2025/114

24.1.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2025/114

(2025. gada 23. janvāris),

ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kas veikta atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1037 18. pantam, nosaka galīgo kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulu (ES) 2016/1037 par aizsardzību pret subsidētu importu no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ("pamatregula") ([1]), un jo īpaši tās 18. pantu,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Spēkā esošie pasākumi

(1) Ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/72 ([2]) ("sākotnējā regula") Eiropas Komisija ("Komisija") noteica kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR", "attiecīgā valsts" jeb "Ķīna") izcelsmes elektrisko velosipēdu importam. Patlaban ir spēkā kompensācijas maksājumi no 3,9 % līdz 17,2 % apmērā ("sākotnējie pasākumi"). Izmeklēšana, kuras rezultātā tika noteikti sākotnējie pasākumi, tālāk tekstā tiks saukta par "sākotnējo izmeklēšanu".

(2) Pēc Vispārējās tiesas sprieduma lietā T-243/19 ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/610 ([3]) kompensācijas maksājumi attiecībā uz *Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd* 2023. gada martā tika noteikti atkārtoti. Atkārtoti noteikto maksājumu noteica tādā pašā līmenī kā sākotnējā regulā. Tādējādi patlaban ir spēkā kompensācijas maksājuma likmes, kas noteiktas ar Īstenošanas regulu (ES) 2019/72.

(3) Komisija ar Īstenošanas regulu (ES) 2019/73 ([4]) Ķīnas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam noteica arī galīgos antidempinga pasākumus. Patlaban ir spēkā antidempinga maksājumi no 9,9 % līdz 70,1 % apmērā.

1.2. Termiņbeigu pārskatīšanas sākšana

(4) Pamatojoties uz pamatregulas 18. pantu, Komisija 2024. gada 17. janvārī sāka termiņbeigu pārskatīšanu attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importu Savienībā. Tā publicēja paziņojumu par procedūras sākšanu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([5]) ("paziņojums par procedūras sākšanu").

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

([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/72 (2019. gada 17. janvāris), ar ko nosaka galīgu kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L 16, 18.1.2019., 5. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/610 (2023. gada 17. marts), ar ko attiecībā uz *Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd* pēc Vispārējās tiesas sprieduma lietā T-243/19 atkārtoti nosaka galīgu kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L 80, 20.3.2023., 54. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/73 (2019. gada 17. janvāris), ar ko nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kurš noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L 16, 18.1.2019., 108. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Paziņojums par to antisubsidēšanas pasākumu termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu, kuri piemērojami Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV C, C/2024/798, 17.1.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komisija sāka izmeklēšanu pēc tam, kad Eiropas Velosipēdu ražotāju apvienība ("pieprasījuma iesniedzējs") 2023. gada 16. oktobrī iesniedza pārskatīšanas pieprasījumu ("pieprasījums") elektrisko velosipēdu Savienības ražošanas nozares vārdā pamatregulas 10. panta 6. punkta nozīmē. Pieprasījumā bija iekļauti pierādījumi par subsidēšanas turpināšanās un Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma atkārtošanās iespējamību, un tie bija pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu.

(6) Pirms termiņbeigu pārskatīšanas sākšanas Komisija informēja Ķīnas valdību ("ĶV") ([6]), ka ir saņēmusi pienācīgi dokumentētu pieprasījumu, un aicināja ĶV uz apspriešanos saskaņā ar pamatregulas 10. panta 7. punktu. ĶV neatbildēja, un tāpēc apspriešanās nenotika.

1.3. **Pārskatīšanas izmeklēšanas periods un attiecīgais periods**

(7) Subsidēšanas un kaitējuma izmeklēšana aptvēra laikposmu no 2023. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim ("pārskatīšanas izmeklēšanas periods" jeb "PIP"). Kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamības novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra laikposmu no 2020. gada 1. janvāra līdz pārskatīšanas izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

1.4. **Ieinteresētās personas**

(8) Paziņojumā par procedūras sākšanu ieinteresētās personas tika aicinātas sazināties ar Komisiju, lai piedalītos izmeklēšanā. Turklāt Komisija īpaši informēja pieprasījuma iesniedzēju, citus zināmos Savienības ražotājus, zināmos ĶTR ražotājus un ĶTR iestādes, zināmos importētājus, lietotājus, kā arī attiecīgās zināmās apvienības par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu un aicināja tās piedalīties.

(9) Ieinteresētajām personām bija iespēja sniegt piezīmes par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu un pieprasīt uzklausīšanu Komisijā un/vai pie tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersonas. *Ad hoc* grupa astoņu Savienības uzņēmumu vārdā, kuri veic no Ķīnas un citām trešām valstīm importētu e-velosipēdu daļu montāžu, pieteicās un sniedza piezīmes. Šīs piezīmes neattiecās uz pašu procedūras sākšanu un ir aplūkotas turpmāk 6. iedaļā par Savienības interesēm. Šī grupa arī pieprasīja uzklausīšanu Komisijā, kas notika 2024. gada 30. aprīlī.

1.5. **Atlase**

(10) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka tā varētu atlasīt ieinteresētās personas saskaņā ar pamatregulas 27. pantu.

1.5.1. *Savienības ražotāju atlase*

(11) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija ir norādījusi, ka ir nolēmusi ierobežot izmeklēšanu līdz pietiekamam skaitam Savienības ražotāju, izmantojot atlasi. Komisija izveidoja izlasi, pamatojoties uz lielāko reprezentatīvo ražošanas apjomu, ko noteiktajā termiņā būtu iespējams pienācīgi izmeklēt.

(12) Komisija saskaņā ar pamatregulas 27. pantu aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par provizorisko izlasi. Piezīmes par provizorisko izlasi netika saņemtas. Izlase tika uzskatīta par reprezentatīvu Savienības ražošanas nozarei.

1.5.2. *Importētāju atlase*

(13) Lai izlemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija aicināja visus nesaistītos importētājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju.

