KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2025/114

2025 m. sausio 23 d.

kuriuo, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 18 straipsnį atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą, importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams nustatomas galutinis kompensacinis muitas

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/1037 dėl apsaugos nuo subsidijuoto importo iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių ([1]) (toliau – pagrindinis reglamentas), ypač į jo 18 straipsnį,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Galiojančios priemonės

(1) Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/72 ([2]) (toliau – pradinis reglamentas) Europos Komisija (toliau – Komisija) importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – KLR, nagrinėjamoji šalis arba Kinija) kilmės elektriniams dviračiams nustatė kompensacinį muitą. Šiuo metu galioja 3,9–17,2 % kompensaciniai muitai (toliau – pradinės priemonės). Tyrimas, po kurio buvo nustatytos pradinės priemonės, toliau vadinamas pradiniu tyrimu.

(2) Bendrajam Teismui priėmus sprendimą byloje T-243/19, 2023 m. kovo mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/610 ([3]) bendrovei „Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.“ buvo iš naujo nustatyti kompensaciniai muitai. Iš naujo nustatytas muitas buvo tokio paties dydžio, kaip ir pradiniame reglamente nustatytas muitas. Taigi šiuo metu taikomos kompensacinio muito normos yra tos, kurios buvo nustatytos Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/72.

(3) Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/73 ([4]) Komisija importuojamiems Kinijos kilmės elektriniams dviračiams taip pat nustatė galutines antidempingo priemones. Šiuo metu galioja 9,9–70,1 % antidempingo muitai.

1.2. Priemonių galiojimo termino peržiūros inicijavimas

(4) 2024 m. sausio 17 d. Komisija, remdamasi pagrindinio reglamento 18 straipsniu, inicijavo priemonių galiojimo termino peržiūrą dėl į Sąjungą importuojamų Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektrinių dviračių. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([5]) paskelbė pranešimą apie inicijavimą (toliau – pranešimas apie inicijavimą).

([1]) OL L 176, 2016 6 30, p. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) 2019 m. sausio 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/72, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams nustatomas galutinis kompensacinis muitas (OL L 16, 2019 1 18, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) 2023 m. kovo 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/610, kuriuo pagal Bendrojo Teismo sprendimą byloje T-243/19 importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, pagamintiems „Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.“, iš naujo nustatomas galutinis kompensacinis muitas (OL L 80, 2023 3 20, p. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) 2019 m. sausio 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/73, kuriuo nustatomas galutinis antidempingo muitas ir laikinojo muito, nustatyto importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, galutinis surinkimas (OL L 16, 2019 1 18, p. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Pranešimas apie antisubsidinių priemonių, taikomų importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, galiojimo termino peržiūros inicijavimą (OL C, C/2024/798, 2024 1 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komisija tyrimą inicijavo gavusi prašymą atlikti peržiūrą, kurį Sąjungos elektrinių dviračių pramonės, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 10 straipsnio 6 dalį, vardu 2023 m. spalio 16 d. pateikė Europos dviračių gamintojų asociacija (toliau – prašymas ir pareiškėjas). Prašyme pateikta subsidijavimo tęsimosi ir Sąjungos pramonei daromos žalos pasikartojimo tikimybės įrodymų, kurių pakako tyrimo inicijavimui pagrįsti.

(6) Prieš inicijuodama priemonių galiojimo termino peržiūrą, pagal pagrindinio reglamento 10 straipsnio 7 dalį Komisija Kinijos Vyriausybei ([6]) pranešė gavusi tinkamai dokumentais pagrįstą prašymą ir pakvietė Kinijos Vyriausybę dalyvauti konsultacijose. Kinijos Vyriausybė neatsakė, todėl konsultacijos neįvyko.

1.3. **Peržiūros tiriamasis laikotarpis ir nagrinėjamasis laikotarpis**

(7) Atliekant subsidijavimo ir žalos tyrimą buvo nagrinėjamas 2023 m. sausio 1 d. – 2023 m. gruodžio 31 d. laikotarpis (toliau – peržiūros tiriamasis laikotarpis arba PTL). Tiriant žalos tęsimosi arba pasikartojimo tikimybei įvertinti svarbias tendencijas nagrinėtas laikotarpis nuo 2020 m. sausio 1 d. iki peržiūros tiriamojo laikotarpio pabaigos (toliau – nagrinėjamasis laikotarpis).

1.4. **Suinteresuotosios šalys**

(8) Pranešime apie inicijavimą suinteresuotosios šalys paragintos susisiekti su Komisija, kad galėtų dalyvauti tyrime. Be to, Komisija apie priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimo inicijavimą konkrečiai pranešė pareiškėjui, visiems žinomiems Sąjungos gamintojams, žinomiems KLR gamintojams ir KLR valdžios institucijoms, žinomiems importuotojams, naudotojams ir žinomoms susijusioms asociacijoms ir paragino juos dalyvauti tyrime.

(9) Suinteresuotosios šalys turėjo galimybę teikti pastabas dėl priemonių galiojimo termino peržiūros inicijavimo ir pateikti prašymą išklausyti dalyvaujant Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui. Iš Kinijos ir kitų trečiųjų šalių importuojamas elektrinių dviračių dalis surenkančių aštuonių Sąjungos bendrovių vardu veikianti *ad hoc* grupė pranešė apie save ir pateikė pastabų. Šios pastabos nebuvo susijusios su pačiu peržiūros inicijavimu ir aptartos 6 skirsnyje, kuriame nagrinėjami Sąjungos interesai. Ši grupė taip pat paprašė surengti klausymą dalyvaujant Komisijai ir jis įvyko 2024 m. balandžio 30 d.

1.5. **Atranka**

(10) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė, kad pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį gali vykdyti suinteresuotųjų šalių atranką.

1.5.1. *Sąjungos gamintojų atranka*

(11) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė nusprendusi sumažinti tirtinų Sąjungos gamintojų skaičių iki pagrįsto skaičiaus, atrinkdama tik kai kuriuos iš jų. Komisija juos atrinko remdamasi didžiausia tipiška gamybos apimtimi, kurią buvo galima pagrįstai ištirti per turimą laiką.

(12) Komisija, remdamasi pagrindinio reglamento 27 straipsniu, paragino suinteresuotąsias šalis teikti pastabas dėl preliminariai atrinktų bendrovių. Pastabų dėl preliminariai atrinktų bendrovių negauta. Atrinktos bendrovės laikytos tipiškomis Sąjungos pramonės bendrovėmis.

1.5.2. *Importuotojų atranka*

(13) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina, ir, jei būtina, kad galėtų atrinkti gamintojus, Komisija paprašė nesusijusių importuotojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją.

(14) Nė vienas nesusijęs importuotojas neužpildė atrankos formos.

([6]) Šiame reglamente terminas „Kinijos Vyriausybė“ vartojamas plačiąja prasme ir apima Valstybės tarybą, taip pat visas centro, regionų ar vietos lygmens ministerijas, departamentus, agentūras ir administracijas.

1.5.3. *KLR eksportuojančių gamintojų atranka*

(15) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka būtina (o jei būtina – kad galėtų atrinkti bendroves), Komisija paprašė visų žinomų KLR gamintojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją. Be to, Komisija paprašė Kinijos Liaudies Respublikos atstovybės Europos Sąjungoje nurodyti kitus gamintojus, jei tokių yra, kurie galbūt norėtų dalyvauti tyrime, ir (arba) su jais susisiekti.

(16) Atrankos atsakymus pateikė tik du Kinijos Liaudies Respublikos eksportuojantys gamintojai, todėl nuspręsta, kad atranka nebūtina. Tačiau, vertinant pagal i) eksportą į Sąjungą, ii) pardavimą vidaus rinkoje ir iii) Kinijos gamybos pajėgumus, peržiūros tiriamuoju laikotarpiu šios dvi bendrovės sudarė mažiau nei 0,1 % Kinijos elektrinių dviračių pramonės. Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad atliekant priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimą šių dviejų bendrovių nebuvo galima laikyti tipiškomis Kinijos elektrinių dviračių pramonės bendrovėmis ir kad jų bendrovės lygmens informacija nebuvo galima remtis norint padaryti tipiškas išvadas dėl viso eksporto iš KLR į Sąjungą.

(17) Todėl Komisija padarė išvadą, kad KLR elektrinių dviračių gamintojų bendradarbiavimas buvo nepakankamas, kad būtų galima padaryti tipiškas išvadas, ir pranešė abiem bendrovėms ir Kinijos Liaudies Respublikos valdžios institucijoms, kad Komisija ketina taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį ir išvadas dėl subsidijų ir žalos, susijusių su importu iš Kinijos Liaudies Respublikos, tęsimosi arba pasikartojimo pagrįsti turimais faktais.

1.6. **Klausimyno atsakymai ir tikrinamieji vizitai**

(18) Komisija paragino abi atrankos atsakymus pateikusias bendroves susisiekti su Komisijos tarnybomis, jei jos ketintų užpildyti klausimyno atsakymus, nepaisant to, kad jų negalima laikyti tipiškomis KLR elektrinių dviračių pramonės bendrovėmis (žr. pirmiau). Inicijavus tyrimą, klausimynų kopijos buvo pateiktos suinteresuotosioms šalims susipažinti skirtoje byloje ir Prekybos GD svetainėje. Klausimyno atsakymų negauta.

(19) 2024 m. vasario 12 d. Komisija nusiuntė klausimyną Kinijos Vyriausybei. Kinijos Vyriausybės taip pat buvo paprašyta persiųsti specialius klausimynus i) Kinijos eksporto ir kredito draudimo korporacijai (toliau – „Sinosure“, ii) elektrinių dviračių variklių, baterijų ir kitų elektrinių dviračių dalių ir komponentų gamintojams ir platintojams ir iii) bankams ir kitoms finansų įstaigoms, kurios, Kinijos Vyriausybės žiniomis, teikė paskolas nagrinėjamame pramonės sektoriuje.

(20) Komisija negavo jokių atsakymų į pirmiau minėtus klausimynus. Todėl 2024 m. balandžio 5 d. Komisija verbaline nota informavo Kinijos Vyriausybę, kad dėl informacijos, kurios buvo prašoma Kinijos Vyriausybei nusiųstuose klausimynuose, ji ketina taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį ir paragino Kinijos Vyriausybę dėl to pateikti pastabų. Pastabų negauta.

(21) Komisija rinko ir tikrino visą informaciją, kurią manė esant reikalingą išvadoms dėl dempingo ir jo daromos žalos tęsimosi ar pasikartojimo tikimybės ir Sąjungos interesų padaryti. Pagal pagrindinio reglamento 26 straipsnį tikrinamieji vizitai buvo surengti šių bendrovių patalpose:

Sąjungos gamintojų

— „Cube Bikes“ (Vokietija);

— „Accell Hunland“ (Vengrija);

— „Cross“ (Bulgarija).

1.7. **Faktų atskleidimas**

(22) 2024 m. spalio 25 d. Komisija atskleidė esminius faktus ir aplinkybes, kuriais remdamasi ji ketino toliau taikyti galiojančius kompensacinius muitus. Visoms šalims buvo nustatytas laikotarpis pastaboms dėl šio faktų atskleidimo pateikti.

(23) Kelios suinteresuotosios šalys pateikė pastabų, kurias Komisija apsvarstė ir kurios aptartos 2.3, 3.9 ir 6 skirsniuose. Vienai šaliai, kuri to prašė, buvo suteikta galimybė būti išklausytai.

2. **PERŽIŪRIMASIS PRODUKTAS, NAGRINĖJAMASIS PRODUKTAS IR PANAŠUS PRODUKTAS**

2.1. **Peržiūrimasis produktas**

(24) Peržiūrimasis produktas yra tas pats kaip ir pradiniame tyrime, t. y. dviračiai su pedalais ir su pagalbiniu elektriniu varikliu (toliau – elektriniai dviračiai arba e. dviračiai, kurių KN kodai šiuo metu yra 8711 60 10 ir ex 8711 60 90 (TARIC kodas 8711 60 90 10).

2.2. **Nagrinėjamasis produktas**

(25) Šiame tyrime nagrinėjamas produktas yra Kinijos Liaudies Respublikos kilmės peržiūrimasis produktas.

2.3. **Panašus produktas**

(26) Kaip nustatyta atlikus pradinį tyrimą, per šį priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimą patvirtinta, kad tokias pačias pagrindines fizines ir chemines savybes ir tokią pačią naudojimo paskirtį turi šie produktai:

— į Sąjungą eksportuojamas nagrinėjamasis produktas,

— Kinijos Liaudies Respublikos vidaus rinkoje gaminamas ir parduodamas peržiūrimasis produktas,

— eksportuojančių gamintojų gaminamas ir kitose pasaulio šalyse parduodamas peržiūrimasis produktas ir

— Sąjungos pramonės gaminamas ir Sąjungoje parduodamas peržiūrimasis produktas.

(27) Todėl šie produktai yra laikomi panašiais produktais, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio c punktą.

(28) Atskleidus faktus viena šalis teigė, kad Komisija turėtų nurodyti, kad dalys, kurias importuoja nuo muito atleisti importuotojai ir (arba) kurios importuojamos iš nuo muito atleistų užsienio eksportuotojų pagal Komisijos įgyvendinimo sprendimą (ES) 2024/1279 ([7]), neturėtų būti laikomos nagrinėjamuoju produktu. Šios šalies teigimu, reikėtų patikslinti, kad nagrinėjamojo produkto dalims, skirtoms naudoti nagrinėjamajam produktui gaminti, kompensaciniai muitai netaikomi, jei jos importuojamos atskirai.

(29) Komisija laikėsi nuomonės, kad toks patikslinimas nepagrįstas, nes šioje peržiūroje nagrinėjamos priemonės atskiroms dalims netaikomos. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

([7]) 2024 m. gegužės 8 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2024/1279 dėl atleidimo nuo išplėstojo antidempingo muito, taikomo tam tikroms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračių dalims, pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 88/97 (OL L, 2024/1279, 2024 5 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. SUBSIDIJAVIMO TĘSIMOSI TIKIMYBĖ

(30) Remdamasi pagrindinio reglamento 18 straipsniu ir, kaip nurodyta pranešime apie inicijavimą, Komisija nagrinėjo, ar yra tikimybė, kad, pasibaigus taikomų priemonių galiojimui, subsidijavimas tęstųsi.

3.1. Nebendradarbiavimas ir turimų faktų naudojimas pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalį

(31) 2024 m. vasario 12 d. Komisija nusiuntė klausimyną Kinijos Vyriausybei. KLR Vyriausybės taip pat paprašyta persiųsti specialius klausimynus i) Kinijos eksporto ir kredito draudimo korporacijai (toliau – „Sinosure“), ii) elektrinių dviračių variklių, baterijų ir kitų elektrinių dviračių dalių ir komponentų gamintojams ir platintojams ir iii) bankams ir kitoms finansų įstaigoms, kurios, Kinijos Vyriausybės žiniomis, teikė paskolas nagrinėjamame pramonės sektoriuje.

(32) Komisija negavo jokių atsakymų į pirmiau minėtus klausimynus. Todėl 2024 m. balandžio 5 d. Komisija verbaline nota informavo Kinijos Vyriausybę, kad dėl informacijos, kurios buvo prašoma Kinijos Vyriausybei nusiųstuose klausimynuose, ji ketina taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį ir paragino Kinijos Vyriausybę dėl to pateikti pastabų. Pastabų negauta.

(33) Atsižvelgdama į tai, kad KLR elektrinių dviračių gamintojų bendradarbiavimas buvo nepakankamas, kad atliekant šią priemonių galiojimo termino peržiūrą būtų buvę galima padaryti tipiškas išvadas (žr. 16 ir 17 konstatuojamąsias dalis), ir į tai, kad Kinijos Vyriausybė ir kitos susijusios KLR šalys, kurių buvo paprašyta pateikti informacijos, nebendradarbiavo, Komisija pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį, siekdama nustatyti KLR elektrinių dviračių pramonės subsidijavimo tęsimosi tikimybę, rėmėsi turimais faktais.

(34) Atitinkamai Komisija atlikdama analizę naudojosi visais jos turimais faktais, visų pirma:

a) prašyme pateikta informacija;

b) Komisijos per pradinį tyrimą nustatytais faktais, pateiktais Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/72;

c) Komisijos atliktuose naujausiuose antisubsidijų tyrimuose dėl skatinamųjų Kinijos pramonės sektorių, pavyzdžiui, plono kreidinio popieriaus ([8]) (toliau – PKP tyrimas), plokščių karštojo valcavimo plieno produktų (toliau – PKVP tyrimas) ([9]), stiklo pluošto gijų tyrimo (toliau – SPG tyrimas) ([10]) ir šviesolaidžių kabelių (ŠK tyrimas) ([11]), kuriuos atliekant buvo nagrinėjamos panašios subsidijos, nustatytais faktais;

d) Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais (toliau – ataskaita dėl Kinijos) ([12]).

