vizsgálat azon következtetésének, hogy a független importőrökre gyakorolt negatív hatások nem tekinthetők aránytalannak, és azokat az alternatív beszerzési források rendelkezésre állása enyhítette. A kiegyenlítő intézkedések uniós piacra – és különösen az uniós gazdasági ágazatra – gyakorolt pozitív hatása jelentősebb a más érdekcsoportokra gyakorolt potenciális negatív hatásnál. A vizsgálat megerősítette, hogy Kínán kívül egyre több egyéb beszerzési forrás is rendelkezésre áll harmadik országokból. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések fenntartása nem járna aránytalanul káros hatással a felhasználókra és az importőrökre nézve.

(260) Az érdekelt felek tájékoztatását követően az egyik érdekelt fél azt állította, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezésének elmaradása esetén az elektromos kerékpárok továbbra is szükségtelenül túlárazottak lesznek, és kevésbé lesznek elérhetők a felhasználók számára. Állítása szerint az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén az elektromos kerékpárok árának csökkenése az elektromos kerékpárok értékesítésének jelentős növekedéséhez vezetne. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az alacsonyabb árak nem feltétlenül vezetnek az értékesítés növekedéséhez, mivel az árak mellett a biztonság, a minőség, a megbízhatóság és a szolgáltatás is fontos szempont a felhasználók szemében, amikor elektromos kerékpár vásárlásán gondolkodnak. Emellett az intézkedések hatályon kívül helyezése negatív hatást gyakorolna az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetére, ami hatással lenne az innovációra és a termékválasztékra, vagyis kisebb választékot eredményezne a felhasználók számára. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

6.4. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(261) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nincsenek olyan, az uniós érdekből fakadó kényszerítő okok, amelyek a felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínából érkező behozatalára vonatkozó meglévő intézkedések fenntartása ellen szólnának.

7. **SZUBVENCIÓELLENES INTÉZKEDÉSEK**

(262) A támogatás folytatódásával, a kár megismétlődésével és az uniós érdekkel kapcsolatban levont bizottsági következtetések alapján a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó szubvencióellenes intézkedéseket fenn kell tartani.

(263) A vámtételek közötti jelentős különbségekből adódó, az intézkedések megkerülésére vonatkozó kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében az egyedi kiegyenlítő vámok alkalmazásának biztosításához különleges intézkedésekre van szükség. Az egyedi kiegyenlítő vámok alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak érvényes kereskedelmi számlát kell bemutatni. A számlának meg kell felelnie az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Az ilyen számla bemutatásáig a behozatalra a „minden egyéb, Kínából származó behozatalra” alkalmazandó kiegyenlítő vám vonatkozik.

(264) Bár a számla bemutatása szükséges ahhoz, hogy a tagállamok vámhatóságai egyedi kiegyenlítő vámtételeket alkalmazhassanak a behozatalokra, nem a számla jelenti az egyetlen olyan elemet, amelyet a vámhatóságoknak figyelembe kell venniük. Ugyanis, még ha a bemutatott számla teljesíti is az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében előírt összes követelményt, a tagállamok vámhatóságainak akkor is el kell végezniük a szokásos ellenőrzéseket, és – minden más esethez hasonlóan – további dokumentumokat (fuvarokmányokat stb.) is bekérhetnek a nyilatkozatban foglalt adatok pontosságának ellenőrzése céljából, valamint annak érdekében, hogy az alacsonyabb vámtétel alkalmazása a vámjognak megfelelően indokolt legyen.

(265) Amennyiben az érintett intézkedések bevezetését követően az alacsonyabb egyedi vámtételű vállalatoktól származó, az Unióba irányuló behozatal volumene jelentősen megnő, ez a volumennövekedés önmagában is tekinthető az alaprendelet 23. cikkének (1) bekezdése szerinti, a kereskedelem szerkezetében az intézkedések bevezetése nyomán bekövetkezett változásnak. Ilyenkor – a feltételek teljesülése esetén – kijátszásellenes vizsgálat indítható. Ez a vizsgálat többek között irányulhat annak megállapítására, hogy szükség van-e az egyedi vámtétel(ek) eltörlésére és ebből következően országos hatályú vám kivetésére.

(266) Az e rendeletben az egyes meghatározott vállalatok esetében megállapított egyedi kiegyenlítő vámtételek kizárólag a Kínából származó és a megnevezett jogalanyok által gyártott, a felülvizsgálat tárgyát képező termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem jelölt vállalatok – köztük a kifejezetten megjelölt vállalatokkal kapcsolatban álló vállalatok – által gyártott, a felülvizsgálat tárgyát képező termék behozatalára „A Kínai Népköztársaságból származó minden más behozatalra” vonatkozó vámtételt kell alkalmazni. E behozatalok esetében az egyedi kiegyenlítő vámtételek nem alkalmazhatók.

(267) Amennyiben a későbbiek folyamán valamely vállalat megváltoztatja a nevét, kérheti ezen egyedi vámtételek alkalmazását. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni ([88]). A kérelemnek tartalmaznia kell minden olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltozása nem érinti a vállalatra vonatkozó vámtétel igénybevételére való jogosultságot, a névváltoztatásról a Bizottság módosító rendeletet tesz közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

(268) Figyelembe véve az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról szóló (EU, Euratom) 2024/2509 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([89]) 109. cikkét, az Európai Unió Bíróságának ítéletét követően teljesítendő visszatérítés esetén az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában közzétett, az esedékesség napja szerinti hónap első naptári napján érvényes kamatlábnak megfelelő késedelmi kamat fizetendő.

(269) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

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

(2) Az (1) bekezdésben megnevezett, az alábbiakban felsorolt vállalatok által előállított termék vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított nettó árára alkalmazandó végleges kiegyenlítő vámtétel a következő:

Származási ország	Vállalat	Végleges kiegyenlítő vám	TARIC-kiegészítő kód
Kínai Népköztársaság	Bodo Vehicle Group Co., Ltd	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	3,9 %	C383

([88]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

([89]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU, Euratom) 2024/2509 rendelete (2024. szeptember 23.) az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról (HL L 2024/2509, 2024.9.26., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj?locale=hu).

Származási ország	Vállalat	Végleges kiegyenlítő vám	TARIC-kiegészítő kód
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd és 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
	Az I. mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	9,2 %	Lásd: I. melléklet.
	Az eredeti szubvencióellenes rendeletben nem együttműködő, de a II. mellékletben felsorolt párhuzamos eredeti dömpingellenes vizsgálatban együttműködő vállalatok	17,2 %	Lásd: II. melléklet.
	A Kínai Népköztársaságból érkező minden más behozatal	17,2 %	C999

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

(4) Azokban az esetekben, amikor egy exportáló gyártó tekintetében a kiegyenlítő vám levonásra került a dömpingellenes vám összegéből, az (EU) 2016/1037 rendelet 21. cikke alapján benyújtott visszatérítési kérelmek elbírálásakor értékelni kell az adott exportáló gyártónak a visszatérítési vizsgálat vizsgálati időszakában érvényes dömpingkülönbözetét is. A visszatérítés kérelmezőjének visszatérítendő összeg nem lehet nagyobb a beszedett vám és a visszatérítési vizsgálat keretében megállapított kiegyenlítő és dömpingellenes vám együttes összege közötti különbségnél.

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

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2025. január 23-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

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

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

II. MELLÉKLET

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