(14) Neviens nesaistītais importētājs nesniedza atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem.

([6]) Šajā regulā apzīmējums "ĶV" lietots plašā nozīmē, ar to apzīmējot Valsts padomi, kā arī visas ministrijas, departamentus, aģentūras un pārvaldes iestādes centrālajā, reģionālajā un vietējā līmenī.

1.5.3. *ĶTR ražotāju eksportētāju atlase*

(15) Lai izlemtu, vai ir nepieciešama atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija lūdza visus zināmos ražotājus Ķīnas Tautas Republikā sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju. Turklāt Komisija lūdza Ķīnas Tautas Republikas pārstāvniecību Eiropas Savienībā apzināt citus iespējamos ražotājus, kas būtu ieinteresēti piedalīties izmeklēšanā, un/vai ar tiem sazināties.

(16) Tikai divi ražotāji eksportētāji no Ķīnas Tautas Republikas sniedza atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem, un tāpēc tika uzskatīts, ka atlase nebija vajadzīga. Tomēr abi uzņēmumi kopā veidoja mazāk nekā 0,1 % no Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozares i) eksporta uz Savienību, ii) pārdošanas apjoma iekšzemes tirgū un iii) Ķīnas ražošanas jaudas ziņā pārskatīšanas izmeklēšanas periodā. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka abus uzņēmumus nevarēja uzskatīt par reprezentatīviem Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei termiņbeigu pārskatīšanas izmeklēšanas vajadzībām un ka, balstoties uz informāciju par šiem konkrētajiem uzņēmumiem, nevarēja izdarīt konstatējumus, kas būtu reprezentatīvi visam eksportam no ĶTR uz Savienību.

(17) Attiecīgi Komisija secināja, ka ĶTR elektrisko velosipēdu ražotāju sadarbība nebija pietiekama, lai izdarītu reprezentatīvus konstatējumus, un informēja abus uzņēmumus, kā arī Ķīnas Tautas Republikas iestādes, ka Komisija plāno piemērot pamatregulas 28. pantu un savus konstatējumus par subsidēšanas un kaitējuma turpināšanos vai atkārtošanos attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes importu balstīt uz pieejamajiem faktiem.

1.6. **Atbildes uz anketas jautājumiem un pārbaudes apmeklējumi**

(18) Komisija aicināja abus uzņēmumus, kas bija snieguši atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem, sazināties ar Komisijas dienestiem, ja tie plāno aizpildīt atbildes uz anketas jautājumiem, neraugoties uz to, ka tie nebija reprezentatīvi attiecībā uz e-velosipēdu ražošanas nozari ĶTR (sk. iepriekš). Sākot izmeklēšanu, anketas kopijas tika iekļautas lietas materiālos, kas pieejami ieinteresētajām personām, un Tirdzniecības ĢD tīmekļa vietnē. Netika iesniegta neviena atbilde uz anketas jautājumiem.

(19) Komisija 2024. gada 12. februārī nosūtīja anketu Ķīnas valdībai ("ĶV"). ĶV tika arī lūgts pārsūtīt īpašas anketas i) Ķīnas Eksporta un kredītapdrošināšanas korporācijai ("*Sinosure*"), ii) e-velosipēdu motoru, akumulatoru un citu e-velosipēdu daļu un sastāvdaļu ražotājiem un izplatītājiem un iii) bankām un citām finanšu iestādēm, par kurām Ķīnas valdībai ir zināms, ka tās ir sniegušas aizdevumus attiecīgajai ražošanas nozarei.

(20) Komisija atbildes uz iepriekš minētajām anketām nesaņēma. Attiecīgi Komisija 2024. gada 5. aprīļa verbālnotā informēja ĶV, ka tā plāno piemērot pamatregulas 28. pantu attiecībā uz ĶV nosūtītajās anketās pieprasīto informāciju, un aicināja ĶV sniegt piezīmes par to. Piezīmes netika saņemtas.

(21) Komisija pieprasīja un pārbaudīja visu informāciju, ko uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu dempinga un kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamību un Savienības intereses. Pamatojoties uz pamatregulas 26. pantu, šādu uzņēmumu telpās veica pārbaudes apmeklējumus.

Ražotāji Savienībā:

— *Cube Bikes*, Vācija,

— *Accell Hunland*, Ungārija,

— *Cross*, Bulgārija.

1.7. **Informācijas izpaušana**

(22) Komisija 2024. gada 25. oktobrī izpauda būtiskos faktus un apsvērumus, uz kuru pamata tā plānoja saglabāt spēkā kompensācijas maksājumus. Visām personām tika atvēlēts termiņš, kurā tās varēja sniegt piezīmes par izpausto informāciju.

(23) Vairākas ieinteresētās personas iesniedza piezīmes, kuras Komisija ņēma vērā un izskatīja 2.3., 3.9. un 6. iedaļā. Notika uzklausīšana ar vienu personu, kura to bija pieprasījusi.

2. **PĀRSKATĀMAIS RAŽOJUMS, ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS**

2.1. **Pārskatāmais ražojums**

(24) Pārskatāmais ražojums ir tas pats, kas sākotnējā izmeklēšanā, proti, velosipēdi ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru ("elektriskie velosipēdi" jeb "e-velosipēdi"), kurus patlaban klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (*Taric* kods 8711 60 90 10).

2.2. **Attiecīgais ražojums**

(25) Ražojums, uz ko attiecas šī izmeklēšana, ir Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārskatāmais ražojums.

2.3. **Līdzīgais ražojums**

(26) Kā tika konstatēts sākotnējā izmeklēšanā, šajā termiņbeigu pārskatīšanas izmeklēšanā apstiprinājās, ka tālāk minētajiem ražojumiem ir vienādas fizikālās un tehniskās pamatīpašības, kā arī vieni un tie paši pamatlietojumi:

— attiecīgajam ražojumam, ko eksportē uz Savienību,

— pārskatāmajam ražojumam, ko ražo un pārdod Ķīnas Tautas Republikas iekšzemes tirgū,

— pārskatāmajam ražojumam, ko ražotāji eksportētāji ražo un pārdod pārējām pasaules valstīm, un

— pārskatāmajam ražojumam, ko Savienībā ražo un pārdod Savienības ražošanas nozare.