([8]) 2023 m. rugpjūčio 21 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1647, kuriuo, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 18 straipsnį atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą, tam tikram importuojamam Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plonam kreidiniam popieriui nustatomas galutinis kompensacinis muitas (OL L 207, 2023 8 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) 2023 m. birželio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1123, kuriuo, atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 18 straipsnį, tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems karštojo valcavimo produktams iš geležies, nelegiruotojo plieno ar kito legiruotojo plieno nustatomas galutinis kompensacinis muitas (OL L 148, 2023 6 8, p. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) 2021 m. vasario 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/328, kuriuo, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 18 straipsnį atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą, importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės ištisinių gijų stiklo pluošto produktams nustatomas galutinis kompensacinis muitas (OL L 65, 2021 2 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) 2022 m. sausio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/72, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės šviesolaidžių kabeliams nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/2011, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės šviesolaidžių kabeliams nustatomas galutinis antidempingo muitas (OL L 12, 2022 1 19, p. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD (2024)91 *final*, 2024 4 10.

3.2. **Įvadinės pastabos dėl KLR elektrinių dviračių pramonės**

(35) Per pradinį tyrimą Komisija nurodė Kinijos Vyriausybės viziją, kaip tobulinti ir skatinti pagrindinius pramonės sektorius, pavyzdžiui, elektrinių dviračių pramonės sektorių, šiuo tikslu įgyvendinant kelis nacionalinio, vietos ir sektorių lygmens planus. Visų pirma į 13-ąjį KLR nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio planą, apimantį 2016–2020 m. laikotarpį (toliau – 13-asis penkmečio planas), kaip strateginis pramonės sektorius buvo įtrauktos naujų rūšių energija varomos transporto priemonės ([13]), o to paties laikotarpio (2016–2020 m.) lengvosios pramonės plėtros plane, kurį Kinijos Vyriausybė parengė 13-ajam penkmečio planui įgyvendinti, ir strategijoje „Pagaminta Kinijoje 2025“ konkrečiai nurodyta, kad dviračių ir baterijų pramonės sektoriai yra vieni svarbiausių pramonės sektorių.

(36) Kaip aprašyta pradiniame reglamente ([14]), pagal Lengvosios pramonės plėtros planą dviračių ir elektrinių dviračių pramonei reikalinga „technologijų reformų inžinerija“, kuri būtų įgyvendinta per „iš naujų medžiagų gaminamų dviračių sektoriaus industrializaciją bei pažangios, aplinką tausojančios ir efektyvios elektrinių dviračių gamybos linijos ir svarbiausių dalių gamybos techninę transformaciją“. Šiame plane taip pat rekomenduojama „skatinti dviračių pramonę plėtoti lengvą, įvairialypę, madingą ir pažangią kryptį. Spartinti MTP ir didelio stiprumo lengvų medžiagų, pavarų, pavarų sistemų, naujų rūšių energijos, išmaniosios patikros technologijų ir daiktų interneto pritaikomumą. Daugiausia dėmesio skirti įvairių madingam ir kasdieniam naudojimui, pratyboms ir treniruotėms, ilgiems atstumams važiuoti tinkamiems ir lengvai sulankstomiems dviračiams ir elektriniams dviračiams, kuriems gaminti naudojamos standartinės ir pažangiems elektriniams dviračiams tinkamos ličio jonų baterijos.“ Be to, lengvosios pramonės plėtros plane išvardytos kelios konkrečios politikos priemonės, skirtos pagrindiniams pramonės sektoriams, pavyzdžiui, elektrinių dviračių ir baterijų pramonės sektoriams, skatinti. Jame visų pirma buvo nurodytos tokios priemonės kaip patekimo į rinką gerinimo reforma, finansinės mokesčių politikos paramos priemonės, taip pat finansinė parama.

(37) Be to, kalbant apie konkretų dviračių pramonės sektorių, Kinijos dviračių asociacijos (toliau – KDA) paskelbtame 13-ajame dviračių ir elektrinių dviračių pramonės penkmečio plane (2016–2020 m.) dviračių pramonė buvo įtraukta į besiformuojančių pramonės sektorių sąrašą ir taip pat nurodyta: „besiformuojantys pramonės sektoriai iškeliami į nacionalinės strategijos lygmenį, tai yra, pavyzdžiui, naujų rūšių energija, naujosios medžiagos, internetas, energijos taupymas ir aplinkos apsauga, taip pat informacinės technologijos, tad tradiciniai sektoriai neišvengiamai keičiasi ir tampa vidutinės ir aukštos klasės produktų sektoriais. Visų pirma po penktosios plenarinės sesijos, kurioje buvo pasiūlyta „skatinti mažo anglies dioksido pėdsako eismo ir transporto sektorių plėtrą ir skatinti ekologiškas keliones pasirenkant dviračius“, dviračių pramonė neabejotinai turės naujų istorinių vystymosi galimybių.“ 13-ajame dviračių plane taip pat teigiama, kad „dviračių ir atsarginių dalių eksporto mastas išliks stabilus, o elektrinių dviračių eksportas labai padidės. Šis sektorius bus dar labiau integruotas, o pirmaujančioms įmonėms tenkanti gamybos apimtis viršys 50 %. Sektoriuje bus sukurtos, kartu plėtojamos ir tobulinamos 3–5 pramonės įmonių grupės ir charakteringi regionai. Vidutinės ir aukštos klasės dviračių ir ličio baterijomis varomų elektrinių dviračių dalis kasmet didės.“ Viena iš pagrindinių plane nurodytų užduočių yra „toliau skatinti pramonę kurti įvairius, prekių ženklais žymimus aukštesnės klasės dviračius ir palaipsniui didinti dviračiais keliaujančių asmenų dalį ir vidutinės bei aukštesnės klasės dviračių dalį; gaminti lengvus, ličio baterijomis varomus ir išmanius elektrinius dviračius, taip pat nuolat didinti ličio baterijomis varomų dviračių rinkos dalį ir eksportuojamų elektrinių dviračių dalį“ ([15]).

(38) Be to, investicinių projektų, kuriuos turi tikrinti ir patvirtinti Vyriausybė, žinyne Kinijos Vyriausybė nurodo, kad reikia dar labiau prioritetizuoti alternatyvių rūšių energija varomas transporto priemones, įskaitant elektrinius dviračius: „Gamybos pajėgumai, dėl kurių didėja tradiciniais degalais varomų transporto priemonių skaičius, turi būti griežtai kontroliuojami, todėl nauji tradiciniais degalais varomų transporto priemonių gamintojai iš esmės nebebus tikrinami ir tvirtinami. Turi būti dedamos pastangos siekiant aktyviai vadovauti sveikam ir tvarkingam alternatyvios energetikos transporto priemonių vystymui“ ([16]).

(39) Be to, strategijoje „Pagaminta Kinijoje 2025“, Sprendime Nr. 40 ir nacionalinėse vidutinio ir ilgojo laikotarpio mokslo ir technologijų plėtros gairėse (2006–2020 m.) elektrinių dviračių pramonė nurodyta kaip strateginis ir (arba) skatinamasis pagrindinis pramonės sektorius, kurio plėtrai turėtų būti teikiama pirmenybė ([17]).

([13]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 97–100 konstatuojamosios dalys.
([14]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 101–106 konstatuojamosios dalys.
([15]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 109–113 konstatuojamosios dalys.
([16]) Ten pat, 114 konstatuojamoji dalis.
([17]) Ten pat, 129 konstatuojamoji dalis.

(40) Be to, pradinio tyrimo metu taip pat buvo nustatyta, kad Kinijos Vyriausybė įvairiais nacionalinio, regioninio ir sektorių lygmens planais skatina ne tik elektrinių dviračių pramonę, bet ir jos dalis, visų pirma variklius ir baterijas ([18]). Visų pirma 13-ajame penkmečio plane aiškiai nurodyta, kad reikia remti didelio efektyvumo energijos kaupimo plėtrą, o lengvosios pramonės plėtros plane baterijų pramonės sektorius nurodytas kaip vienas iš pagrindinių pramonės sektorių. Be to, užsienio investicijų pramonės gairių kataloge ir Vidurio ir Vakarų Kinijos užsienio investicijų prioritetinių pramonės sektorių kataloge dviračių dalių pramonės sektorius, visų pirma rėmams skirtos baterijos ir lengvieji metalai, buvo įtrauktas į skatinamųjų pramonės sektorių sąrašą. Galiausiai ličio jonų baterijos buvo įtrauktos į Pramonės restruktūrizavimo žinyne pateiktą skatinamųjų pramonės sektorių sąrašą.

(41) Taigi pradiniame reglamente Komisija padarė išvadą, kad elektrinių dviračių pramonė ir jos dalys laikomos pagrindiniais / strateginiais pramonės sektoriais, kurių plėtros Kinijos Vyriausybė aktyviai siekia kaip vieno iš politikos tikslų ([19]).

(42) Prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą patvirtinama, kad Kinijos Vyriausybė toliau aktyviai rėmė elektrinių dviračių ir dalių pramonės sektorių, kurie ir toliau laikomi pagrindiniais Kinijos pramonės sektoriais, plėtrą įvairiais politikos dokumentais ir teisės aktais, kaip nurodyta toliau.

14-asis penkmečio planas

(43) 14-ajame 2021–2025 m. laikotarpio penkmečio plane (toliau – 14-asis penkmečio planas) pabrėžiama Kinijos Vyriausybės strateginė pagrindinių pramonės sektorių tobulinimo ir skatinimo vizija ([20]). Pagal šio plano I skyrių viena iš pagrindinių plėtros krypčių yra skatinti tradicinės pramonės struktūros modernizavimą ir stiprinti „technologinę revoliuciją ir pramonės pertvarką“. Ši mintis toliau plėtojama IV skyriuje ir ja siekiama sukurti optimizuotą modernią pramonės sistemą, kad Kinija taptų vadinamąja gamybos galiūne. Siekiant, kad besiformuojantys pramonės sektoriai „padidintų greitį ir plėstųsi“, šiuo planu remiamas „naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ir ekologiškų bei aplinką tausojančių produktų“ kūrimas ir skatinama jų gamyba, kaip jau buvo numatyta 13-ajame penkmečio plane.

(44) 14-asis penkmečio planas toliau įgyvendinamas vykdant vietos ir sektorių planus, kuriuose nustatoma strateginių pramonės šakų ir sektorių plėtros politikos kryptis.

(45) Be 14-ojo penkmečio plano, kiekvienas subcentrinis lygmuo veikia pagal provincijų ir vietos planus, taip užtikrindamas veiksmų efektyvumą. Visų pirma:

(46) Tiandzino provincijoje 14-ajame aukštos kokybės gamybos pramonės plėtros penkmečio plane numatyta spartesnė pertvarka siekiant sukurti „stiprų gamybos miestą“ ([21]). Tiandzine laikoma, kad dviračių / e. dviračių sektorius yra „naudinga pramonė“, kuri turi būti „ryžtingai“ plėtojama ([22]). Naujų rūšių energija varomos transporto priemonės taip pat yra vienas iš svarbiausių Tiandzino prioritetų, nes ši provincija nori plėtoti energiją taupančias ir naujų rūšių energija varomas transporto priemones. Tiandzino provincijos plane numatoma išplėsti ličio jonų baterijų pramonę plėtojant tokias medžiagas kaip nikelis, grafitas ir anglies silicis, siekiant paspartinti jų naudojimą naujų rūšių energija varomose transporto priemonėse. Kitoms su e. dviračių gamyba susijusioms medžiagoms, pvz., dalims gaminti naudojamų magnio aliuminio lydinių lakštai, ratų stebulės, aukščiausios klasės plienas plieno strypams ir plieninei vielai gaminti, taip pat skiriama daug dėmesio ir tikslinės pagalbos ([23]). Remdamas 14-ąjį penkmečio planą, Tiandzino savivaldybės liaudies Vyriausybės Užsienio reikalų biuras 2023 m. 1 ketv. paskelbė 33 politikos paskatų, skirtų ekonomikai gerinti, sąrašą, ir nurodė, kad vienai bendrovei gali būti skiriama iki 50 mln. CNY dydžio subsidija ([24]).

([18]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 116–128 konstatuojamosios dalys.
([19]) Ten pat, 130 konstatuojamoji dalis.
([20]) NPK, 2021 m., Kinijos Liaudies Respublikos 14-osios penkmečio nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros programos metmenys ir 2035 m. ilgalaikė vizija. Paskelbta adresu http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (žiūrėta: 2023 11 22) (kinų kalba).
([21]) 14-asis Tiandzino gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros penkmečio planas.
([22]) Ten pat, p. 23–24.
([23]) Ten pat, p. 14–20.
([24]) *33 Policy Incentives by Tianjin for Economic Improvement in 2023 Q1*. 10, 17, 18 punktai.

(47) Dziangsu provincijos gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros plane, kuris yra įtrauktas į 14-ąjį penkmečio planą, nustatytas tikslas užtikrinti klestinčią gamybos pramonės plėtrą. Naujų rūšių energija varomos transporto priemonės yra vienas iš pagrindinių pramonės prioritetų, kuris bus remiamas pagal mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros programas ir kartu skatinant susijungimus ir įsigijimus ([25]). Ličio jonų baterijos laikomos pagrindiniais elektra varomų transporto priemonėms reikalingais produktais, o jų kūrimas turi būti remiamas teikiant mokslinių tyrimų ir plėtros programas ([26]).

(48) Veiksmų plane, skirtame skatinti nuolatinei pažangai ir gerinti pramonės ekonomikos kokybei Džedziango provincijoje, numatyta stiprinti pramonės grandinę, daugiausia dėmesio skiriant tam tikriems pramonės sektoriams, įskaitant naujų rūšių energija varomas transporto priemones. Naujų rūšių energija varomos transporto priemonės yra vienas iš dvidešimt septynių sektorių, kuriems Džedziango provincijoje turi būti teikiama finansinė parama ([27]).

(49) Guangdongo provincijos strateginių ramsčių pramonės klasterių „Šiuolaikinė lengvoji pramonė ir tekstilė“ kūrimo 2021–2025 m. veiksmų plane dviračių pavarų sistemos minimos kaip viena iš svarbiausių technologijų ir medžiagų pagrindinėse šiuolaikinės lengvosios pramonės ir tekstilės pramonės sektoriuose. Šiame plane penki Guangdongo provincijos miestai (t. y. Guangdžou, Šendženas, Huidžou, Donguanas ir Džongšanas) sudaro vadinamąjį Kinijos dviračių slėnį ([28]).

(50) Tam tikru pramonės sektoriaus lygmeniu Kinijos dviračių asociacija (toliau – KDA) yra paskelbusi 14-ąjį dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio planą, kuriuo siekiama sudaryti sąlygas Kinijos dviračiams ir e. dviračiams plėstis į užsienio rinkas. Kaip patvirtinta ir atlikus pradinį tyrimą ([29]), KDA yra valstybinė institucija, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punktą. KDA yra Kinijos nacionalinės lengvosios pramonės tarybos (toliau – CNLIC), t. y. buvusios Lengvosios pramonės ministerijos, patronuojamoji įmonė. Be to, KDA direktorių valdyba yra glaudžiai susijusi su Kinijos Vyriausybe. Be to, valstybės valdomos įmonės arba dviračių asociacijos generalinis direktorius arba pirmininkas visada turi būti Kinijos komunistų partijos (toliau – KKP) narys. NET ir privačių e. dviračių bendrovių, kurios yra KDA narės ir priklauso KDA valdybai, valdyboje visada turi būti KKP narys, o tai patvirtina, kad KDA yra valstybinė institucija.

(51) Pagal 14-ąjį dviračių planą bendra dviračių ir (arba) e. dviračių pramonės plėtros padėtis turi būti valdoma vykdant reformas centralizuotai ir daugiausia dėmesio skiriant bendram tikslui gerinti kokybę, didinti efektyvumą ir atnaujinti bei stiprinti šalį, turinčią galingą dviračių / e. dviračių pramonę. Plane taip pat nustatyti tikslai išlaikyti didelę dviračių / e. dviračių eksporto apimtį ir padidinti Kinijos gamintojų tarptautinės rinkos dalį ([30]). Tų tikslų turėtų būti siekiama įgyvendinant pagalbines politikos priemones, pavyzdžiui, skiriant specialias lėšas dviračių / e. dviračių pramonės plėtrai remti ([31]).

(52) 14-ajame dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio plane aprašyti trys Kinijos dviračių / e. dviračių pramonės plėtros po 14-ojo penkmečio aspektai: i) iki 2025 m., vykdant modernizaciją, turi būti sukurta gausi dviračių / e. dviračių valstybė; ii) iki 2035 m. Kinijos dviračių / e. dviračių pramonė turi tapti pagrindine galia tarptautinėje rinkoje; iii) iki šio amžiaus vidurio Kinija turi tapti dviračių / e. dviračių gamintoja, turinčia stiprios dviračių / e. dviračių šalies statusą ([32]). Be bendrojo nacionalinio dviračių / e. dviračių pramonės plano, 14-ajame dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio plane numatomos „regioninės koordinuojamos plėtros strategijos“ ([33]). Dešimčiai regionų ir provincijų ([34]) pavesta įgyvendinti numatytą pramoninį išdėstymą, kuriuo būtų skatinama elektrinių dviračių, dviračių ir dviračių dalių gamyba siekiant ją išplėsti iki pasaulinio masto.

([25]) Dziangsu provincijos gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros planas, p. 42.
([26]) Ten pat, p. 27.
([27]) Pramonės ekonomikos stabilios pažangos ir kokybės gerinimo Džedziango provincijoje skatinimo veiksmų planas, p. 2 ir 15.
([28]) Guangdongo provincijos modernios lengvosios pramonės ir tekstilės strateginių ramsčių pramonės klasterių kūrimo veiksmų planas (2021–2025 m.), p. 12 ir 15.
([29]) Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/72 (toliau – pradinis Kinijos kilmės elektrinių dviračių tyrimas).
([30]) 14-asis dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio planas, p. 3–4 ir 13–14. Paskelbta adresu https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ten pat, 59 ir 62–63 puslapiai.
([32]) Ten pat, 27 ir 28 puslapiai.
([33]) Ten pat, p. 35–37.
([34]) Tiandzinas, Učingo dviračių ir jų dalių bendro vystymo zona, Hebėjaus provincija, Dziangsu provincija, Sudžou dviračių eksporto bazė, Džedziango provincija, Taidžou elektrinių dviračių gamybos ir eksporto koncentracijos zona, Guangdongo provincija, Fošano sportinių dviračių MTP ir dizaino pramoninė bazė ir Guangši provincija.

(53) Kitas svarbus politikos dokumentas yra gairės dėl lengvosios pramonės aukštos kokybės plėtros skatinimo, kuriose numatytos kelios Kinijos dviračių, e. dviračių ir sudedamųjų dalių sektoriams skirtos paramos priemonės ([35]). Šiomis gairėmis siekiama skatinti inovacijas ir visų rūšių dviračių bei elektrinių dviračių gamybą ir plėtoti baterijų gamybą besirengiant skaitmeninei ir žaliajai pertvarkai. Tai reikia pasiekti taikant fiskalinės ir finansinės paramos priemones, kuriant integruotus pramonės klasterius ir suteikiant lengvatas pagal politikos priemones „Viena juosta, vienas kelias“ ir „Going Global“ ([36]).

Strategija „Pagaminta Kinijoje 2025“

(54) Strategija „Pagaminta Kinijoje 2025“ yra valstybės iniciatyva sukurta pramonės politikos priemonė, kuria siekiama, kad KLR dominuotų pasaulinėje aukštųjų technologijų gamybos rinkoje pasitelkiant Vyriausybės subsidijas, valstybės valdomas įmones ir intelektinės nuosavybės įsigijimą, taip pakeičiant užsienio pajėgumus ([37]). Jungtinių Amerikos Valstijų prekybos atstovo biuras (toliau – USTR) taip pat nustatė, kad Kinijos valstybė skyrė daugiau kaip 500 mlrd. USD lėšų išskirtiems pramonės sektoriams remti ([38]).

(55) Strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“ politikos dokumente išvardytos strateginės užduotys, kurios turi būti įgyvendintos iki 2025 m. Tarp šių užduočių – didinti „pastangas mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros srityje kuriant pažangią, energiją taupančią ir aplinką tausojančią technologiją, procesus ir įrangą“, stiprinti „mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą kuriant žaliuosius produktus, taikyti mažo svorio, mažo energijos suvartojimo ir lengvo perdirbimo gamybos metodus, nuolat skatinti gatavų energiją naudojančių produktų, įskaitant variklius, katilus, vidaus degimo variklius ir elektrinius prietaisus, energijos vartojimo efektyvumą, <…> ir aktyviai skatinti naujų medžiagų pramonės, naujų rūšių energijos pramonės ir aukštos klasės įrangos pramonės žaliąją plėtrą ir mažo anglies dioksido pėdsako technologijų plėtojimą <…>“ ([39]).

Sprendimas Nr. 40

(56) Valstybės tarybos sprendimas Nr. 40 yra 2005 m. paskelbtas teisinis dokumentas, kuriuo siekiama skatinti pramonės struktūros pritaikymą Kinijoje, skatinant aukštųjų technologijų pramonės plėtrą ir panaikinant pasenusius gamybos pajėgumus ([40]). Pramonės struktūros koregavimo žinyne, kuris yra Sprendimo Nr. 40 įgyvendinimo priemonė, Kinijos Vyriausybei pateikiamos esminės gairės dėl investicinių projektų ir formuojama bei vykdoma viešųjų finansų, mokesčių, kredito, importo ir eksporto, taip pat žemės politika ([41]).

(57) Sprendimu Nr. 40, kuris yra teisiškai privalomas KLR valstybinėms institucijoms ir ekonominės veiklos vykdytojams, skirtingi pramonės sektoriai skirstomi į tris kategorijas: skatinamieji, administruojami ir draudžiami. Sprendime Nr. 40 keli sektoriai nurodyti kaip skatinamieji ir atrinkamai gauna kelias subsidijas (Valstybės taryba nurodo visoms Kinijos finansų įstaigoms teikti kreditinę paramą ir pažada įgyvendinti „kitą skatinamiesiems projektams skirtą lengvatinę politiką“). Visų pirma 2019 m. pramonės struktūros koregavimo gairių kataloge baterijos ir lengvosios medžiagos priskiriamos skatinamųjų sektorių kategorijai (XIX skyriuje) ([42]).

([35]) 2022 m. Gairės dėl lengvosios pramonės aukštos kokybės plėtros skatinimo, paskelbtos adresu http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Ten pat, 17, 18, 20, 21 ir 23 punktai.

([37]) Valstybės tarybos pranešimas dėl strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“ paskelbimo (paskelbtas adresu https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([38]) USTR, 2019 m. Ataskaita Kongresui dėl Kinijos PPO reikalavimų laikymosi. 2020 m. kovo mėn., p. 31 (paskelbta adresu https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Valstybės tarybos pranešimas dėl strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“ paskelbimo (paskelbtas adresu https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

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

([41]) Valstybės tarybos sprendimu Nr. 40 dėl pramonės struktūros koregavimo skatinimo laikinųjų priemonių skelbimo ir įgyvendinimo (2005 m.) (toliau – Sprendimas Nr. 40). Pramonės struktūros koregavimo gairių katalogas (2019 m.) (paskelbta adresu https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Pramonės struktūros koregavimo gairių katalogas (2019 m.), p. 17 (paskelbtas adresu https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Be to, dviračių dalys ir, visų pirma, baterijos ir rėmui gaminti naudojami lengvieji metalai yra įtraukti į Užsienio investicijų skatinamųjų pramonės sektorių katalogo (2020 m. redakcija) skatinamųjų pramonės sektorių sąrašą ([43]).

Išvados

(59) Remiantis tuo, kas išdėstyta, ir nesant jokios informacijos, iš kurios būtų matyti priešingai, darytina išvada, kad elektriniai dviračiai ir jų tiekimo grandinė ir toliau priklauso Kinijos Vyriausybės skatinamiems pramonės sektoriams, kuriems ir toliau skiriama Kinijos Vyriausybės parama, apimanti galimybes gauti lengvatinį finansavimą, atleidimą nuo mokesčių, išteklius už mažesnį nei pakankamas atlygį (mokamą už žemę, baterijas, variklius ir kt.), taip pat galimybę dalyvauti dotacijų programose nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis.

3.3. **Šioje priemonių galiojimo termino peržiūroje nagrinėtos subsidijos ir subsidijų programos**

(60) Kadangi šalys nebendradarbiavo, Komisija nusprendė pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį nagrinėti, pirma, ar per pradinį tyrimą kompensuotinomis pripažintomis ir prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą nurodytomis subsidijomis KLR elektrinių dviračių pramonė naudojosi ir peržiūros tiriamuoju laikotarpiu, ir, antra, ar yra tikimybė, kad subsidijavimas tęstųsi, jeigu būtų leista nebetaikyti priemonių.

(61) Tos subsidijos arba subsidijų programos:

a) Lengvatinis finansavimas

Paskolos ir kredito linijos

b) Eksporto kredito draudimas

c) Vyriausybės prekių tiekimas už mažesnį nei pakankamas atlygį

Variklių tiekimas už mažesnį nei pakankamas atlygį

Baterijų tiekimas už mažesnį nei pakankamas atlygį

Žemės naudojimo teisių suteikimas už mažesnį nei pakankamas atlygį

d) Atleidimo nuo tiesioginių mokesčių ir mokesčių mažinimo programos

Su įmonių pelno mokesčiu (ĮPM) susijusios privilegijos aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms

ĮPM atskaita mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidoms

Atleidimas nuo kvalifikuotų įmonių rezidenčių dividendų pajamoms taikomo pelno mokesčio

e) Netiesioginių mokesčių ir importo tarifų programos

Atleidimas nuo PVM ir importo tarifų lengvatos už naudojimąsi importuojama įranga ir technologijomis

f) Dotacijų programos

Savivaldybių ir regionų institucijų suteiktos ad hoc dotacijos

3.4. **Lengvatinis finansavimas (paskolos, kredito linijos)**

3.4.1. *Pradinio tyrimo išvados*

(62) Per pradinį tyrimą ([44]) Komisija nustatė, kad valstybės valdomi bankai yra valstybinės institucijos, nes jie vykdo Vyriausybės funkcijas ir, taip veikdami, vykdo Vyriausybės įgaliojimus. Be to, Komisija taip pat nustatė, kad šie bankai bet kuriuo atveju vykdo Kinijos Vyriausybės pavedimus arba nurodymus, kurie paprastai pavedami Vyriausybei, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktį.

([43]) 129, 268, 269, 271 ir 304 punktai (2022 m. redakcija, paskelbta adresu https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.5.1 skirsnis.

(63) Komisija, remdamasi KLR finansų sektoriui taikoma normatyvine teisine sistema, visų pirma Komercinės bankininkystės įstatymo 34 straipsniu, Bendrųjų paskolų taisyklių 15 straipsniu ir Sprendimu Nr. 40, taip pat nustatė, kad privatūs komerciniai bankai Kinijoje vykdo Vyriausybės pavedimus arba nurodymus dėl Vyriausybės politikos, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktį ([45]).

(64) Todėl atlikusi pradinį tyrimą Komisija padarė išvadą, kad visos KLR veikiančios finansų įstaigos vykdo Vyriausybės politiką ir lengvatinėmis palūkanų normomis teikia paskolas bei kredito linijas ([46]) elektrinių dviračių pramonei, kuri laikoma skatinamąja pramone.

(65) Nustatyta, kad nauda, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 2 dalį ir 6 straipsnio b punktą, suteikiama, jei paskolos ir kredito linijos suteikiamos palankesnėmis sąlygomis nei sąlygos, kurias gavėjas galėtų gauti laisvoje rinkoje. Gavėjams suteikta nauda buvo skirtumas tarp palūkanų sumos, kurią bendrovė faktiškai sumokėjo, ir sumos, kurią bendrovė už panašią komercinę paskolą / kredito liniją turėtų mokėti laisvojoje rinkoje ([47]).

(66) Nustatyta, kad ši subsidijų programa yra konkreti, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes skolinančios įstaigos teikia lengvatines paskolas ir kredito linijas tik tam tikroms bendrovėms / pramonės sektoriams, kuriuos Kinijos Vyriausybė laiko pagrindiniais / strateginiais pramonės sektoriais, ir vienas iš tokių pramonės sektorių yra elektrinių dviračių pramonės sektorius.

(67) Dėl šios schemos per pradinį tyrimą atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0,23–2,77 % subsidijų norma.

3.4.2. *Subsidijų programos tęsimas*

(68) Prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą pareiškėjas pateikė įrodymų, kad nustačius pradines priemones KLR elektrinių dviračių pramonė ir toliau naudojosi lengvatiniu finansavimu ([48]).

(69) Pareiškėjo teigimu, Kinijos valstybės valdomi bankai ir toliau dominuoja Kinijos bankų sistemoje, todėl jie atlieka pagrindinį vaidmenį remiant ir finansuojant Kinijos Vyriausybės skatinamaisiais įvardytus pramonės sektorius. Jis taip pat tvirtino, kad nuo 2021 m. valstybės valdomų bankų skiriamas lengvatinis finansavimas padidėjo, visų pirma kiek tai susiję su švarios energijos skatinimu, ekologišku transportu, išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimu ir energijos taupymo transformacija tradiciniuose pramonės sektoriuose ([49]).

(70) Iš pareiškėjo surinktų įrodymų buvo matyti, kad elektrinių dviračių gamintojams ir toliau buvo teikiamos lengvatinės Kinijos bankų paskolos ir kredito linijos. Tokios paskolos ir kredito linijos nurodytos daugelio gaminančių bendrovių metinėse ataskaitose. Pavyzdžiui, elektrinių dviračių gamintojas „Yadea“ savo 2022 m. finansinėse ataskaitose nurodė dvi vietos valdžios institucijų suteiktas paskolas be palūkanų naujiems gamybos įrenginiams statyti, kurios siekė atitinkamai 460 mln. CNY ir 39 mln. CNY ([50]). Be to, kitas elektrinių dviračių gamintojas „JoyKie“ 2022 m. gavo kredito linijas iš kelių Kinijos bankų ([51]). Nors tiek paskolų, tiek kredito linijų sąlygos yra konfidencialūs komerciniai dokumentai, pareiškėjas tvirtina, kad, panašiai kaip ir pradiniame tyrime, tokios paskolos ir kredito linijos ir toliau buvo teikiam os lengvatinėmis sąlygomis, atsižvelgiant į tai, kad elektrinių dviračių pramonė tebėra skatinamoji pramonė.

([45]) Ten pat, 218–222 konstatuojamosios dalys.
([46]) Ten pat, 222 ir 297 konstatuojamosios dalys.
([47]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.5.4.2 ir 3.5.4.3 skirsniai.
([48]) Žr. prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą nekonfidencialios versijos 63–87 punktus ir atitinkamus priedus.
([49]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 40 priedas.
([50]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 11 priedas, „Yadea“ 2022 m. metinė ataskaita, p. 179 ir 184.
([51]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 11 priedas, „JoyKie“ 2022 m. metinė ataskaita, p. 107 ir kt., p. 508.

(71) Komisija nustatė, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu Kinijoje vis dar buvo taikoma bendra teisinė sistema, kuri galiojo ir atliekant pradinį tyrimą ir pagal kurią finansų įstaigos, priimdamos finansinius sprendimus, turėjo laikytis pramonės politikos tikslų. Iš tiesų, po pradinio tyrimo Kinijos valstybė dar labiau sustiprino finansų rinkos kontrolę, kad ji geriau tarnautų realiosios ekonomikos interesams ir atitiktų Kinijos pramonės politikos tikslus, be kita ko, nukreipiant lėšas į prioritetinius pramonės sektorius. Tai visų pirma matyti iš: i) Bankininkystės įstatymo 34 straipsnio, kuriame teigiama, kad „komerciniai bankai skolinimo veiklą vykdo atsižvelgdami į nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros poreikius ir vadovaudamiesi valstybės pramonės politika“, ii) Bendrųjų paskolų taisyklių 15 straipsnio, kuriame nustatyta, kad paskolų palūkanos gali būti subsidijuojamos, kai laikomasi valstybės politikos, kuria siekiama skatinti tam tikrų pramonės sektorių ir ekonomikos sričių augimą, ir iii) Sprendimo Nr. 40, kuriame tam tikri pramonės sektoriai įvardijami kaip skatinamieji ir todėl jiems turėtų būti suteikiamos privilegijos gaunant kreditą ([52]).

(72) Šiuo klausimu Komisija priminė, kad šiame tyrime (žr. 59 konstatuojamąją dalį) ji nustatė, kad KLR elektrinių dviračių pramonė tebėra skatinamasis pramonės sektorius.

(73) Sistemingas Kinijos finansavimo sektoriaus naudojimas įgyvendinant pramonės politiką ir teikiant lengvatinį finansavimą skatinamiesiems pramonės sektoriams taip pat buvo patvirtintas keliuose neseniai atliktuose antisubsidijų tyrimuose Komisijos padarytomis išvadomis ([53]).

Konkretumas

(74) Atsižvelgdama į tai, kad ši subsidijų programa skirta tik skatinamųjų pramonės sektorių bendrovėms, o ne visiems ekonomikos sektoriams, Komisija nustatė, kad ji yra konkreti, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą.

Nauda

(75) Kadangi Kinijos gamintojai, Kinijos Vyriausybė ir Kinijos finansų įstaigos nebendradarbiavo, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti per peržiūros tiriamąjį laikotarpį gautos subsidijos sumą.

(76) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Remdamasi turimais įrodymais Komisija galėjo padaryti išvadą, kad Kinijos Vyriausybė, laikydamasi įvairiuose planuose ir kituose teisės aktuose, kuriuose elektrinių dviračių pramonės sektorius įvardijamas kaip skatinamasis pramonės sektorius, nustatytos politikos, toliau teikė paskolas ir kredito linijas elektrinių dviračių pramonės sektoriui lengvatinėmis sąlygomis. Per peržiūros tiriamąjį laikotarpį elektrinių dviračių pramonės bendrovės ir toliau galėjo gauti tiesiogiai pervedamas lėšas lengvatinių paskolų forma.