(27) Tādēļ šie ražojumi uzskatāmi par līdzīgiem ražojumiem pamatregulas 2. panta c) punkta nozīmē.

(28) No informācijas, ko pēc informācijas izpaušanas sniedza viena persona, izriet, ka Komisijai esot jāprecizē, ka par attiecīgo ražojumu neesot jāuzskata tādas daļas, kuras importē ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2024/1279 ([7]) no maksājuma atbrīvotie importētāji un/vai kuras importētas no ārvalstu eksportētājiem, kas atbrīvoti no maksājumiem. No šīs personas sniegtās informācijas izriet, ka esot jāprecizē – ja attiecīgā ražojuma daļas, kas domātas lietojumam attiecīgajā ražojumā, importē atsevišķi, uz tām neattiecoties kompensācijas maksājumi.

(29) Komisija uzskata, ka tāds precizējums nav pamatots, jo uz daļām neattiecas tie pasākumi, uz kuriem attiecas šī pārskatīšana. Pamatojoties uz iepriekš minēto, šis apgalvojums tika noraidīts.

([7]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2024/1279 (2024. gada 8. maijs), kas attiecas uz tiem atbrīvojumiem no paplašinātā antidempinga maksājuma par konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēda daļu importu, kuri noteikti, ievērojot Komisijas Regulu (EK) Nr. 88/97 (OV L, 2024/1279, 21.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. SUBSIDĒŠANAS TURPINĀŠANĀS IESPĒJAMĪBA

(30) Komisija saskaņā ar pamatregulas 18. pantu un, kā minēts paziņojumā par procedūras sākšanu, pārbaudīja, vai spēkā esošo pasākumu izbeigšanas rezultātā subsidēšana varētu turpināties.

3.1. Nesadarbošanās un pieejamo faktu izmantošana saskaņā ar pamatregulas 28. panta 1. punktu

(31) Komisija 2024. gada 12. februārī nosūtīja anketu Ķīnas valdībai ("ĶV"). ĶV tika arī lūgts pārsūtīt īpašas anketas i) Ķīnas Eksporta un kredītapdrošināšanas korporācijai ("*Sinosure*"), ii) e-velosipēdu motoru, akumulatoru un citu e-velosipēdu daļu un sastāvdaļu ražotājiem un izplatītājiem un iii) bankām un citām finanšu iestādēm, par kurām ĶV ir zināms, ka tās ir sniegušas aizdevumus attiecīgajai nozarei.

(32) Komisija atbildes uz iepriekš minētajām anketām nesaņēma. Attiecīgi Komisija 2024. gada 5. aprīļa verbālnotā informēja ĶV, ka tā plāno piemērot pamatregulas 28. pantu attiecībā uz ĶV nosūtītajās anketās pieprasīto informāciju, un aicināja ĶV sniegt piezīmes par to. Piezīmes netika saņemtas.

(33) Ņemot vērā to, ka ĶTR elektrisko velosipēdu ražotāju sadarbība nebija pietiekama, lai izdarītu reprezentatīvus konstatējumus šīs termiņbeigu pārskatīšanas vajadzībām (sk. 16. un 17. apsvērumu iepriekš), kā arī ņemot vērā ĶV un to citu attiecīgo ieinteresēto personu ĶTR nesadarbošanos, kurām tika lūgts sniegt informāciju, kā aprakstīts iepriekš, Komisija, lai noteiktu elektrisko velosipēdu ražošanas nozares subsidēšanas turpināšanās iespējamību ĶTR, saskaņā ar pamatregulas 28. pantu izmantoja pieejamos faktus.

(34) Attiecīgi Komisija savā analīzē izmantoja visus tai pieejamos faktus, konkrēti:

a) pieprasījumā iekļauto informāciju;

b) Komisijas sākotnējā izmeklēšanā izdarītos konstatējumus, kas izklāstīti Īstenošanas regulā (ES) 2019/72;

c) konstatējumus, kas izdarīti pēdējās antisubsidēšanas izmeklēšanās, ko Komisija veikusi saistībā ar atbalstāmām nozarēm Ķīnā, piemēram, krītotā papīra nozari ([8]) (KP izmeklēšana), karsti velmētu plakanu tērauda izstrādājumu nozari ([9]) (KVPT izstrādājumu izmeklēšana), stikla elementāršķiedras nozari (SE izmeklēšana) ([10]) un optiskās šķiedras kabeļu nozari (OŠK izmeklēšana) ([11]), kurās tika pārbaudītas līdzīgas subsīdijas;

d) Komisijas dienestu darba dokumentu *Significant Distortions in the Economy of the People' s Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* ("Ziņojums par Ķīnu") ([12]).

([8]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1647 (2023. gada 21. augusts), ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kura veikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1037 18. pantu, nosaka galīgo kompensācijas maksājumu konkrēta Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes krītotā papīra importam (OV L 207, 22.8.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1123 (2023. gada 7. jūnijs), ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kas veikta, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1037 18. pantu, nosaka galīgo kompensācijas maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes karsti velmētu plakanu dzelzs, neleģētā tērauda vai cita leģētā tērauda velmējumu importam (OV L 148, 8.6.2023., 84. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/328 (2021. gada 24. februāris), ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kas veikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1037 18. pantu, nosaka galīgo kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes nepārtrauktās stikla elementāršķiedras izstrādājumu importam (OV L 65, 25.2.2021., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/72 (2022. gada 18. janvāris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus Ķīnas Tautas Republikas optiskas šķiedras kabeļu importam un groza Īstenošanas regulu (ES) 2021/2011, ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes optiskās šķiedras kabeļu importam (OV L 12, 19.1.2022., 34. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Ievadpiezīmes par elektrisko velosipēdu ražošanas nozari ĶTR**

(35) Sākotnējā izmeklēšanā Komisija konstatēja, ka ĶV ir stratēģisks redzējums, kā, īstenojot vairākus valsts, vietējā līmeņa un nozaru plānus, pilnveidot un attīstīt galvenās nozares, piemēram, elektrisko velosipēdu ražošanas nozari. Konkrētāk, ĶTR Valsts ekonomiskās un sociālās attīstības trīspadsmitās piecgades plānā ("13. piecgades plāns"), kas attiecas uz 2016.–2020. gadu, jauno energoavotu automobiļu nozare ir nosaukta par stratēģisko nozari ([13]), savukārt Vieglās rūpniecības attīstības plānā tam pašam periodam (2016.–2020. gads), ko ĶV sagatavoja, lai īstenotu 13. piecgades plānu un iniciatīvu *Made in China 2025*, par galvenajam nozarēm ir īpaši nosauktas velosipēdu un akumulatoru ražošanas nozares.

(36) Kā aprakstīts sākotnējā regulā ([14]), saskaņā ar Vieglās rūpniecības attīstības plānu velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarēs ir vajadzīga "tehnoloģijas reformu inženiertehniskā izstrāde", ko panāk, "industrializējot jaunu materiālu velosipēdus, inteliģentās, videi nekaitīgās un efektīvās elektrisko velosipēdu ražošanas līniju un būtiskās daļas". Minētajā plānā jo īpaši ir arī ieteikts "sekmēt velosipēdu ražošanas nozares attīstību svara ziņā vieglas, daudzveidīgas, modernas un inteliģentas produkcijas virzienā; paātrināt īpaši izturīgu vieglu materiālu, pārvades, piedziņas sistēmas, jaunās enerģijas, inteliģento sensoru tehnoloģijas un lietu interneta tehnoloģijas pētniecību un izstrādi, kā arī lietojumu; pievērsties tādu daudzveidīgu velosipēdu izstrādei, kas ir piemēroti modernai un ikdienas lietošanai, treniņiem un fitnesam, tāliem braucieniem laukos un ir ar augstu salocīšanas veiktspēju, un tādu elektrisko velosipēdu izstrādei, kas ir saderīgi ar standarta un inteliģentajiem elektriskajiem velosipēdiem, kuriem ir litija jonu akumulators". Turklāt Vieglās rūpniecības attīstības plānā ir arī uzskaitīti daži konkrēti politikas pasākumi, lai sekmētu pamatnozares, piemēram, elektrisko velosipēdu un akumulatoru nozares. Tajā jo īpaši bija minēti tādi pasākumi kā reforma tirgus pieejamības uzlabošanai, finanšu nodokļu politikas atbalsta palielināšana, kā arī finanšu atbalsts.

(37) Runājot tieši par velosipēdu ražošanas nozari, Ķīnas Velosipēdu ražotāju asociācijas ("*CBA*") izdotajā 13. piecgades plānā velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei 2016.–2020. gadam velosipēdu ražošanas nozare turklāt ir minēta kā viena no jaunajām ražošanas nozarēm, un tajā ir noteikts šādi: "*jauno ražošanas nozaru līmenis ir paaugstināts līdz valsts stratēģijas līmenim, piemēram, tādām nozarēm kā jaunā enerģija, jauni materiāli, internets, energotaupība un vides aizsardzība, kā arī informācijas tehnoloģija, tāpēc par nenovēršamu tendenci tradicionālajām ražošanas nozarēm ir kļuvusi ienākšana vidējā un augstākā līmeņa tehnoloģiju kopienā. Jo īpaši pēc piektās plenārsesijas, kas ierosināta, lai "veicinātu mazoglekļa satiksmes un transporta attīstību un sekmētu videi nekaitīgu pārvietošanos ar velosipēdiem", velosipēdu ražošanas nozare noteikti izmantos jaunās vēsturiskās attīstības iespējas.*" Turklāt 13. velosipēdu plānā ir noteikts, ka "*velosipēdu un rezerves detaļu eksporta apjoms saglabāsies stabils, un elektrisko velosipēdu eksports krasi palielināsies. Tiks vēl vairāk nostiprināta ražošanas nozares integrācija, un vadošo uzņēmumu ieguldījums izlaides apjomā pārsniegs 50 %. Ražošanas nozare radīs, kopīgi veidos un uzlabos 3–5 nozaru kopas un īpašos reģionus. Vidējā un augstākā līmeņa tehnoloģijas velosipēdu un litija akumulatoru elektrisko velosipēdu īpatsvars palielināsies katru gadu.*" Viens no plānā uzskaitītajiem galvenajiem uzdevumiem ir "*turpināt daudzveidīgu, augstākā līmeņa tehnoloģijas un zīmola velosipēdu izstrādi ražošanas nozarē un pakāpeniski palielināt to cilvēku īpatsvaru, kuri pārvietojas ar velosipēdu, un vidējā un augstākā līmeņa tehnoloģijas velosipēdu īpatsvaru; ieviest vieglos, litija akumulatoru un viedos elektriskos velosipēdus un pastāvīgi palielināt litija akumulatoru velosipēdu tirgus daļu un elektrisko velosipēdu eksporta īpatsvaru* ([15])."