Išvada

(77) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir neturėdama priešingų argumentų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonė peržiūros tiriamuoju laikotarpiu toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos lengvatinių paskolų ir kredito linijų forma. Atsižvelgiant į tai, kad buvo skiriamas finansinis įnašas, buvo teikiama nauda, o subsidija buvo konkreti, šios subsidijų programos ir toliau turėtų būti laikomos kompensuotinomis.

([52]) 2024 m. balandžio 10 d. Komisijos tarnybų darbinio dokumento dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais (SWD(2024) 91 *final*) (toliau – ataskaita dėl Kinijos) 6 skirsnis.

([53]) Reglamentas (ES) 2023/1647, Reglamentas (ES) 2023/1123 ir Reglamentas (ES) 2021/328.

3.5. **Eksporto kredito draudimas**

3.5.1. *Pradinio tyrimo išvados*

(78) Atlikdama pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad Kinijos e. dviračių gamintojai lengvatinėmis sąlygomis gavo subsidijas eksporto kredito draudimo forma ([54]).

(79) Visų pirma Komisija nustatė, kad vienintelis Kinijos eksporto kredito draudimo tiekėjas „China Export & Credit Insurance Corporation“ (toliau – „Sinosure“) yra valstybinė institucija, vykdanti Vyriausybės funkcijas elektrinių dviračių sektoriaus atžvilgiu.

(80) Komisija taip pat nustatė, kad „Sinosure“ elektrinių dviračių eksportuotojams teikė eksporto kredito draudimą lengvatinėmis sąlygomis, t. y. žemesnėmis nei rinkos kainomis, taip suteikdama naudos eksportuojantiems gamintojams. Gavėjams suteikta nauda buvo skirtumas tarp įmokos, kurią bendrovė sumokėjo už bendrovės „Sinosure“ suteiktą trumpalaikį draudimą, sumos ir įmokos, kurią bendrovė būtų mokėjusi už panašų rinkos sąlygomis prieinamą eksporto kredito draudimą, sumos ([55]).

(81) Galiausiai, kadangi ši subsidijų schema priklausė nuo eksporto, Komisija padarė išvadą, kad pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 4 dalies a punktą ji buvo konkreti ir todėl kompensuotina.

(82) Dėl šios schemos per pradinį tyrimą atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0–0,50 % subsidijų norma.

3.5.2. *Subsidijų programos tęsimas*

(83) Panašiai kaip nustatyta pradiniame tyrime, „Sinosure“ ir toliau yra visiškai Kinijos valstybės valdoma bendrovė. Pareiškėjo teigimu, „Sinosure“ pagal Kinijos Vyriausybės diplomatinę, tarptautinę prekybos, pramonės, fiskalinę ir finansų politiką yra įgaliota skatinti Kinijos eksportą ir investicijas, visų pirma aukštųjų technologijų arba didelės pridėtinės vertės gamybos priemonių eksportą, ir siūlo eksporto kredito draudimą nuo nemokėjimo rizikos.

(84) „Sinosure“ veiklos teisiniai pagrindai yra tokie patys, kaip ir atliekant pradinį tyrimą, visų pirma kaip nustatyta MOFCOM ir „Sinosure“ bendrai paskelbtame pranešime dėl prekybos skatinimo pasitelkiant mokslą ir technologijas ir naudojant eksporto kreditų draudimą strategijos įgyvendinimo (Shang Ji Fa [2004] Nr. 368) ir pranešime dėl 2006 m. Kinijos aukštųjų technologijų produktų eksporto katalogo paskelbimo (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] Nr. 16.

(85) Remiantis „Sinosure“ interneto svetaine ([56]), ji yra valstybės įsteigta ir finansuojama į politiką orientuota draudimo bendrovė, kurią valstybė remia siekdama skatinti Kinijos užsienio ekonomikos ir prekybos plėtrą ir bendradarbiavimą. Ši bendrovė skatina Kinijos prekių, technologijų ir paslaugų eksportą, ypač aukštųjų technologijų ir didelės pridėtinės vertės gamybos priemonių, pavyzdžiui, mechaninių ir elektrinių produktų, eksportą, ir taip veiksmingai padeda įgyvendinti nacionalines strategijas, tikslingai remia įmonių plėtrą ir užtikrina finansinį tvarumą. Kadangi tai yra į politiką orientuota finansų įstaiga, įsteigta siekiant patenkinti ekonomikos globalizacijos ir Kinijos užsienio ekonomikos ir prekybos plėtros poreikius, ji aiškiai nurodo, kad ji daug dėmesio skirs nacionalinių strategijų įgyvendinimui.

(86) Be to, nuolatinis „Sinosure“, kaip Vyriausybės politikos rėmimo platformos, vaidmuo išlieka nepakitęs, kaip matyti iš 2022 m. MOFCOM ir „Sinosure“ paskelbto bendro raginimo „remti įmones, kad jos gilintų žinias apie tradicines eksporto paskirties vietas ir išnaudotų diversifikuotas rinkas, daugiausia dėmesio skiriant kredito draudimo paslaugų teikimui, kai eksportuojama į šalis, kurių atžvilgiu įgyvendinama iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“, besiformuojančioms rinkoms ir laisvosios prekybos zonos partneriams“ ([57]).

([54]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.6 skirsnis.
([55]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 362 konstatuojamoji dalis.
([56]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 46 priedas, „Sinosure“ profilis. Taip pat žr. sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Kinijos ataskaitos 6.6 skirsnis.

(87) Tai reiškia, kad „Sinosure“ tebėra valstybinė institucija, vykdanti Vyriausybės funkcijas, visų pirma skatinamųjų pramonės sektorių atžvilgiu. Ši bendrovė teikia eksporto kredito draudimą palankesnėmis sąlygomis nei tos, kurias gavėjas paprastai galėtų gauti rinkoje, arba teikia draudimą, kurio kitu atveju rinkoje apskritai nebūtų. Atsižvelgdama į tai, kad Kinijos e. dviračių pramonės sektorius, kaip elektrinių transporto priemonių ir ekologiško transporto pramonės dalis, yra skatinamasis ir orientuotas į eksportą, Komisija padarė išvadą, kad jam ir toliau padeda „Sinosure“. Išvadą, kad „Sinosure“ ir toliau teikia kredito draudimą skatinamiesiems pramonės sektoriams, patvirtina Komisijos išvados, padarytos keliuose neseniai atliktuose antisubsidijų tyrimuose ([58]).

Konkretumas

(88) Pagal eksporto kredito draudimo schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios, nes jų negalima gauti nevykdant eksporto, todėl jos priklauso nuo eksporto, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 4 dalies a punktą.

Nauda

(89) Kadangi Kinijos gamintojai, Kinijos Vyriausybė ir „Sinosure“ nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(90) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Remdamasi turimais įrodymais, Komisija galėjo padaryti išvadą, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu „Sinosure“, laikydamasi įvairiuose planuose ir kituose teisės aktuose, kuriuose elektrinių dviračių pramonės sektorius įvardijamas kaip skatinamasis pramonės sektorius, nustatytos politikos, toliau teikė eksporto kredito draudimą lengvatinėmis sąlygomis.

Išvada

(91) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir neturėdama priešingų argumentų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonė peržiūros tiriamuoju laikotarpiu toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos eksporto kredito draudimo lengvatinėmis sąlygomis forma. Atsižvelgiant į tai, kad buvo skiriamas finansinis įnašas, buvo teikiama nauda, o subsidija buvo konkreti, šios subsidijų programos ir toliau turėtų būti laikomos kompensuotinomis.

3.6. **Vyriausybės prekių tiekimas už mažesnį nei pakankamas atlygį**

3.6.1. *Elektrinių variklių tiekimas*

3.6.1.1. Pradinio tyrimo išvados

(92) Atlikus pradinį tyrimą buvo nustatyta, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai gavo subsidijas, turėdami galimybę mokėti mažesnį nei pakankamas atlygį už variklius ([59]).

(93) Pirma, Komisija patvirtino, kad Kinijos variklių vidaus rinkoje daugiausia dominavo Kinijos vidaus tiekėjai, kuriems teko daugiau kaip 90 % rinkos dalies. Tie tiekėjai buvo valstybės valdomos įmonės arba Kinijos dviračių asociacijos (KDA) nariai, taigi ir subordinuotieji pagrindiniai veiklos vykdytojai, kuriems buvo pavesta įgyvendinti nacionalinę politiką, siekiant platesnio užmojo tikslų, susijusių su elektrinių dviračių gamyba ([60]).

(94) Antra, Komisija, remdamasi įvairiais teisiniais dokumentais, visų pirma 12-uoju dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio planu, 13-uoju dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio planu ir 2016–2020 m. lengvosios pramonės plėtros planu, nustatė Kinijos Vyriausybės politiką, kuria siekiama gerinti elektrinių dviračių pramonei itin svarbių išteklių, kurių neatskiriama dalis yra varikliai, kokybę ir rezultatus ir užbaigti dviračių pramonės tiekimo grandinę, kad Kinijoje būtų galima sukurti vertikaliai integruotą ir savarankišką elektrinių dviračių gamybos grandinę ([61]).

([58]) Reglamentas (ES) 2023/1647, Reglamentas (ES) 2022/72 ir Reglamentas (ES) 2021/328.
([59]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.7.2 skirsnis.
([60]) Ten pat, 382 ir 383 konstatuojamosios dalys.
([61]) Ten pat, 390–393 konstatuojamosios dalys.

(95) Trečia, Komisija nustatė, kad elektrinių dviračių ir variklių pramonės sektoriai yra tarpusavyje susiję ir kad variklių pramonės plėtra yra ypač svarbi elektrinių dviračių pramonės plėtrai. Šiuo klausimu Komisija taip pat nustatė, kad Kinijos Vyriausybė teikė subsidijas variklių pramonei, siekdama padidinti visos pramonės grandinės, įskaitant elektrinių dviračių pramonės sektorių, konkurencingumą. Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos Vyriausybė pavedė arba nurodė Kinijos variklių gamintojams tiekti variklius elektrinių dviračių pramonei už mažesnį nei pakankamas atlygį.

(96) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija taip pat nustatė, kad pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies b punktą subsidijos variklių už mažesnį nei pakankamas atlygį forma buvo konkrečios, nes šia schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių, ir kad buvo suteikta nauda. Atrinktoms bendrovėms suteikta nauda pradiniame tyrime buvo apskaičiuota lyginant vidaus rinkos kainas su didžiausio variklių tiekėjo vidaus rinkoje eksporto kainomis. Procentais išreikštas skirtumas buvo pridėtas prie atrinktų eksportuojančių gamintojų kainų, kurias jie mokėjo pirkdami variklius iš vidaus tiekėjų ([62]).

(97) Dėl šios schemos per pradinį tyrimą atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0,78–5,44 % subsidijų norma.

3.6.1.2. Subsidijų programos tęsimas

(98) Pareiškėjas tvirtino, kad Kinijos variklių pramonė ir toliau vykdė Kinijos Vyriausybės pavedimus arba nurodymus už mažesnį nei pakankamas atlygį tiekti variklius elektrinių dviračių pramonei ([63]).

(99) Pareiškėjo teigimu, Kinijos variklių gamintojai, panašiai kaip ir pradiniu tiriamuoju laikotarpiu, ir toliau buvo priklausomi nuo įvairių politikos planų, kuriuose Kinijos Vyriausybė nurodo variklių pramonei teikti viešąją paramą dėl jų padėties Kinijos elektrinių dviračių pramonės tiekimo grandinėje.

(100) 14-ajame dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio plane ([64]) nurodyta, kad e. dviračių pagalbinio elektrinio variklio kūrimas yra vienas iš pagrindinių KDA narių vykdomų mokslinių tyrimų projektų. Be to, 2022–2027 m. Kinijos elektrinių dviračių variklių pramonės nuodugnių rinkos mokslinių tyrimų ir plėtros perspektyvų analizės ataskaitoje ([65]) taip pat patvirtinta, kad Kinijos Vyriausybė teikia subsidijas varikliams, kurie naudojami siekiant padidinti visos pramonės grandinės, įskaitant e. dviračių pramonės sektorių, konkurencingumą ([66]). Be to, 14-ajame Kinijos Liaudies Respublikos nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio plane ir ilgalaikių tikslų iki 2035 m. metmenyse taip pat numatoma tvirta parama aukščiausios klasės pažangiajai ir žaliajai pažangiajai gamybos pramonei, pavyzdžiui, elektrinių dviračių ir elektrinių dviračių variklių pramonės sektoriams. Be to, kaip minėta 55 konstatuojamojoje dalyje, strategijoje „Pagaminta Kinijoje 2025“ numatyta stiprinti pastangas „mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros srityje kuriant pažangią, energiją taupančią ir aplinką tausojančią technologiją, procesus ir įrangą“, stiprinti „mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą kuriant žaliuosius produktus, taikyti mažo svorio, mažo energijos suvartojimo ir lengvo perdirbimo gamybos metodus, nuolat skatinti gatavų energiją naudojančių produktų, įskaitant variklius, katilus, vidaus degimo variklius ir elektrinius prietaisus, energijos vartojimo efektyvumą, <…> ir aktyviai skatinti naujų medžiagų pramonės, naujų rūšių energijos pramonės ir aukštos klasės įrangos pramonės žaliąją plėtrą ir mažo anglies dioksido pėdsako technologijų plėtojimą <…>“.

(101) Pareiškėjas taip pat pateikė įrodymų, kad Kinijos variklių gamintojai ir toliau gavo dideles subsidijas dotacijų, mokesčių lengvatų, lengvatinio finansavimo ir kt. forma ([67]).

(102) Kadangi nei Kinijos Vyriausybė, nei Kinijos variklių gamintojai nebendradarbiavo, Komisija padarė išvadą, kad nuo pradinio tyrimo Kinijos variklių rinkos struktūra nepasikeitė. Todėl, atsižvelgdama į didžiulę ir neatsiejamą variklių pramonės svarbą skatinamojo elektrinių dviračių pramonės sektoriaus plėtrai, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos variklių gamintojams Kinijos Vyriausybė vis dar paveda arba nurodo tiekti variklius elektrinių dviračių pramonei už mažesnį nei pakankamas atlygį, kaip nustatyta atlikus pradinį tyrimą.

([62]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.7.2.7 skirsnis.
([63]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 6.4 skirsnio b punkto ii papunktis ir atitinkami priedai.
([64]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 29 priedas.
([65]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 60 priedas.
([66]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 60 priedas.
([67]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 236 punktas ir 11 priedas.

Konkretumas

(103) Pagal šią schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

Nauda

(104) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai, Kinijos variklių gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(105) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais, Komisija galėjo padaryti išvadą, kad Kinijos variklių gamintojams Kinijos Vyriausybė vis dar paveda arba nurodo tiekti variklius elektrinių dviračių gamintojams už mažesnį nei pakankamas atlygį, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktį ir 6 straipsnio d punktą.

Išvada

(106) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonė ir toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos variklių tiekimo už mažesnį nei pakankamas atlygį forma. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata ir jis yra konkretus, šios schemos subsidijos yra kompensuotinos.

3.6.2. *Baterijų tiekimas*

3.6.2.1. Pradinio tyrimo išvados

(107) Atlikus pradinį tyrimą buvo nustatyta, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai gavo subsidijas, turėdami galimybę mokėti mažesnį nei pakankamas atlygį už baterijas ([68]).

(108) Pirma, Komisija patvirtino, kad didelę dalį elektrinių dviračių pramonei tiekiamų baterijų Kinijoje gamino (iš dalies) valstybės valdomi gamintojai ir KDA nariai, taigi ir subordinuotieji pagrindiniai veiklos vykdytojai, kuriems buvo pavesta įgyvendinti nacionalinę politiką, siekiant platesnių tikslų, susijusių su elektrinių dviračių gamyba ([69]).

(109) Antra, Komisija, remdamasi įvairiais teisiniais (politiniais) dokumentais, visų pirma 2016–2020 m. lengvosios pramonės plėtros planu, strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“ planu, 12-uoju ir 13-uoju baterijų pramonės penkmečio planais ir ataskaita („Išsami 2018–2023 m. elektriniams dviračiams skirtų ličio jonų baterijų pramonės analizė ir 13-ojo penkmečio plėtros plano gairių ataskaita“), taip pat nustatė, kad Kinijos Vyriausybė vykdo politiką, pagal kurią remiama baterijų pramonė ir, pasitelkiant pažangų bendradarbiavimą ir aljansus, toliau integruojama baterijų ir elektrinių dviračių pramonė. Šiuose politikos dokumentuose taip pat pripažįstama, kad vykdoma elektrinių dviračių su baterijomis subsidijavimo politika, kuria siekiama skatinti elektrinių dviračių populiarinimą ir eksportą. Todėl atlikusi pradinį tyrimą Komisija padarė išvadą, kad baterijų pramonė yra remiama pramonė, kuri gali naudotis įvairiomis subsidijomis, ir yra glaudžiai susijusi su elektrinių dviračių pramone ([70]).