(38) Turklāt to ieguldījumu projektu katalogā, kuri valdībai jāpārbauda un jāapstiprina, ĶV ir noteikusi paaugstinātu prioritāti alternatīvās enerģijas transportlīdzekļiem, tostarp elektriskajiem velosipēdiem: "Ražošanas jaudu, kas palielina tradicionālo, ar degvielu darbināmo transportlīdzekļu skaitu, stingri kontrolē tā, lai principā jauni tradicionālo, ar degvielu darbināmo transportlīdzekļu ražotāji vairs netiktu pārbaudīti un apstiprināti transportlīdzekļu būvniecībai. Pieliek pūles, lai aktīvi virzītu alternatīvās enerģijas transportlīdzekļu izstrādi veselībai nekaitīgā un pienācīgā veidā." ([16])

(39) *Made in China 2025*, Lēmumā Nr. 40 un Valsts stratēģijā zinātnes un tehnoloģiju attīstībai vidējā un ilgā termiņā (2006.–2020. gadam) atzīst, ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozare ir stratēģiska / atbalstāma pamatnozare, kuras attīstībai ir piešķirama prioritāte un atbalsts ([17]).

([13]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 97.–100. apsvērums.
([14]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 101.–106. apsvērums.
([15]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 109.–113. apsvērums.
([16]) Turpat, 114. apsvērums.
([17]) Turpat, 129. apsvērums.

(40) Turklāt sākotnējā izmeklēšanā arī tika konstatēts, ka ĶV ar dažādiem valsts, reģionu un nozaru līmeņa plāniem sekmēja ne tikai elektrisko velosipēdu, bet arī to daļu, sevišķi motoru un akumulatoru ([18]), ražošanas nozari. Proti, 13. piecgades plānā skaidri minēts atbalsts augstas efektivitātes enerģijas uzglabāšanai, savukārt Vieglās rūpniecības attīstības plānā akumulatoru ražošanas nozare bija minēta kā pamatnozare. Turklāt velosipēdu daļas, īpaši akumulatori, un rāmjiem paredzēti vieglie metāli bija ietverti atbalstāmo nozaru sarakstā Ārvalstu ieguldījumu nozaru ievirzes katalogā, kā arī Prioritāro nozaru katalogā ārvalstu ieguldījumiem Ķīnas centrālajā un rietumu reģionā. Visbeidzot, litija jona akumulatori bija ietverti atbalstāmo nozaru sarakstā Rūpniecības pārstrukturēšanas virzības katalogā.

(41) Tādējādi Komisija sākotnējā regulā secināja, ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozare un to daļu ražošanas nozare tiek uzskatīta par pamatnozarēm / stratēģiskām nozarēm, kuru attīstību ĶV aktīvi veicina kā politikas mērķi ([19]).

(42) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā tika apstiprināts, ka ĶV ir turpinājusi aktīvi atbalstīt elektrisko velosipēdu un to daļu ražošanas nozares attīstību, kas, kā izklāstīts turpmāk, dažādos politikas dokumentos un tiesību aktos joprojām tiek uzskatītas par pamatnozarēm Ķīnā.

Četrpadsmitais piecgades plāns

(43) Četrpadsmitajā piecgades plānā ("14. piecgades plāns") 2021.–2025. gadam ir uzsvērts ĶV stratēģiskais redzējums attiecībā uz pamatnozaru pilnveidi un attīstību ([20]). Tā I nodaļā noteikts, ka viens no galvenajiem attīstības virzieniem ir veicināt tradicionālo rūpniecības nozaru struktūras modernizāciju un padziļināt "tehnoloģisko revolūciju un industriālo pārveidi". Šī ideja ir plašāk izklāstīta IV nodaļā, kurā skaidrots, kā attīstīt optimizētu mūsdienīgu rūpniecības sistēmu nolūkā padarīt Ķīnu par "ražošanas dzinējspēku". Lai jaunās ražošanas nozares varētu "ātrāk un plašāk attīstīties", plāns, gluži tāpat kā 13. piecgades plāns, atbalsta "jauno energoavotu automobiļu un zaļu un videi nekaitīgu ražojumu" izstrādi un veicina to ražošanu.

(44) 14. piecgades plānu īsteno, pieņemot vietējos un nozaru plānus, kuros izklāsta rīcībpolitiku virzienus stratēģisko nozaru un sektoru attīstībai.

(45) Papildus 14. piecgades plānam katrā teritoriālajā līmenī to īsteno ar provinču un vietējiem plāniem, lai nodrošinātu efektīvu rīcību. Konkrēti piemēri sniegti turpmāk.

(46) Tiaņdzjiņas province savā 14. piecgades plānā ražošanas nozares augsta līmeņa attīstībai ir paredzējusi paātrinātu pārveidi, lai kļūtu par "spēcīgu ražošanas pilsētu" ([21]). Tiaņdzjiņā velosipēdu / elektrisko velosipēdu ražošanas nozari uzskata par "izdevīgā pozīcijā esošu ražošanas nozari", kas "enerģiski" jāattīsta ([22]). Jaunās enerģijas transportlīdzekļi ir arī Tiaņdzjiņas galvenā prioritāte, jo province vēlas attīstīt energotaupīgus un jaunās enerģijas transportlīdzekļus. Tiaņdzjiņas provinces plānā ir paredzēts paplašināt litija jonu akumulatoru nozari, attīstot materiālu, piemēram, niķeļa, grafīta un oglekļa silīcija, ražošanu, lai paātrinātu to izmantošanu jaunās enerģijas transportlīdzekļos. Būtiskas atbalstāmās jomas ir arī citu elektrisko velosipēdu ražošanai nepieciešamo materiālu ražošanas nozares, un tādas ir magnija un alumīnija sakausējuma lokšņu ražošana detaļām, piemēram, riteņu rumbām, un augstvērtīga tērauda ražošana tērauda stieņiem un stieplēm ([23]). Atbalstot 14. piecgades plānu, Tiaņdzjiņas vietējās pašvaldības Ārlietu birojs publicēja sarakstu ar 33 politikas stimuliem ekonomikas uzlabošanai 2023. gada 1. ceturksnī, tai skaitā subsīdijām līdz 50 miljoniem juaņu apmērā vienam uzņēmumam ([24]).

([18]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 116.–128. apsvērums.
([19]) Turpat, 130. apsvērums.
([20]) NPC, 2021, Outline of the 14th Five-Year Programme for National Economic and Social Development of the People's Republic of China and 2035 Long-term Vision, http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (skatīts 22.11.2023., ķīniešu valodā).
([21]) 14. piecgades plāns ražošanas nozares augsta līmeņa attīstībai Tiaņdzjiņā.
([22]) Turpat, 23. un 24. lpp.
([23]) Turpat, 14.–20. lpp.
([24]) 33 Policy Incentives by Tianjin for Economic Improvement in 2023 Q1, 10., 17., 18. punkts.

(47) Dzjansu province savā plānā ražošanas nozares augsta līmeņa attīstībai atbilstīgi 14. piecgades plānam ir noteikusi mērķi panākt ražošanas nozaru attīstību. Jaunās enerģijas transportlīdzekļi ir viena no galvenajām rūpniecības prioritātēm, kas tiks atbalstīta ar pētniecības un izstrādes programmām, kā arī, veicinot uzņēmumu apvienošanos un iegādi ([25]). Litija jonu akumulatorus uzskata par galvenajiem produktiem elektrotransportlīdzekļu ražošanai, un to izstrāde ir jāatbalsta, paredzot pētniecības un izstrādes programmas ([26]).

(48) Rīcības plānā rūpniecības ekonomikas stabila progresa veicināšanai un kvalitātes uzlabošanai Dždzjanas provincē ir paredzēts stiprināt rūpniecības ķēdi, īpašu uzmanību pievēršot konkrētām nozarēm, tai skaitā jaunās enerģijas transportlīdzekļiem. Jaunās enerģijas transportlīdzekļi ir viena no divdesmit septiņām nozarēm, kas saņems finansiālu atbalstu no Dždzjanas provinces ([27]).

(49) Rīcības plānā modernās vieglās rūpniecības un tekstilrūpniecības stratēģisko pīlāru klasteru izveidei Guandunas provincē (2021.–2025. gads) velosipēdu pārnesumu sistēmas ir minētas starp galvenajām tehnoloģijām un materiāliem modernas vieglās rūpniecības un tekstilrūpniecības pamatnozarēs. Plānā ir uzskaitītas piecas Guandunas provinces pilsētas, kas nodēvētas par Ķīnas "velosipēdu ielejām" (tās ir Guandžou, Šeņdžeņa, Huidžou, Dunguaņa un Džunšaņa) ([28]).

(50) Konkrētās rūpniecības nozares līmenī Ķīnas Velosipēdu ražotāju asociācija (*CBA*) izdeva 14. piecgades plānu velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei, lai nodrošinātu pamatu Ķīnas velosipēdu un elektrisko velosipēdu tirdzniecības izvēršanai ārvalstu tirgos. Arī sākotnējā izmeklēšanā ([29]) ir apstiprināts, ka *CBA* ir valsts iestāde pamatregulas 2. panta b) punkta nozīmē. *CBA* ir Ķīnas Nacionālās vieglās rūpniecības padomes ("*CNLIC*"), kas ir bijusī Vieglās rūpniecības ministrija, meitasuzņēmums. *CBA* Direktoru padomei ir arī ciešas saiknes ar ĶV. Turklāt valstij piederoša uzņēmuma jeb velosipēdu ražotāju asociācijas izpilddirektoram vai priekšsēdētājam vienmēr jābūt Ķīnas Komunistiskās partijas ("ĶKP") biedram. Pat tādu privātu e-velosipēdu ražošanas uzņēmumu valdē, kas ir *CBA* dalībnieki un ir pārstāvēti *CBA* valdē, vienmēr ir jābūt ĶKP biedram, un arī tas liecina par *CBA* kā valsts iestādes raksturu.

(51) Saskaņā ar 14. velosipēdu plānu vispārējā situācija velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas nozares attīstības jomā ir jāpārvalda, īstenojot "centralizētas" reformas un liekot uzsvaru uz vispārējo mērķi uzlabot kvalitāti, veicināt efektivitāti, kā arī veikt modernizāciju un veidot valsti ar spēcīgu velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas nozari. Plānā ir noteikti arī mērķi saglabāt lielu velosipēdu / e-velosipēdu eksporta apjomu un palielināt Ķīnas ražotāju starptautiskā tirgus daļu ([30]). Šie mērķi būtu jāsasniedz, īstenojot atbalsta politiku, piemēram, piešķirot īpašu finansējumu velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas nozares attīstības atbalstam ([31]).

(52) 14. piecgades plānā velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei ir aprakstīti Ķīnas velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas nozares attīstības trīs aspekti attiecībā uz laiku pēc 14. piecgades plāna perioda beigām, un tie ir: i) līdz 2025. gadam konsolidācijas ceļā un, veicot modernizāciju, panākt, ka Ķīna kļūst par spēcīgu velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas valsti; ii) līdz 2035. gadam panākt, ka Ķīnas velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas nozare kļūst par vadošo nozari starptautiskajā tirgū; iii) līdz gadsimta vidum panākt, ka Ķīna kļūst par velosipēdu / e-velosipēdu ražotāju, iegūstot "*spēcīgas velosipēdu / e-velosipēdu ražošanas valsts statusu*" ([32]). Papildus vispārējam valsts plānam velosipēdu / e-velosipēdu nozarei 14. piecgades plānā velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei ir paredzētas "reģionālā līmenī koordinētas attīstības stratēģijas" ([33]). Desmit reģioniem un provincēm ([34]) ir uzdots īstenot paredzētos plānus rūpniecības jomā, lai veicinātu elektrisko velosipēdu, velosipēdu un to daļu ražošanu nolūkā iekarot starptautisko tirgu.