(110) Trečia, Komisija taip pat nustatė, kad elektrinių dviračių pramonė ir ličio jonų baterijų pramonė yra tarpusavyje susijusios ir kad Kinijos Vyriausybė vykdo politiką, pagal kurią baterijų pramonė turėtų mažinti savo sąnaudas ir kainas gaudama subsidijas ir taip būtų skatinama elektrinių dviračių pramonė. Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos Vyriausybė pavedė arba nurodė Kinijos baterijų gamintojams tiekti baterijas elektrinių dviračių pramonei už mažesnį nei pakankamas atlygį.

([68]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.7.3 skirsnis.
([69]) Ten pat, 443 ir 445 konstatuojamosios dalys.
([70]) Ten pat, 452–461 konstatuojamosios dalys.

(111) Atrinktoms bendrovėms suteikta nauda pradiniame tyrime buvo apskaičiuota lyginant vidaus rinkos kainas su vienintelio bendradarbiavusio vidaus rinkos baterijų tiekėjo baterijų variklių eksporto kainomis. Procentais išreikštas skirtumas buvo pridėtas prie atrinktų eksportuojančių gamintojų kainų, kurias jie mokėjo pirkdami baterijas iš vidaus tiekėjų ([71]).

(112) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija taip pat nustatė, kad pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą subsidijos baterijų už mažesnį nei pakankamas atlygį forma buvo konkrečios, nes šia schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

(113) Dėl šios schemos per pradinį tyrimą atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0,38–8,97 % subsidijų norma.

3.6.2.2. Subsidijų programos tęsimas

(114) Pareiškėjas tvirtino kad Kinijos baterijų pramonė ir toliau vykdė Kinijos Vyriausybės pavedimus arba nurodymus už mažesnį nei pakankamas atlygį tiekti baterijas elektrinių dviračių pramonei ([72]).

(115) Pareiškėjo teigimu, Kinijos baterijų gamintojai, panašiai kaip ir pradiniu tiriamuoju laikotarpiu, ir toliau buvo priklausomi nuo įvairių politikos planų, kuriuose Kinijos Vyriausybė nurodo ličio jonų baterijų pramonei teikti viešąją paramą dėl jų padėties Kinijos elektrinių dviračių pramonės tiekimo grandinėje.

(116) Pareiškėjas rėmėsi 2012–2025 m. 14-uoju dviračių ir elektrinių dviračių penkmečio planu, kuriame nurodyta, kad elektriniams dviračiams skirtų ličio jonų baterijų kūrimas yra vienas pagrindinių KDA narių prioritetų. Šiuo klausimu primenama, kad keletas Kinijos baterijų gamintojų yra KDA nariai. Kinijos baterijų pramonė taip pat remiama pagal strategiją „Pagaminta Kinijoje 2025“ ir Kinijos fizinių ir cheminių energijos šaltinių pramonės asociacijos priimtą 13-ąjį baterijų pramonės penkmečio planą ([73]). 2022–2027 m. Kinijos elektrinių dviračių ličio jonų baterijų pramonės rinkos mokslinių tyrimų ir plėtros perspektyvų analizės ataskaitoje patvirtinama, kad Kinijos baterijų pramonė toliau remia šį pramonės sektorių ([74]).

(117) Pareiškėjas taip pat pateikė įrodymų, kad Kinijos baterijų gamintojai ir toliau gavo dideles subsidijas dotacijų, mokesčių lengvatų, lengvatinio finansavimo ir kt. forma ([75]).

(118) Vadinasi, baterijų pramonė ir toliau buvo remiama pramonė, kuri gali naudotis įvairiomis subsidijomis, ir yra glaudžiai susijusi su elektrinių dviračių pramonės sektoriumi.

(119) Kadangi nei Kinijos Vyriausybė, nei Kinijos baterijų gamintojai nebendradarbiavo, Komisija padarė išvadą, kad nuo pradinio tyrimo Kinijos baterijų rinkos struktūra nepasikeitė. Todėl, atsižvelgdama į neatsiejamą baterijų pramonės svarbą skatinamojo elektrinių dviračių pramonės sektoriaus plėtrai, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos baterijų gamintojams Kinijos Vyriausybė vis dar paveda arba nurodo tiekti baterijas elektrinių dviračių pramonės sektoriui už mažesnį nei pakankamas atlygį, kaip nustatyta atlikus pradinį tyrimą.

Konkretumas

(120) Pagal šią schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

([71]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.7.3.7 skirsnis.
([72]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 6.4 skirsnio b punkto iii papunktis ir atitinkami priedai.
([73]) 13-ojo baterijų pramonės penkmečio plano, kurį priėmė Kinijos fizinių ir cheminių energijos šaltinių pramonės asociacija, V skyriaus I skirsnis.
([74]) 2022–2027 m. Kinijos elektrinių dviračių ličio jonų baterijų pramonės rinkos mokslinių tyrimų ir plėtros perspektyvų analizės ataskaita.
([75]) Prašymas atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą, įvairios 11 priede pateiktos metinės ataskaitos.

Nauda

(121) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai, Kinijos baterijų gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(122) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais, Komisija galėjo padaryti išvadą, kad Kinijos baterijų gamintojams Kinijos Vyriausybė vis dar paveda arba nurodo tiekti baterijas elektrinių dviračių gamintojams už mažesnį nei pakankamas atlygį, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktį ir 6 straipsnio d punktą.

Išvada

(123) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir neturėdama priešingų argumentų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius ir toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos baterijų tiekimo už mažesnį nei pakankamas atlygį forma. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata ir jis yra konkretus, šios schemos subsidijos yra kompensuotinos.

3.6.3. *Žemės naudojimo teisės (ŽNT)*

3.6.3.1. Pradinio tyrimo išvados

(124) Atlikus pradinį tyrimą buvo nustatyta, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai gavo subsidijas žemės naudojimo teisių forma, mokėdami už jas mažesnį nei pakankamas atlygį ([76]).

(125) Konkrečiau, Komisija nustatė, kad KLR nėra veikiančios žemės rinkos, o pritaikius išorės lyginamąjį dydį buvo nustatyta, kad už žemės naudojimo teises mokamos kainos buvo gerokai mažesnės už rinkos kainas. Atsižvelgdama į tai, kad elektrinių dviračių pramonės sektorius yra skatinamasis ir kad vietos valdžios institucijos, nustatydamos kainas, turi atsižvelgti į pagrindinius Kinijos Vyriausybės politikos tikslus, įskaitant lengvatinių žemės naudojimo teisių suteikimą skatinamiesiems pramonės sektoriams, Komisija padarė išvadą, kad per pradinį tyrimą atrinktos bendrovės žemę gavo už mažesnį nei pakankamas atlygį. Todėl laikyta, kad žemės naudojimo teisių suteikimas už mažesnį nei pakankamas atlygį yra subsidija, kuria suteikiama nauda, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį.

(126) Atliekant pradinį tyrimą nauda buvo skaičiuojama atsižvelgiant į skirtumą tarp sumos, kurią kiekvienas atrinktas eksportuojantis gamintojas faktiškai sumokėjo už žemės naudojimo teises, ir sumos, kuri paprastai turėtų būti mokama remiantis Kinijos Taipėjaus kainomis, kurios buvo naudojamos kaip išorės lyginamoji kaina. Visa subsidijos suma tiriamuoju laikotarpiu buvo paskirstyta naudojant įprastą pramoninės paskirties žemės naudojimo teisių galiojimo laikotarpį, t. y. 50 metų ([77]).

(127) Komisija taip pat nustatė, kad subsidija buvo konkreti pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes ja galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

(128) Atlikdama pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad atrinktų bendradarbiaujančių bendrovių pagal šią schemą gautų subsidijų *ad valorem* suma siekė 0,43–1,46 %.

3.6.3.2. Subsidijų programos tęsimas

(129) Prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą ir atitinkamuose prieduose ([78]) pareiškėjas pateikė įrodymų, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai toliau naudojosi žemės naudojimo teisėmis už mažesnį nei pakankamas atlygį.

([76]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 3.7.4 skirsnis.
([77]) Ten pat, 3.7.4 skirsnio e punktas.
([78]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 6.4.a skirsnis.

(130) Teisinė sistema, kuria reglamentuojamas žemės naudojimo teisių suteikimas KLR, išliko nepakitusi ir tokias teises gali suteikti tik atitinkamos valdžios institucijos, kurios, priskirdamos žemės naudojimo teises, turi vadovautis Kinijos Vyriausybės pramonės politika, o ne griežtai laikytis laisvosios rinkos principų ([79]).

(131) Be to, neseniai atliktuose antisubsidijų tyrimuose Komisija nustatė, kad skatinamieji pramonės sektoriai, taigi ir elektrinių dviračių pramonės sektorius, ir toliau gauna žemės naudojimo teisę už mažesnį nei pakankamas atlygį ([80]).

(132) Galiausiai nei Kinijos Vyriausybė, nei eksportuojantys gamintojai nepateikė jokių įrodymų, kad skatinamasis elektrinių dviračių pramonės sektorius nebesinaudojo už mažesnį nei pakankamas atlygį suteikiamomis žemės naudojimo teisėmis.

(133) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai toliau naudojasi subsidijomis žemės naudojimo teisių už mažesnį nei pakankamas atlygį forma, kuriomis bendrovėms gavėjoms suteikiama nauda.

Konkretumas

(134) Pagal šią schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

Nauda

(135) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(136) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais, Komisija galėjo padaryti išvadą, kad Kinijos Vyriausybė toliau teikė žemės naudojimo teises elektrinių dviračių gamintojams už mažesnį nei pakankamas atlygį, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktį ir 6 straipsnio d punktą.

Išvada

(137) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir neturėdama priešingų argumentų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius ir toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos kaip žemės naudojimo teisės už mažesnį nei pakankamas atlygį. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata ir jis yra konkretus, šios schemos subsidijos yra kompensuotinos.

3.7. **Atleidimo nuo tiesioginių mokesčių ir mokesčių mažinimo programos**

3.7.1. *ĮPM lengvatos aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms*

3.7.1.1. Pradinio tyrimo išvados

(138) Pagal Kinijos įmonių pelno mokesčio įstatymo (EPMĮ) 28 straipsnį aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms vietoj standartinio 25 % pelno mokesčio tarifo gali būti taikomas sumažintas 15 % tarifas.

(139) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir to paties straipsnio 2 dalį toks mokesčio sumažinimas yra subsidija, nes tai yra finansinis įnašas – KLR Vyriausybė negauna pajamų, o atitinkamoms bendrovėms suteikiama nauda. Atsižvelgdama į tai, kad tik valstybės remiamų sektorių bendrovės gali būti laikomos aukštųjų ir naujų technologijų įmonėmis, Komisija taip pat padarė išvadą, kad subsidija buvo konkreti ir todėl kompensuotina.

([79]) Kinijos ataskaitos 9 skyrius.
([80]) Reglamentas (ES) 2023/1647, Reglamentas (ES) 2023/1123, Reglamentas (ES) 2022/72 ir Reglamentas (ES) 2021/328.

(140) Atlikus pradinį tyrimą nustatyta, kad šia subsidijų schema naudojosi keli elektrinių dviračių gamintojai. Nauda buvo apskaičiuota iš visų pagal įprastinį mokesčių tarifą mokėtinų mokesčių sumos atėmus visą pagal sumažintą mokesčių tarifą mokėtinų mokesčių sumą.

(141) Dėl šios schemos per pradinį tyrimą atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0–0,70 % subsidijų norma.

3.7.1.2. Subsidijų programos tęsimas

(142) Pareiškėjas tvirtino, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai ir toliau naudojosi šia subsidijų schema, ir pateikė įrodymų, kad daug elektrinių dviračių gamintojų yra laikomi aukštųjų ir naujų technologijų įmonėmis ir todėl turi teisę gauti subsidiją ([81]). Pareiškėjas taip pat kaip įrodymus pateikė metines ataskaitas, iš kurių buvo matyti, kad keli elektrinių dviračių gamintojai *de facto* pasinaudojo schema po pradinio tiriamojo laikotarpio ([82]).

(143) Be to, Komisija neturėjo jokių įrodymų ar nenustatė jokių požymių, kad subsidijavimo schema nebūtų buvusi taikoma peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

(144) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai toliau naudojasi mokesčių lengvata aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms, kuria šioms įmonėms suteikiama nauda.

Konkretumas

(145) Pagal šią schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

Nauda

(146) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(147) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos Vyriausybė toliau mažino pelno mokestį, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį.

Išvada

(148) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta ir neturėdama priešingų argumentų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius peržiūros tiriamuoju laikotarpiu toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos Vyriausybės negautų pajamų forma. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata ir jis yra konkretus, šios schemos subsidijos yra kompensuotinos.

3.7.2. *ĮPM atskaita mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidoms*

3.7.2.1. Pradinio tyrimo išvados

(149) Kinijos įmonių pelno mokesčio (toliau – ĮPM) įstatymo 30 straipsnio 1 dalyje numatyta mokesčių atskaita mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidoms ir bendrovėms suteikiama teisė naudotis lengvatiniu mokesčių režimu MTP išlaidoms, patiriamoms kuriant naujas technologijas, naujus produktus ir naujas priemones tam tikrose valstybės nustatytose aukštųjų technologijų prioritetinėse srityse.

([81]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 52 priedas.
([82]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 11 priedas.

(150) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad MTTP mokesčio atskaita yra subsidija, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 daliesa punkto ii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį, nes tai yra finansinis įnašas – KLR Vyriausybė negauna pajamų, o atitinkamoms bendrovėms suteikiama nauda, lygi sutaupytai mokesčių sumai.

(151) Komisija taip pat nustatė, kad subsidija buvo konkreti, nes ji buvo skirta tik įmonėms, kurios patyrė MTP išlaidų tam tikrose valstybės nustatytose aukštųjų technologijų prioritetinėse srityse, iš kurių viena yra elektrinių dviračių pramonės sektorius.

(152) Dėl šios schemos per pradinį tyrimą atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0–0,51 % subsidijų norma.

3.7.2.2. Subsidijų programos tęsimas

(153) Pareiškėjas pateikė įrodymų, kad elektrinių dviračių gamintojai tebelaikomi aukštųjų ir naujų technologijų įmonėmis (žr. 142 konstatuojamąją dalį), vykdančiomis veiklą skatinamajame pramonės sektoriuje. Pareiškėjas taip pat pateikė daug įrodymų, kad keletas elektrinių dviračių gamintojų patiria didelių MTP išlaidų, kurios nuo pradinio tyrimo padidėjo.

(154) Be to, Komisija negavo jokių įrodymų ir nenustatė jokių požymių, kad subsidijavimo schema nebuvo taikoma peržiūros tiriamuoju laikotarpiu arba kad buvo pakeistos ją reglamentuojančios teisinės nuostatos.

(155) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai toliau naudojasi subsidijomis MTP išlaidoms taikomo lengvatinio mokesčių režimo forma.

Konkretumas

(156) Pagal šią schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

Nauda

(157) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(158) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais, Komisija laikėsi nuomonės, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius ir toliau naudojosi subsidijomis MTP išlaidoms taikomo lengvatinio mokesčių režimo forma, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį.

Išvada

(159) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta ir neturėdama priešingų argumentų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius peržiūros tiriamuoju laikotarpiu toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos Vyriausybės negautų pajamų forma. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata ir jis yra konkretus, šios schemos subsidijos yra kompensuotinos.

3.7.3. *Atleidimas nuo kvalifikuotų įmonių rezidenčių dividendų pajamoms taikomo pelno mokesčio*

3.7.3.1. Pradinio tyrimo išvados

(160) Atleidimas nuo dividendų pelno mokesčio numatytas ĮPM įstatymo 25–26 straipsniuose ir Įmonių pelno mokesčio įgyvendinimo taisyklių 83 straipsnyje.

(161) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad šis atleidimas nuo mokesčių yra subsidija pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį, nes teikiamas finansinis indėlis – Kinijos Vyriausybė negauna pajamų, todėl nagrinėjamajai bendrovei suteikiama nauda, lygi skirtumui tarp įprastai surenkamo mokesčio sumos ir susijusios bendrovės faktiškai sumokėto mokesčio sumos. Komisija taip pat nustatė, kad subsidija yra konkreti, nes pagal teisės aktus ji taikoma tik tam tikroms bendrovėms.

(162) Atlikdama pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad atrinktų bendradarbiaujančių bendrovių pagal šią schemą gautų subsidijų *ad valorem* suma siekė 0–0,04 %.

3.7.3.2. Subsidijų programos tęsimas

(163) Prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą pareiškėjas pateikė įrodymų, kad kai kurie elektrinių dviračių gamintojai Kinijoje yra didelės įmonių grupės, apimančios kelias Kinijos bendroves ir juridinius asmenis, todėl jie turėtų teisę toliau naudotis šia subsidijų schema.