([25]) High-quality development plan of manufacturing industry in Jiangsu Province, 42. lpp.
([26]) Turpat, 27. lpp.
([27]) The Action Plan for Promoting Steady Progress and Quality Improvement of Industrial Economy in Zhejiang Province, 2. un 15. lpp.
([28]) Action Plan for Developing Strategic Pillar Industry Clusters of Modern Light Industry and Textile in Guangdong Province (2021-2025), 12. un 15. lpp.
([29]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72 ("sākotnējā izmeklēšana par *Ķīnas izcelsmes e-velosipēdiem*").
([30]) 14. piecgades plāns velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei, 3. un 4. lpp. un 13. un 14. lpp., pieejams tiešsaistē: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Turpat 59., 62. un 63. lpp.
([32]) Turpat, 27. un 28. lpp.
([33]) Turpat, 35.–37. lpp.
([34]) Tiaņdzjiņa, *Wuqing* Velosipēdu un to daļu līdzattīstības zona, Hebei province, Dzjansu province, *Suzhou* Velosipēdu eksporta bāze, Dždzjanas province, *Taizhou* Elektrisko velosipēdu ražošanas un eksporta koncentrācijas zona, Guandunas province, *Foshan* Sporta velosipēdu pētniecības, attīstības un izstrādes rūpnieciskā bāze un Guansji province.

(53) Vēl viens būtisks politikas dokuments ir Vadošie norādījumi par vieglās rūpniecības augsta līmeņa attīstības veicināšanu, kuros paredzēti vairāki atbalsta pasākumi Ķīnas velosipēdu, e-velosipēdu un sastāvdaļu ražošanas nozarei ([35]). Norādījumu mērķis ir veicināt inovāciju un visu veidu velosipēdu un e-velosipēdu ražošanu un attīstīt akumulatoru ražošanu digitālās un zaļās pārkārtošanās vajadzībām. Tas ir jāpanāk ar nodokļu un finanšu atbalsta pasākumiem, integrētu rūpniecības klasteru izveidi un priekšrocību piešķiršanu, īstenojot politiku "Viena josla, viens ceļš" un "*Going Global*" ([36]).

Made in China 2025

(54) *Made in China 2025* ir valsts virzīta rūpniecības politika, kuras mērķis ir panākt, lai ĶTR iegūtu dominējošas pozīcijas globālajā augsto tehnoloģiju ražošanā, izmantojot valdības subsīdijas, valstij piederošus uzņēmumus un intelektuālā īpašuma iegādi, tādējādi aizstājot ārvalstu jaudu ([37]). Arī Amerikas Savienoto Valstu Tirdzniecības pārstāvja birojs ("*USTR*") ir konstatējis, ka Ķīnas valsts ir izveidojusi fondus ar vairāk nekā 500 miljardiem USD, kas pieejami noteiktu ražošanas nozaru atbalstam ([38]).

(55) Stratēģijā *Made in China 2025* ietilpst pasākumi, kas tieši attiecas uz e-velosipēdu ražošanu, proti, uzskaitīti līdz 2025. gadam izpildāmi stratēģiskie uzdevumi, to skaitā "*centienu intensificēšana progresīvās energotaupības un vides aizsardzības tehnoloģiju, procesu un aprīkojuma pētniecībā un izstrādē*", "*videi draudzīgu ražojumu pētniecības un izstrādes nostiprināšana, vieglu, maza enerģijas patēriņa un viegli reģenerējamu materiālu, tostarp motoru, boileru, iekšdedzes motoru un elektroierīču, ražošanas metožu vispārēja ieviešana, [..] un jauno materiālu ražošanas nozares, jaunās enerģijas ražošanas nozares, augstākā līmeņa aprīkojuma ražošanas nozares [..] videi nekaitīgas un mazoglekļa attīstības aktīva veicināšana*" ([39]).

Lēmums Nr. 40

(56) Valsts padomes Lēmums Nr. 40 ir 2005. gadā izdots juridisks dokuments ar mērķi veicināt rūpnieciskās struktūras pielāgošanu Ķīnā, sekmējot augsto tehnoloģiju nozaru attīstību un novecojušas ražošanas jaudas likvidēšanu ([40]). Rūpniecības strukturālo pielāgojumu ievirzes katalogā, kas ir pasākums Lēmuma Nr. 40 īstenošanai, ir sniegti būtiski norādījumi ĶV attiecībā uz ieguldījumu projektiem un politikas izstrādi un īstenošanu tādās jomās kā publiskās finanses, nodokļi, kreditēšana, imports un eksports, kā arī zemes izmantošana ([41]).

(57) Ar Lēmumu Nr. 40, kas ir juridiski saistošs valsts iestādēm un uzņēmējiem ĶTR, dažādas rūpniecības nozares ir iedalītas trīs kategorijās, proti, atbalstāmi, ierobežoti un aizliegti projekti. Saskaņā ar Lēmumu Nr. 40 vairākas būtiskas nozares ir atzītas par atbalstāmām un saņem vairākas subsīdijas (Valsts padome uzdod visām Ķīnas finanšu iestādēm sniegt kredīta veidā atbalstu un sola īstenot "citus preferenciālas politikas pasākumus attiecībā uz atbalstāmajiem projektiem"). Konkrētāk, 2019. gada Rūpniecības strukturālo pielāgojumu ievirzes dokumentā ([42]) akumulatori un vieglie materiāli ir iekļauti "atbalstāmo" projektu kategorijā (XIX nodaļa).

([35]) Guiding Opinions on Promoting the High-Quality Development of the Light Industry, 2022, pieejams tiešsaistē: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Turpat, 17., 18., 20., 21. un 23. punkts.

([37]) Valsts padomes paziņojums par stratēģijas *Made in China 2025* publicēšanu, https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

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

([39]) Valsts padomes paziņojums par stratēģijas *Made in China 2025* publicēšanu (pieejams: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

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

([41]) Valsts padomes Lēmums Nr. 40 par pagaidu noteikumu par rūpnieciskās struktūras pielāgošanas veicināšanu izsludināšanu un īstenošanu (2005); Rūpniecības strukturālo pielāgojumu ievirzes dokuments (2019) (pieejams: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Rūpniecības strukturālo pielāgojumu ievirzes dokuments (2019), 17. lpp., (pieejams: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf.)