(164) Be to, Komisija negavo jokių įrodymų ir nenustatė jokių požymių, kad subsidijavimo schema nebuvo taikoma peržiūros tiriamuoju laikotarpiu arba kad buvo pakeistos ją reglamentuojančios teisinės nuostatos.

(165) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai toliau naudojasi subsidijomis MTP išlaidoms taikomo atleidimo nuo kvalifikuotų įmonių rezidenčių dividendų pajamoms taikomo pelno mokesčio forma.

Konkretumas

(166) Pagal šią schemą teikiamos subsidijos yra konkrečios pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punktą, nes schema galėjo naudotis tik nedaugelis bendrovių / pramonės sektorių.

Nauda

(167) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(168) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais ir neturėdama priešingos informacijos, Komisija laikėsi nuomonės, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius toliau naudojasi subsidijomis MTP išlaidoms taikomo atleidimo nuo kvalifikuotų įmonių rezidenčių dividendų pajamoms taikomo pelno mokesčio forma, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį.

Išvada

(169) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos Vyriausybės negautų pajamų forma. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata, ir jis yra konkretus, subsidijos pagal šią schemą yra kompensuotinos.

3.8. **Dotacijų programos**

3.8.1. *Savivaldybių / regionų / nacionalinių institucijų suteiktos ad hoc dotacijos*

3.8.1.1. Pradinio tyrimo išvados

(170) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija nustatė, kad KLR e. dviračių gamintojai gavo daug atskirų *ad hoc* dotacijų iš įvairių lygmenų valdžios institucijų, t. y. nacionalinio, provincijos, miesto, šalies ar rajono lygmens institucijų. Šios dotacijos buvo skiriamos dėl įvairių priežasčių ir siekiat įvairių tikslų, pvz., patentų fondai, mokslo ir technologijų fondai ir apdovanojimai, verslo plėtros fondai, eksporto skatinimo fondai, dotacijos dalyvauti parodose, gamybos įrangos modernizavimas, profesinis mokymas ir kiti įvairūs bendrosios paramos fondai.

(171) Laikoma, kad tai buvo subsidijos pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį. Taip pat nustatyta, kad jos buvo konkrečios, nes, Komisijos nuomone, jos buvo taikomos tik tam tikroms bendrovėms arba konkretiems projektams konkrečiuose regionuose ir (arba) elektrinių dviračių pramonėje. Taip pat nustatyta, kad kai kurios dotacijos priklauso nuo eksporto.

(172) Atlikus pradinį tyrimą nauda buvo apskaičiuota kaip per tiriamąjį laikotarpį gauta arba tiriamajam laikotarpiui priskirta suma, kai suma sumažinama per ilgalaikio turto, su kuriuo susijusi dotacija, naudingo tarnavimo laiką ([83]).

(173) Dėl šios schemos atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms buvo nustatyta 0,07–0,25 % subsidijų norma.

3.8.1.2. Subsidijų programos tęsimas

(174) Prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą pareiškėjas pateikė įrodymų, kad elektrinių dviračių gamintojai Kinijoje ir toliau gavo dideles atskiras *ad hoc* dotacijas iš savivaldybių ir regionų valdžios institucijų ([84]), o tai rodo, kad Vyriausybės parama elektrinių dviračių pramonei Kinijoje yra visapusiška, nacionalinė ir sisteminė.

(175) Be to, nei Kinijos Vyriausybė, nei kuris nors eksportuojantis gamintojas nepateikė jokių įrodymų ir nenurodė požymių, kad elektrinių dviračių pramonė Kinijoje nebegauna naudos iš šių dotacijų. Iš tiesų, atsižvelgdama į tai, kad aptariama pramonė yra skatinamoji pramonė, o jos plėtra yra Kinijos Vyriausybės prioritetas, Komisija manė, kad negalima atmesti galimybės, jog elektrinių dviračių gamintojai toliau nebegavo daugelio įvairių *ad hoc* dotacijų iš valdžios institucijų įvairiais administraciniais lygmenimis, kad būtų užtikrinta tolesnė pramonės plėtra pagal nacionalinę pramonės politiką.

(176) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai toliau naudojasi subsidijomis MTP išlaidoms taikomo lengvatinio mokesčių režimo forma.

Konkretumas

(177) Nesant priešingų įrodymų, Komisija padarė išvadą, kad *ad hoc* dotacijos buvo konkrečios dėl tų pačių priežasčių, kaip ir pradiniame tyrime (žr. 171 konstatuojamąją dalį).

Nauda

(178) Kadangi Kinijos elektrinių dviračių gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nepateikė klausimyno atsakymų, Komisija neturėjo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos, kuria remiantis būtų galima apskaičiuoti peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gautos subsidijos sumą.

(179) Tačiau atliekant priemonių galiojimo termino peržiūrą nebūtina kiekybiškai įvertinti tikslią gautų subsidijų sumą. Vis dėlto, remdamasi turimais įrodymais ir neturėdama priešingos informacijos, Komisija laikėsi nuomonės, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius toliau naudojosi įvairių valdžios lygmenų institucijų subsidijomis *ad hoc* dotacijų forma, o tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama nauda pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktį ir 3 straipsnio 2 dalį.

Išvada

(180) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius ir toliau naudojosi subsidijomis, kurios buvo teikiamos dotacijų forma. Kadangi tai yra finansinis įnašas, kuriuo suteikiama lengvata ir jis yra konkretus, šios schemos subsidijos yra kompensuotinos.

([83]) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/72 571 konstatuojamoji dalis.
([84]) Prašymo atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą 6.2 skirsnio e punktas ir atitinkami priedai.

3.9. **Bendra išvada dėl subsidijavimo tęsimosi**

(181) Atlikusi pradinį tyrimą Komisija atrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms nustatė bendrą 3,9–17,2 % kompensuotinos *ad valorem* subsidijos sumą. Komisija taip pat nustatė 9,2 % kompensuotinų subsidijų sumą neatrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms ir visos šalies mastu visiems kitiems eksportuojantiems gamintojams taikomą 17,2 % muito normą.

(182) Atsižvelgdama į savo išvadas dėl įvairių pirmiau nagrinėtų subsidijų schemų ir programų, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai peržiūros tiriamuoju laikotarpiu ir toliau naudojosi *de minimis* lygį viršijančiomis kompensuotinomis subsidijomis.

(183) Atskleidus faktus viena suinteresuotoji šalis teigė, kad išvada, jog Kinijos elektrinių dviračių pramonė ir toliau naudojosi subsidijomis, yra neteisinga. Šiam teiginiui pagrįsti buvo pridėtos trijų Kinijos elektrinių dviračių gamintojų atstovų pastabos, kuriose tvirtinama, kad subsidijų negauta. Komisija laikėsi nuomonės, kad atsižvelgiant į tai, jog šie gamintojai nepranešė apie save pradėjus tyrimą ir nebendradarbiavo, šių gamintojų niekuo nepagrįsti tvirtinimai negali būti priimti. Todėl šis tvirtinimas buvo atmestas.

3.10. **Importo raida, jei priemonės būtų panaikintos**

(184) Nustačiusi, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu buvo vykdomas subsidijavimas, Komisija nagrinėjo tikimybę, ar subsidijuojamas importas iš nagrinėjamosios šalies tęstųsi, jei priemonės būtų panaikintos. Analizuoti šie papildomi elementai: KLR gamybos pajėgumai ir nepanaudoti pajėgumai bei Sąjungos rinkos patrauklumas.

3.10.1. *KLR gamybos pajėgumai ir nepanaudoti pajėgumai*

(185) Kadangi Kinijos Vyriausybė ir Kinijos eksportuojantys gamintojai nebendradarbiavo, Komisija savo išvadas dėl KLR gamybos pajėgumų ir nepanaudotų pajėgumų grindė pareiškėjo prašyme atlikti peržiūrą pateikta informacija.

(186) Iš turimos informacijos buvo matyti, kad nagrinėjamuoju laikotarpiu Kinijoje buvo perteklinių elektrinių dviračių gamybos pajėgumų. Apskaičiuota, kad tuo laikotarpiu Kinijos gamybos pajėgumai ([85]) sudarė 130 mln. vienetų per metus. Be to, Kinijos standartinių dviračių gamybą galima lengvai pakeisti elektrinių dviračių gamyba, o jų bendri pajėgumai gali sudaryti daugiau kaip 400 mln. vienetų ([86]). Remiantis pareiškėjo rinkos tyrimais, Kinijos faktinė gamyba ir pardavimas sudarė 57 mln. vienetų per metus, o tai rodo, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu apskaičiuoti nepanaudoti pajėgumai sudarė 73 mln. vienetų ([87]). Šie nepanaudoti pajėgumai, kurie tuo pačiu laikotarpiu beveik penkiolika kartų viršijo bendrą Sąjungos suvartojimą, galėtų būti nukreipti į Sąjungą, jei būtų leista nebetaikyti dabartinių priemonių.

(187) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai turi daug nepanaudotų pajėgumų, kuriuos būtų galima panaudoti eksportui į Sąjungą dideliais kiekiais subsidijuojama kaina, jeigu būtų leista nebetaikyti priemonių.

([85]) Remiantis informacija, kurią pareiškėjas pateikė remdamasis savo žiniomis apie rinką, informacija iš daugelio Kinijos elektrinių dviračių gamintojų interneto svetainių ir Baltąja knyga dėl Kinijos dviračių elektrinių transporto priemonių pramonės, su kuria susipažinti galima adresu https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. spalio 7 d.). Žr. prašymo 8 priedą, su kuriuo galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000756).

([86]) Remiantis pareiškėjo žiniomis apie rinką ir žinomų Kinijos elektrinių dviračių gamintojų interneto svetainėse skelbiama informacija. Žr. prašymo 4 priedą, su kuriuo galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000756).

([87]) Remiantis 85 ir 96 išnašose nurodytais šaltiniais. Žr. prašymo 8 ir 9 priedus, su kuriais galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000756).

3.10.2. *Sąjungos rinkos patrauklumas*

(188) Remiantis prašyme pateikta informacija, Sąjungos elektrinių dviračių rinka Kinijos eksportuotojams išliko patraukli. Po pradinio tyrimo importas iš KLR sumažėjo tiek absoliučiaisiais skaičiais, tiek santykine išraiška. Tačiau nuo 2020 m., kai importo iš Kinijos apimtis buvo mažiausia, importas labai padidėjo ir beveik padvigubėjo, nepaisant to, kad buvo taikomos priemonės (žr. 2 lentelę). Anksčiau KLR turėtą rinkos dalį iš dalies perėmė kitos trečiosios šalys, pavyzdžiui, Taivanas, kuris nuo ankstesnio tyrimo padidino peržiūrimojo produkto eksporto į Sąjungą apimtį. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu KLR vis dar buvo antra pagal dydį elektrinių dviračių eksportuotoja į Sąjungą. Iš to matyti, kad Sąjungos rinka tebėra patraukli KLR eksportuotojams.

(189) Sąjungos elektrinių dviračių rinka yra viena didžiausių pasaulyje – peržiūros tiriamuoju laikotarpiu joje buvo suvartota 4 979 000 vienetų. Be to, kaip paaiškinta prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą, numatoma, kad e. dviračių paklausa ateinančiais metais padidės dėl (be kita ko) Sąjungos aplinkos politikos.

(190) Be to, net ir nustačius priemones, Kinijos eksportas į Sąjungą tęsėsi, jo užimama rinkos dalis nebuvo nežymi, o tai rodo, kad Sąjungos rinka tebėra ir bus patraukli Kinijos eksportuojantiems gamintojams.

(191) Todėl, atsižvelgdama į didelius KLR perteklinius pajėgumus ir Sąjungos rinkos patrauklumą, Komisija padarė išvadą, kad, jei dabartinės priemonės nebebūtų taikomos, tikėtina, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai toliau vykdytų ir didintų subsidijuojamų elektrinių dviračių eksportą į Sąjungą dideliais kiekiais.

3.10.3. *Išvada dėl subsidijavimo tęsimosi*

(192) Atsižvelgdama į savo išvadas dėl subsidijavimo tęsimosi peržiūros tiriamuoju laikotarpiu ir tikėtinos eksporto raidos, jeigu priemonės nebebūtų taikomos, Komisija padarė išvadą, kad yra didelė tikimybė, jog pasibaigus importui iš KLR taikomų kompensacinių priemonių galiojimui, subsidijuotas importas tęstųsi.

4. ŽALA

4.1. Sąjungos pramonės apibrėžtis ir Sąjungos gamyba

(193) Panašų produktą nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungoje gamino 67 gamintojai. Jie sudaro Sąjungos pramonę, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 9 straipsnio 1 dalį.

(194) Nustatyta, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu bendra Sąjungos gamybos apimtis sudarė apie 4 560 000 vienetų. Šis skaičius buvo nustatytas remiantis turima informacija apie Sąjungos pramonę, pavyzdžiui, Europos dviračių pramonės ir rinkos profilio ataskaita ir Europos dviračių pramonės konfederacijos (CONEBI) atliktu ekonominiu tyrimu. Kaip nurodyta 11 konstatuojamojoje dalyje, atrinkti trys Sąjungos gamintojai, kurie pagamina 23,4 % viso panašaus produkto Sąjungoje.

4.2. Sąjungos suvartojimas

(195) Sąjungos suvartojimą Komisija nustatė remdamasi Eurostato importo statistiniais duomenimis ir Sąjungos pramonės pardavimo Sąjungoje apimtimi, kuriuos pateikė CONEBI.

(196) Sąjungos suvartojimo raida:

1 lentelė

Sąjungos suvartojimas (vienetais)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Visas Sąjungos suvartojimas (vienetais)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeksas	*100*	*112*	*122*	*114*

Šaltinis: Eurostatas ir CONEBI.

(197) Bendras elektrinių dviračių suvartojimas ES padidėjo nuo maždaug 4,3 mln. elektrinių dviračių 2020 m. iki 5,3 mln. elektrinių dviračių 2022 m. Geresnis dizainas ir eksploatacinės charakteristikos, taip pat didesnis ES piliečių aplinkosauginis sąmoningumas lėmė nuolat didėjantį e. dviračių vartojimą. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu e. dviračių suvartojimas ES, palyginti su 2022 m., sumažėjo 346 000 vienetais, nes šiek tiek sumažėjo paklausa po to, kai 2022 m. pirmąjį pusmetį buvo panaikintos paskutinės dėl COVID-19 taikytos priemonės.

4.3. **Importas iš KLR**

4.3.1. *Importo iš KLR apimtis ir rinkos dalis*

(198) Komisija importo apimtį nustatė remdamasi Eurostato duomenimis.

(199) Tada importo rinkos dalis nustatyta palyginus importo apimtį ir Sąjungos suvartojimą, kaip nurodyta 1 lentelėje.

(200) Importo į Sąjungą iš KLR raida:

2 lentelė

Importo apimtis (vienetais) ir rinkos dalis

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Importo iš KLR apimtis (vienetais)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeksas	*100*	*205*	*261*	*215*
Rinkos dalis (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Indeksas	*100*	*184*	*214*	*189*

Šaltinis: Eurostatas ir CONEBI.

(201) NET ir nustačius priemones, importo iš Kinijos rinkos dalis padidėjo nuo 2,3 % 2020 m. iki 4,4 % peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

4.3.2. *Importo iš KLR kainos ir priverstinis kainų mažinimas*

(202) Komisija importo kainas nustatė remdamasi Eurostato duomenimis.

(203) Importo į Sąjungą iš KLR vidutinės kainos raida:

3 lentelė

Importo kainos (EUR už vienetą)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
KLR	294	354	449	298
Indeksas	*100*	*120*	*153*	*101*

Šaltinis: Eurostatas.

(204) Vidutinės importo iš KLR kainos nagrinėjamuoju laikotarpiu ir toliau buvo labai mažos. 2020 ir 2021 m. Eurostato skelbiamos kainos buvo dar mažesnės už vidutines kainas (t. y. 422–477 EUR).

(205) Remiantis Eurostato duomenimis, 2022 m. kainos buvo laikinai padidėjusios, tačiau 2016 m. jos vis tiek buvo mažesnės nei importo iš Kinijos kainos (t. y. 477 EUR).

(206) Kadangi KLR eksportuojantys gamintojai nebendradarbiavo, Komisija priverstinį kainų mažinimą peržiūros tiriamuoju laikotarpiu nustatė palyginusi:

1) atrinktų Sąjungos gamintojų peržiūrimojo produkto vidutines svertines pardavimo kainas, taikytas nesusijusiems pirkėjams Sąjungos rinkoje, pakoreguotas atsižvelgiant į gamintojo kainas EXW sąlygomis, ir

2) atitinkamas vidutines svertines peržiūrimojo produkto iš KLR į Sąjungos rinką kainas, nustatytas remiantis CIF kaina (kaina, draudimas ir frachtas), įskaitant antidempingo muitą (62,1 % visoms kitoms bendrovėms) ir kompensacinį muitą (17,2 % visoms kitoms bendrovės), ir tinkamai pakoreguotas atsižvelgiant į muitus (6 %) ir išlaidas po importo (2 %).

(207) Palyginus gautas rezultatas buvo išreikštas atrinktų Sąjungos gamintojų apyvartos peržiūros tiriamuoju laikotarpiu procentine dalimi. Priverstinis kainų mažinimas svyravo nuo 68 iki 80 %. Be muitų priverstinis kainų mažinimas siekė 82,8 %.

4.3.3. *Importas iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR*

(208) Elektriniai dviračiai iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR, daugiausia buvo importuojami iš Taivano ir Vietnamo.

(209) (Bendros) importo į Sąjungą apimties, taip pat e. dviračių importo iš kitų trečiųjų šalių rinkos dalies ir kainų tendencijų raida:

4 lentelė

Importas iš trečiųjų šalių

Šalis		2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Taivanas	Apimtis (vienetai)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeksas	*100*	*106*	*118*	*86*
	Rinkos dalis (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Šalis		2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeksas	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnamas	Apimtis (vienetai)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeksas	*100*	*106*	*129*	*122*
	Rinkos dalis (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	542	585	762	790
	Indeksas	*100*	*108*	*140*	*146*
Iš viso iš visų trečiųjų šalių, išskyrus nagrinėjamąją šalį	Apimtis (vienetai)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeksas	*100*	*116*	*131*	*98*
	Rinkos dalis (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	966	935	1 082	1 258
	Indeksas	*100*	*97*	*112*	*130*

Šaltinis: Eurostatas.

(210) Viso peržiūrimojo produkto importo iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR, rinkos dalis 2020–2022 m. padidėjo ir 2022 m. siekė 20,3 %. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu ši dalis sumažėjo iki 16,3 %, t. y. buvo mažesnė nei 2020 m.

4.4. **Sąjungos pramonės ekonominė padėtis**

4.4.1. *Bendrosios pastabos*

(211) Vertinant Sąjungos pramonės ekonominę padėtį buvo įvertinti visi ekonominiai rodikliai, nagrinėjamuoju laikotarpiu turėję įtakos Sąjungos pramonės būklei.

(212) Kaip minėta 11 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos pramonės ekonominei padėčiai įvertinti atlikta atranka.

(213) Siekdama nustatyti žalą Komisija atskirai nagrinėjo makroekonominius ir mikroekonominius žalos rodiklius. Makroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi CONEBI pateikta informacija. Buvo naudojami su visais Sąjungos gamintojais susiję duomenys. Mikroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymuose pateiktais duomenimis.

(214) Makroekonominiai rodikliai: gamyba, gamybos pajėgumai, pajėgumų naudojimas, pardavimo apimtis, rinkos dalis, užimtumas, našumas, subsidijų skirtumo dydis ir atsigavimas po buvusio subsidijavimo.

(215) Mikroekonominiai rodikliai: vidutinės vieneto kainos, vieneto sąnaudos, darbo sąnaudos, atsargos, pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą.

4.4.2. *Makroekonominiai rodikliai*

4.4.2.1. Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

(216) Visos Sąjungos gamybos, gamybos pajėgumų ir pajėgumų naudojimo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

5 lentelė

Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Gamybos apimtis (vienetais)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeksas	*100*	*125*	*150*	*133*
Gamybos pajėgumai (vienetais)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeksas	*100*	*129*	*130*	*122*
Pajėgumų naudojimas (%)	59	57	68	64
Indeksas	*100*	*97*	*115*	*109*

Šaltinis: CONEBI, atrinkti Sąjungos gamintojai.

(217) Dėl COVID-19 pandemijos metu padidėjusios paklausos 2020–2022 m. gamybos pajėgumai ir gamyba Sąjungoje nuolat didėjo. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gamybos apimtis ir pajėgumai sumažėjo dėl padidėjusio atsargų kaupimo per COVID-19 pandemiją, kai Sąjungos gamintojai numatė, kad pardavimas toliau didės, o tai neįvyko, nes pasibaigus COVID-19 pandemijai paklausa labai sumažėjo.

4.4.2.2. Pardavimo apimtis ir rinkos dalis

(218) Sąjungos pramonės pardavimo apimties ir rinkos dalies raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

6 lentelė

Pardavimo apimtis ir rinkos dalis (vienetais)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Bendra pardavimo apimtis Sąjungos rinkoje	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeksas	*100*	*108*	*115*	*114*
Rinkos dalis (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Indeksas	*100*	*97*	*95*	*101*

Šaltinis: CONEBI, atrinkti Sąjungos gamintojai.

(219) Pardavimas nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo, ypač dėl padidėjusios paklausos COVID-19 pandemijos metu. Tačiau panaikinus dėl COVID-19 pandemijos taikytas priemones, elektrinių dviračių paklausa sumažėjo, todėl sumažėjo ir pardavimo apimtis peržiūros tiriamuoju laikotarpiu. Be to, ekonominė padėtis 2022 m. ir peržiūros tiriamuoju laikotarpiu (didesnės energijos sąnaudos, visų pirma dėl infliacijos) darė poveikį ne tik Sąjungos pramonei, bet ir vartotojams, visų pirma tiems, kurių perkamoji galia yra mažesnė. Todėl Sąjungos pramonės pardavimas peržiūros tiriamuoju laikotarpiu, palyginti su 2022 m., nepasikeitė, o Sąjungos pramonės rinkos dalis padidėjo 4,5 procentinio punkto.

4.4.2.3. Užimtumas ir našumas

(220) Užimtumo ir našumo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

7 lentelė

Užimtumas ir našumas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Darbuotojų skaičius	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeksas	*100*	*131*	*145*	*128*
Našumas (vienetais darbuotojui)	410	390	424	426
Indeksas	*100*	*95*	*103*	*104*

Šaltinis: CONEBI, atrinkti Sąjungos gamintojai.

(221) Sąjungos pramonės užimtumo lygis nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo 28 %. Didžioji šio padidėjimo dalis susidarė 2020–2022 m. dėl COVID-19 pandemijos metu padidėjusios paklausos. 2023 m. dėl sumažėjusios gamybos apimties sumažėjo ir darbuotojų skaičius. Nagrinėjamuoju laikotarpiu užimtumas išliko gana stabilus.

4.4.2.4. Augimas

(222) Kadangi peržiūros tiriamuoju laikotarpiu pardavimas išliko stabilus, palyginti su 2022 m., o suvartojimas sumažėjo, Sąjungos pramonei tuo laikotarpiu pavyko padidinti savo rinkos dalį 4,5 %.

4.4.2.5. Subsidijų skirtumo dydis ir atsigavimas nuo buvusio subsidijavimo

(223) Importas iš KLR peržiūros tiriamuoju laikotarpiu buvo palyginti nedidelis ir sudarė 4,4 % Sąjungos suvartojimo Todėl subsidijavimo masto poveikis Sąjungos pramonei buvo gana nedidelis.

4.4.3. *Mikroekonominiai rodikliai*

4.4.3.1. Kainos ir kainoms poveikį darantys veiksniai

(224) Atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje vidutinių svertinių vieneto kainų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

8 lentelė

Pardavimo kainos ir gamybos sąnaudos Sąjungoje (EUR už vienetą)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo Sąjungoje kaina	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeksas	*100*	*107*	*112*	*122*
Vieneto gamybos sąnaudos	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeksas	*100*	*107*	*112*	*126*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(225) Nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinės pardavimo kainos ir gamybos sąnaudos; šis padidėjimas daugiausia rodė tai, kad 2020 ir 2021 m. keitėsi produktų asortimentas, taip pat ir technologinę pažangą elektrinių dviračių variklių bei baterijų srityse, o 2022 m. ir peržiūros tiriamuoju laikotarpiu šis padidėjimas taip pat atspindėjo padidėjusias gamybos sąnaudas, kurios didėjo dėl bendros ekonominės padėties, kuriai buvo būdinga infliacija ir didesnės energijos sąnaudos.

4.4.3.2. Darbo sąnaudos

(226) Atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinių darbo sąnaudų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

9 lentelė

Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeksas	*100*	*110*	*112*	*123*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(227) Nors dėl sumažėjusios paklausos darbuotojų skaičius peržiūros tiriamuoju laikotarpiu sumažėjo, palyginti su 2022 m., vidutinės vieno darbuotojo darbo sąnaudos nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat didėjo.

4.4.3.3. Atsargos

(228) Atrinktų Sąjungos gamintojų atsargų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

10 lentelė

Atsargos

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Laikotarpio pabaigos atsargos (vienetais)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeksas	*100*	*81*	*208*	*533*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(229) Atsargos padidėjo dėl padidėjusio atsargų kaupimo COVID-19 pandemijos metu, kai labai padidėjo paklausa, taip pat dėl tiekimo grandinės problemų, nes Sąjungos gamintojai, siekdami patenkinti gamybos poreikius, užsakinėjo daugiau žaliavų ir sudedamųjų dalių. Tačiau išsprendus tiekimo grandinės problemas Sąjungos gamintojai ėmė gauti daugiau žaliavų ir sudedamųjų dalių, nei jiems reikėjo. Vėliau, peržiūros tiriamuoju laikotarpiu, elektrinių dviračių paklausa, palyginti su 2022 m., sumažėjo ir dėl to Sąjungos gamintojai peržiūros tiriamojo laikotarpio pabaigoje turėjo labai daug atsargų.

4.4.3.4. Pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą

(230) Atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumo, pinigų srauto, investicijų ir investicijų grąžos raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

11 lentelė

Pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indeksas	*100*	*98*	*104*	*72*
Pinigų srautas (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indeksas	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investicijos (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indeksas	*100*	*223*	*209*	*104*
Investicijų grąža (%)	147	127	163	111
Indeksas	*100*	*86*	*111*	*75*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(231) Komisija atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumą nustatė panašaus produkto pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje grynąjį pelną neatskaičius mokesčių išreiškusi šio pardavimo apyvartos procentine dalimi. Atrinkti Sąjungos gamintojai nagrinėjamuoju laikotarpiu ir toliau veikė pelningai. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu pelningumas sumažėjo dėl padidėjusių sąnaudų.

(232) Dėl bendro stabilaus pelningumo nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonė galėjo daug investuoti.

(233) Grynasis pinigų srautas yra Sąjungos gamintojų pajėgumas patiems finansuoti savo veiklą. Nagrinėjamuoju laikotarpiu pinigų srautas labai sumažėjo, o 2023 m. tapo neigiamas. Investicijų grąža taip pat sumažėjo, todėl Sąjungos pramonei tapo sunkiau pritraukti kapitalą ir augti. Dėl to peržiūros tiriamuoju laikotarpiu investicijos sumažėjo 50 %, palyginti su 2022 m.

4.5. **Išvada dėl žalos**

(234) Dėl COVID-19 pandemijos metu padidėjusios paklausos 2020–2022 m. laikotarpiu nuolat didėjo makroekonominiai rodikliai, kaip antai Sąjungos gamyba, pardavimas ir užimtumas. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu dėl padidėjusio atsargų kaupimo per COVID-19 pandemiją sumažėjo gamybos apimtis, pajėgumai, pardavimas ir užimtumas, o vėliau dėl COVID-19 priemonių panaikinimo ir ekonominės padėties Sąjungoje pasikeitimo, visų pirma dėl didelių energijos sąnaudų ir infliacijos, sumažėjo paklausa.

(235) Kalbant apie mikroekonominius rodiklius, atlikus tyrimą nustatyta, kad atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumas 2020–2022 m. išliko didesnis nei 7 %. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonės pelningumas sumažėjo iki 5,4 %. 2020–2022 m. pinigų srautas sumažėjo, o 2023 m. tapo neigiamas. Investicijų grąža taip pat sumažėjo, todėl Sąjungos pramonei tapo sunkiau pritraukti kapitalą ir augti.

(236) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Sąjungos pramonė atsigavo nuo ankstesnės materialinės žalos, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 8 straipsnį, kurią buvo sukėlęs subsidijuojamas importas iš KLR. Tačiau nagrinėjamuoju laikotarpiu kai kurie žalos rodikliai pablogėjo, o Sąjungos pramonės ekonominė padėtis vėl tapo nestabili. Todėl Komisija toliau nagrinėjo žalos, kurią iš pradžių darė subsidijuotas importas iš KLR, pasikartojimo tikimybę, jei priemonės būtų panaikintos.

5. **ŽALOS PASIKARTOJIMO TIKIMYBĖ**

(237) Siekdama nustatyti žalos pasikartojimo tikimybę, jeigu priemonės būtų panaikintos, Komisija išanalizavo šiuos elementus: KLR gamybos pajėgumus ir nepanaudotus pajėgumus, eksporto į trečiąsias šalis kainų ir kainų lygio Sąjungoje santykį ir galimo importo iš šių šalių ir tokio importo iš šių šalių kainų lygio poveikį Sąjungos pramonės padėčiai.

5.1. **KLR nepanaudoti pajėgumai ir Sąjungos rinkos patrauklumas**

(238) Kaip išsamiai aprašyta 3.10.1 skirsnyje, KLR eksportuojantys gamintojai turi daug nepanaudotų pajėgumų, kuriuos būtų galima panaudoti eksportui į Sąjungą skirtam peržiūrimajam produktui gaminti, jei būtų leista nebetaikyti priemonių. Kinijos eksportuojantys gamintojai galėjo eksportuoti 73 mln. vienetų, t. y. gerokai daugiau nei Sąjungos rinka.

(239) Kaip išsamiai aprašyta 3.10.2 skirsnyje, Sąjungos elektrinių dviračių rinka yra viena didžiausių pasaulyje, o elektrinių dviračių paklausa ateinančiais metais turėtų didėti dėl, be kita ko, Sąjungos aplinkos politikos. Peržiūros tiriamuoju laikotarpiu Kinijos eksportuojantys gamintojai į savo pagrindines trečiąsias rinkas eksportavo kainomis, kurios buvo gerokai mažesnės už vidutines Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungos rinkoje kainas. Todėl eksportas į Sąjungą gali būti daug patrauklesnis Kinijos eksportuotojams. Todėl galima pagrįstai tikėtis, kad, jeigu priemonės būtų panaikintos, Kinijos eksportuojantys gamintojai pradėtų eksportuoti didelį peržiūrimojo produkto kiekį į Sąjungą.

5.2. **Tikėtinos importo kainos ir poveikis Sąjungos pramonei**

(240) Siekdama nustatyti, kokį poveikį Sąjungos pramonei turėtų importas iš KLR, jei priemonės būtų panaikintos, Komisija atliko lyginamąją kainų analizę be galiojančių antisubsidinių priemonių.

(241) Siekdama nustatyti tikėtiną kainą, už kurią Kinijos gamintojai vykdytų pardavimą eksportuodami į Sąjungos rinką, Komisija palygino atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinę kainą (gamintojo kainomis EXW sąlygomis) su atitinkama vidutine peržiūrimojo produkto iš KLR kaina, kai jis eksportuojamas į trečiąsias šalis, pavyzdžiui, Jungtinę Karalystę, Turkiją, Norvegiją ar Serbiją, kuriose naudojami atskiri elektrinių dviračių kodai ir netaikomos jokios priemonės.

(242) Atlikus palyginimą nustatyta, kad vidutinė Kinijos nagrinėjamojo produkto eksporto į minėtas šalis kaina svyravo nuo 210 iki 650 EUR, t. y. ji buvo gerokai mažesnė už Sąjungos pramonės kainą Sąjungos rinkoje. Todėl, jeigu būtų leista nebetaikyti priemonių, tikėtina, kad importas iš KLR į rinką patektų dideliais kiekiais, kaip ir pradinio tyrimo tiriamuoju laikotarpiu, ir mažomis kainomis, dėl kurių būtų daroma žala.

(243) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad labai tikėtina, jog netaikant priemonių labai padidėtų subsidijuotas importas iš KLR žalingomis kainomis. Todėl Sąjungos pramonės gyvybingumui iškiltų didelis pavojus.

6. **SĄJUNGOS INTERESAI**

(244) Pagal pagrindinio reglamento 31 straipsnį Komisija nagrinėjo, ar toliau taikant galiojančias antisubsidines priemones nebūtų prieštaraujama visos Sąjungos interesams. Nustatant Sąjungos interesus įvertinti visi susiję interesai, įskaitant Sąjungos pramonės, importuotojų ir naudotojų interesus.

6.1. **Sąjungos pramonės interesai**

(245) Atlikus tyrimą nustatyta, kad nustojus galioti priemonėms būtų daromas neigiamas poveikis Sąjungos pramonei. Priemonėmis buvo atkurtos vienodos sąlygos Sąjungos rinkoje. Tai padėjo naujoms bendrovėms patekti į rinką, ypač žemiausios ir vidutinės klasės segmentuose. Žinomų Sąjungos dviračių gamintojų skaičius beveik padvigubėjo nuo maždaug 37 (2020 m.) iki 67 (2023 m.), nepaisant iššūkių, atsiradusių dėl ekonominės padėties 2022–2023 m. Sąjungoje pagamintų elektrinių dviračių skaičius nuo 2020 m. iki 2023 m. padidėjo daugiau kaip 1 mln. (nuo 3,4 mln. iki 4,5 mln. vienetų) ir prognozuojama, kad jis toliau didės. Tiesioginių darbuotojų skaičius padidėjo nuo maždaug 3 500 pradiniu tiriamuoju laikotarpiu iki beveik 11 000 peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

(246) Panaikinus kompensacines priemones Sąjungos gamintojams, visų pirma tiems, kurie veikia žemiausios ir vidutinės klasės elektrinių dviračių segmentuose ir kuriems priklauso daug mažesnių Sąjungos pramonės gamintojų, kiltu didelis pavojus.

(247) Šią pažeidžiamą padėtį dar labiau apsunkina tai, kad elektrinių dviračių gamybai reikia labai daug kapitalo, nes gamybai išlaikyti visada reikalingos didelės dviračių dalių atsargos. Be to, pastaraisiais metais Sąjungos gamintojai daug investavo į tvarią ir aplinką tausojančią gamybą ir produktų tobulinimą. Nutraukus antisubsidinių priemonių taikymą, būtų sustabdytas praktinės inžinerijos praktinės patirties, susijusios su galutinių aukštųjų technologijų taikymu, įskaitant automatizavimą ir naujas medžiagas, plėtojimas.

(248) Be to, remiantis prašymu atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą, Sąjungos elektrinių dviračių pramonė yra vienas didžiausių žaliųjų pramonės sektorių, kuriame, remiantis 2024 m. Europos dviračių pramonės ir rinkos profilio ataskaita, veikia daugiau kaip 1 000 mažųjų ir vidutinių įmonių (MVĮ), sukūrusių apie 80 000 darbo vietų. Tai tiesiogiai ir netiesiogiai su gamyba susijusios darbo vietos, taip pat darbo vietos pradinės grandies pramonės sektoriuose, dviračių priedų sektoriuje, prekybos dviračiais sektoriuje ir kt.

(249) Remiantis tuo, kas išdėstyta, priemonių taikymo pratęsimas atitinka Sąjungos pramonės interesus.

6.2. **Surinkėjų interesai**

(250) Komisija susisiekė su visais žinomais naudotojais ir nesusijusiais importuotojais.

(251) Po inicijavimo vienintelė apie save pranešusi ir pastabas pateikusi šalis buvo *ad hoc* grupė, atstovaujanti 8 mažoms Sąjungos bendrovėms, kurios surenka iš Kinijos ir kitų trečiųjų šalių importuojamas elektrinių dviračių dalis. Pagrindinė jų pastaba buvo susijusi su priemonių, taikomų (tradicinių) dviračių dalių importui iš Kinijos, įgyvendinimu, nes dėl jo atsiranda netikrumas dėl elektrinių dviračių sudedamųjų dalių importo teisinių taisyklių, todėl sunku importuoti elektrinių dviračių dalis, kurioms priemonės netaikomos. Ši grupė nepritarė dėl priemonių galiojimo pratęsimo, daugiausia dėl dabartinių sudedamųjų dalių importo problemų ir rizikos, kad priemonių taikymas bus išplėstas ir jos bus taikomos šioms elektrinių dviračių sudedamosioms dalims, ir teigė, kad rinkos priežiūra siekiant patikrinti, ar importas iš KLR atitinka visus susijusius teisės aktus, būtų efektyvesnė sprendžiant nesąžiningos prekybos Kinijos kilmės elektriniais dviračiais, kurie dažnai yra neteisėti ir nesaugūs, problemą.

(252) Tačiau Komisija laikėsi nuomonės, kad nerealu tikėtis, kad vien rinkos priežiūros ir reguliavimo priemonėmis būtų galima užkirsti kelią žalai, kurią daro subsidijuojamų elektrinių dviračių importas iš KLR. Be to, muitinės vykdymo užtikrinimo problemos, susijusios su elektrinių dviračių sudedamųjų dalių importu, negali pateisinti priemonių, kuriomis pasiektas numatytas poveikis, taikymo nutraukimo. Bet kuriuo atveju priemonių vykdymo užtikrinimas į šio tyrimo sritį nepatenka.

(253) Po faktų atskleidimo *ad hoc* grupė pakartojo tuos pačius tvirtinimus. Ji teigė, kad Komisija, norėdama pašalinti pagrindines rinkos iškraipymų priežastis ir užtikrinti vienodas sąlygas visiems suinteresuotiesiems subjektams, turėtų sutelkti dėmesį į rinkos priežiūros stiprinimą, o ne plačiau taikyti prekybos apsaugos priemones. *Ad hoc* grupės teigimu, prekybos apsaugos priemonėmis neapdairiai sukuriama reguliavimo sistema, kuria skatinamas nestandartinių ir nesaugių dviračių importas ir kartu apsunkinamas didelių KLR elektrinių dviračių gamintojų, siekiančių ilgalaikių užmojų Sąjungos rinkoje, gyvenimas.

(254) Komisija mano, kad į ad hoc grupės pateiktus argumentus jau atsižvelgta 251 konstatuojamojoje dalyje. Kadangi naujų esminių pastabų dėl šių klausimų nepateikta, buvo patvirtinta 252 konstatuojamojoje dalyje padaryta išvada.

(255) *Ad hoc* grupė taip pat teigė, kad panaikinus prekybos apsaugos priemones žalingas importas labai nepadidėtų, nes, kaip ji mano, tai, kad per PTL Kinijos importui teko vos 4,4 % rinkos dalies, verčia abejoti tvirtinimu, kad importas iš Kinijos kelia didelę grėsmę.

(256) Komisija laikėsi nuomonės, kad rinkos dalis per PTL padidėjo iki 4,4 % esant padėčiai, kai buvo taikomos prekybos apsaugos priemonės. Dėl prekybos apsaugos priemonių importo iš Kinijos rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo tik 2,1 procentinio punkto. Įvertinusi Sąjungos rinkos patrauklumą, KLR gamybos pajėgumus ir nepanaudotus pajėgumus bei eksporto į trečiąsias šalis kainų ir kainų lygio Sąjungoje ryšį, Komisija padarė išvadą, kad panaikinus priemones labai padidėtų importas iš KLR žalingomis dempingo kainomis. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

(257) Be to, *ad hoc* grupė teigė, kad Komisija rėmėsi nepatikrinta informacija ir tvirtinimais, ypač pareiškėjo, ir kad tai kenkia tyrimo nešališkumui.

(258) Kaip minėta 33 ir 34 konstatuojamosiose dalyse, Komisija taikė pagrindinio reglamento 28 straipsnį, nes KLR elektrinių dviračių gamintojų bendradarbiavimas buvo nepakankamas tipiškoms išvadoms šioje priemonių galiojimo termino peržiūroje padaryti, ir kadangi Kinijos Vyriausybė ir kitos susijusios KLR šalys nebendradarbiavo, Komisija pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį rėmėsi turimais faktais. Taigi išvados dėl subsidijavimo tęsimosi tikimybės ir žalos pasikartojimo tikimybės buvo grindžiamos turimais faktais, visų pirma informacija, pateikta kartu su prašymu atlikti peržiūrą, informacija, per tyrimą gauta iš bendradarbiaujančių šalių (t. y. pareiškėjo ir atrinktų Sąjungos gamintojų), informacija, gauta iš per pradinį tyrimą Komisijos nustatytų faktų, naujausių antisubsidijų tyrimų, kuriuos Komisija atliko dėl skatinamųjų Kinijos pramonės šakų, išvadomis ir Komisijos tarnybų darbiniu dokumentu dėl didelių iškraipymų. Visa atrinktų Sąjungos gamintojų pateikta informacija buvo nuodugniai patikrinta. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

6.3. **Naudotojų ir nesusijusių importuotojų interesai**

(259) Nė vienas naudotojas ar nesusijęs importuotojas nepranešė apie save, nebendradarbiavo atliekant šį tyrimą ir nepateikė klausimyno atsakymų, išskyrus pirmiau minėtą informaciją. Remdamasi turima informacija, Komisija nustatė, kad nėra įrodymų, kuriais vadovaujantis būtų galima nepritarti dėl pradinio tyrimo išvados, kad neigiamo poveikio nesusijusiems importuotojams negalima laikyti neproporcingu ir kad jį sušvelnina alternatyvių tiekimo šaltinių prieinamumas. Teigiamas kompensacinių priemonių poveikis Sąjungos rinkai, visų pirma Sąjungos pramonei, yra didesnis nei galimas neigiamas poveikis kitoms interesų grupėms. Iš tiesų, atlikus tyrimą patvirtinta, kad, be Kinijos, daugėja kitų tiekimo šaltinių iš trečiųjų šalių. Todėl Komisija padarė išvadą, kad toliau taikant priemones nebūtų daroma neproporcinga žala naudotojams ir importuotojams.

(260) Atskleidus faktus viena suinteresuotoji šalis teigė, kad jei priemonės nebus panaikintos, elektriniai dviračiai ir toliau bus pernelyg brangūs ir mažiau prieinami naudotojams. Ji teigė, kad panaikinus priemones sumažėtų elektrinių dviračių kainos ir todėl labai padidėtų elektrinių dviračių pardavimas. Komisija laikėsi nuomonės, kad mažesnės kainos nebūtinai lemia didesnį pardavimą, nes sauga, kokybė, patikimumas ir paslaugos, be kainų, taip pat yra kriterijai, kuriuos naudotojai vertina svarstydami, ar įsigyti elektrinį dviratį. Be to, jei priemonės būtų panaikintos, tai padarytų neigiamą poveikį Sąjungos pramonės ekonominei padėčiai, o tai paveiktų inovacijas ir produktų įvairovę, o naudotojai turėtų mažiau pasirinkimo galimybių. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

6.4. **Išvada dėl Sąjungos interesų**

(261) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad nėra jokių įtikinamų priežasčių manyti, kad tolesnis galiojančių priemonių taikymas importuojamam KLR kilmės peržiūrimajam produktui neatitiktų Sąjungos interesų.

7. **ANTISUBSIDINĖS PRIEMONĖS**

(262) Remiantis Komisijos padarytomis išvadomis dėl subsidijavimo tęsimosi, žalos pasikartojimo ir Sąjungos interesų, importuojamiems KLR kilmės elektriniams dviračiams turėtų būti toliau taikomos antisubsidinės priemonės.

(263) Siekiant sumažinti priemonių vengimo riziką, kylančią dėl muitų normų skirtumų, reikia imtis specialių priemonių, kad būtų užtikrinamas individualių kompensacinių muitų taikymas. Individualūs kompensaciniai muitai taikomi tik jei valstybių narių muitinėms pateikiama galiojanti komercinė sąskaita faktūra. Ši sąskaita faktūra turi atitikti šio reglamento 1 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus. Kol tokia sąskaita faktūra nėra pateikta, importuojamiems produktams turėtų būti taikomas visiems kitiems importuojamiems KLR kilmės produktams nustatytas kompensacinis muitas.

(264) Nors tokią sąskaitą faktūrą būtina pateikti valstybių narių muitinėms, kad jos importuojamiems produktams pritaikytų individualias kompensacinio muito normas, ji nėra vienintelis elementas, į kurį muitinės turėtų atsižvelgti. Iš tikrųjų, net jeigu valstybių narių muitinės gauna šią sąskaitą faktūrą, atitinkančią visus šio reglamento 1 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus, jos vis tiek privalo atlikti įprastas patikras ir, kaip visais kitais atvejais, gali reikalauti papildomų dokumentų (vežimo dokumentų ir kt.), kad patikrintų deklaracijos duomenų tikslumą ir užtikrintų, kad tolesnis mažesnės muito normos taikymas būtų pagrįstas ir atitiktų muitų teisės reikalavimus.

(265) Jeigu nustačius atitinkamas priemones labai padidėtų kurios nors iš bendrovių, kuriai taikomos mažesnės individualios muito normos, importo į Sąjungą apimtis, tokį padidėjimą būtų galima laikyti prekybos pobūdžio pasikeitimu dėl nustatytų priemonių, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 23 straipsnio 1 dalį. Tokiomis aplinkybėmis, jeigu tenkinamos sąlygos, gali būti inicijuojamas vengimo tyrimas. Atliekant šį tyrimą galima, *inter alia*, išnagrinėti, ar reikia panaikinti individualią (-ias) muito normą (-as) ir atitinkamai nustatyti visos šalies mastu taikomą muitą.

(266) Šiame reglamente nurodytos individualios konkrečioms bendrovėms taikytinos kompensacinio muito normos taikomos tik nurodytų juridinių asmenų pagamintam importuojamam KLR kilmės peržiūrimajam produktui. Importuojamam peržiūrimajam produktui, pagamintam bet kurios kitos bendrovės, kuri konkrečiai nepaminėta šio reglamento rezoliucinėje dalyje, įskaitant subjektus, susijusius su konkrečiai paminėtomis bendrovėmis, turėtų būti taikoma visam kitam Kinijos Liaudies Respublikos kilmės importui nustatyta muito norma. Tokioms bendrovėms neturėtų būti taikomos jokios individualios kompensacinio muito normos.

(267) Pasikeitus pavadinimui bendrovė gali prašyti taikyti individualią muito normą. Prašymas turi būti teikiamas Komisijai ([88]). Prašyme turi būti pateikta visa susijusi informacija, kuria remiantis galima įrodyti, kad šis pasikeitimas nedaro poveikio bendrovės teisei naudotis jai jau taikoma muito norma. Jei bendrovės pavadinimo pakeitimas nedaro poveikio jos teisei naudotis jai taikoma muito norma, reglamentas dėl pavadinimo pakeitimo bus paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(268) Atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES, Euratomas) 2024/2509 ([89]) dėl Sąjungos bendrajam biudžetui taikomų finansinių taisyklių 109 straipsnį, jei suma turi būti kompensuojama remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu, mokėtinų delspinigių norma yra Europos Centrinio Banko savo pagrindinėms refinansavimo operacijoms taikoma norma, paskelbta *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* C serijoje ir galiojusi kiekvieno mėnesio pirmą kalendorinę dieną.

(269) Šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2016/1036 15 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračiams su pedalais ir su pagalbiniu elektriniu varikliu, kurių KN kodai šiuo metu yra 8711 60 10 ir ex 8711 60 90 (TARIC kodas 8711 60 90 10), nustatomas galutinis kompensacinis muitas.

2. Galutinio kompensacinio muito norma, taikoma 1 dalyje aprašytų produktų, kuriuos pagamino toliau nurodytos bendrovės, neto kainai Sąjungos pasienyje prieš sumokant muitą, yra tokia:

Kilmės šalis	Bendrovė	Galutinis kompensacinis muitas	Papildomas TARIC kodas
Kinijos Liaudies Respublika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium (Belgija).
([89]) 2024 m. rugsėjo 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) 2024/2509 dėl Sąjungos bendrajam biudžetui taikomų finansinių taisyklių (OL L, 2024/2509, 2024 9 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Kilmės šalis	Bendrovė	Galutinis kompensacinis muitas	Papildomas TARIC kodas
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd ir 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
	Kitos I priede išvardytos bendradarbiaujančios bendrovės	9,2 %	Žr. I priedą.
	Bendrovės, kurios nebendradarbiavo per pradinį antisubsidijų tyrimą, tačiau bendradarbiavo atliekant analogišką pradinį antidempingo tyrimą, išvardytos II priede	17,2 %	Žr. II priedą
	Visas kitas Kinijos Liaudies Respublikos kilmės importas	17,2 %	C999

3. 2 dalyje nurodytoms bendrovėms nustatytos individualios muito normos taikomos, jeigu valstybių narių muitinėms pateikiama galiojanti komercinė sąskaita faktūra, kurioje pateikiama deklaracija su nurodyta data ir pasirašyta tą sąskaitą faktūrą išdavusio subjekto atstovo, kurio nurodomas vardas, pavardė ir pareigos: „Aš, toliau pasirašęs (-iusi), patvirtinu, kad (kiekį) šioje sąskaitoje faktūroje nurodyto (peržiūrimasis produktas), parduodamo eksportui į Europos Sąjungą, [nagrinėjamoji šalis] pagamino (bendrovės pavadinimas ir adresas) (papildomas TARIC kodas). Patvirtinu, kad šioje sąskaitoje faktūroje pateikta informacija yra išsami ir teisinga.“ Jeigu tokia sąskaita faktūra nepateikiama, taikomas visoms kitoms bendrovėms nustatytas muitas.

4. Tais atvejais, kai iš tam tikriems eksportuojantiems gamintojams nustatyto antidempingo muito atimamas kompensacinis muitas, pagal Reglamento (ES) 2016/1037 21 straipsnį pateikus grąžinamosios išmokos prašymą taip pat pradedamas tam eksportuojančiam gamintojui nustatyto dempingo skirtumo, buvusio tyrimo dėl grąžinamosios išmokos tiriamuoju laikotarpiu, vertinimas. Pareiškėjui grąžintinos sumos dydis negali viršyti surinkto muito ir bendro kompensacinio ir antidempingo muito, nustatyto atliekant tyrimą dėl grąžinamosios išmokos, skirtumo.

5. Jeigu nenurodyta kitaip, taikomos galiojančios muitus reglamentuojančios nuostatos.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2025 m. sausio 23 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

I PRIEDAS

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

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

II PRIEDAS

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