(58) Turklāt velosipēdu daļas un jo īpaši akumulatori un rāmjiem paredzēti vieglie metāli ir ietverti Ārvalstu ieguldījumu nozaru ievirzes kataloga (2020. gada versija) ([43]) "atbalstāmo nozaru" sarakstā.

Secinājumi

(59) Pamatojoties uz iepriekš minēto un tā kā nav informācijas, kas liecinātu par pretējo, no tā izriet, ka e-velosipēdi un to piegādes ķēde joprojām ir ĶV "atbalstāmās" nozares un tādējādi var saņemt ĶV pastāvīgu atbalstu, kas ietver piekļuvi preferenciālam finansējumam, atbrīvojumus no nodokļiem, izejmateriālus par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo (zeme, akumulatori, motori u. c.), kā arī piekļuvi dotāciju programmām valsts, reģionālā un vietējā līmenī.

3.3. Šajā pārskatīšanas izmeklēšanā pārbaudītās subsīdijas un subsīdiju programmas

(60) Ņemot vērā nesadarbošanos, Komisija saskaņā ar pamatregulas 28. pantu nolēma pārbaudīt, pirmkārt, vai subsīdijas, kas tika kompensētas sākotnējā izmeklēšanā un kas minētas termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā, pārskatīšanas izmeklēšanas periodā turpināja piešķirt ieguvumu ĶTR elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei, un, otrkārt, vai subsidēšana varētu turpināties, ja pasākumi zaudētu spēku.

(61) Minētās subsīdijas vai subsīdiju programmas ir šādas:

a) preferenciāls finansējums:

aizdevumi un kredītlīnijas,

b) eksporta kredītapdrošināšana,

c) valdības veikta nodrošināšana ar precēm par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo:

motoru nodrošināšana par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo,

akumulatoru nodrošināšana par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo,

zemes izmantošanas tiesību nodrošināšana par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo,

d) tiešo nodokļu atbrīvojumu un samazinājumu programmas:

uzņēmumu ienākuma nodokļa ("UIN") samazinājums augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem,

UIN kompensācija pētniecības un izstrādes izdevumiem,

dividenžu nodokļa atbrīvojums kvalificētiem rezidentuzņēmumiem,

e) netiešo nodokļu un importa tarifu programmas:

atbrīvojumi no PVN un importa tarifu atlaides par importētu iekārtu un tehnoloģiju izmantošanu,

f) dotāciju programmas:

ad hoc *dotācijas, ko piešķir municipālās/reģionālās iestādes.*

3.4. Preferenciāls finansējums (aizdevumi, kredītlīnijas)

3.4.1. *Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi*

(62) Sākotnējā izmeklēšanā ([44]) Komisija konstatēja, ka valstij piederošas bankas ("VPB") bija valsts iestādes, jo tās veica valdības funkcijas un, to darot, tās īstenoja valdības pilnvaras. Turklāt Komisija arī konstatēja, ka katrā ziņā ĶV šīm bankām uzticējusi vai tās norīkojusi veikt funkcijas, kuras parasti ir valdības kompetencē pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē.

([43]) Ārvalstu ieguldījumu sakarā atbalstāmo nozaru katalogs, 129., 268., 269., 271. un 304. punkts (2022. gada izdevums, pieejams: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf.)

([44]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 3.5.1. iedaļa.

(63) Komisija, pamatojoties uz normatīvo un tiesisko regulējumu, ko piemēro finanšu nozarei ĶTR, jo īpaši Komercbanku likuma 34. pantu, Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 15. pantu un Lēmumu Nr. 40, arī konstatēja, ka privātām komercbankām Ķīnā tika uzticēts vai tās tika norīkotas īstenot valsts politiku pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē ([45]).

(64) Tādējādi Komisija sākotnējā izmeklēšanā secināja, ka visas finanšu iestādes, kas darbojas ĶTR, elektrisko velosipēdu ražošanas nozarē, kas bija atbalstāmā nozare, īstenoja valsts politiku un piešķīra aizdevumus, kā arī kredītlīnijas ([46]) ar preferenciālām likmēm.

(65) Tika konstatēts, ka tiek piešķirts ieguvums pamatregulas 3. panta 2. punkta un 6. panta b) punkta nozīmē, ciktāl valdības aizdevumi un kredītlīnijas tika piešķirti ar labvēlīgākiem nosacījumiem nekā tie, ko saņēmējs varētu iegūt brīvajā tirgū. Saņēmējiem piešķirtais ieguvums bija starpība starp procentu summu, ko uzņēmums faktiski samaksāja, un summu, ko uzņēmums maksātu par līdzīgu komerciālu aizdevumu / kredītlīniju, kas pieejami brīvajā tirgū ([47]).

(66) Tika konstatēts, ka šī subsīdiju programma ir īpaša pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo aizdevējas iestādes piešķīra preferenciālus aizdevumus un kredītlīnijas tikai ierobežotam skaitam uzņēmumu / nozaru, kuras ĶV uzskata par pamatnozarēm / stratēģiski svarīgām nozarēm, un viena no tādām ir elektrisko velosipēdu ražošanas nozare.

(67) Sākotnējā izmeklēšanā noteiktā subsīdijas likme attiecībā uz šo shēmu bija 0,23 %-2,77 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.4.2. *Subsīdiju programmas turpināšana*

(68) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā pieprasījuma iesniedzējs sniedzis pierādījumus, ka pēc sākotnējo pasākumu noteikšanas Ķīnas Tautas Republikas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare joprojām saņēma ieguvumu no preferenciāla finansējuma ([48]).

(69) Saskaņā ar pieprasījuma iesniedzēja sniegto informāciju Ķīnas valstij piederošās bankas joprojām dominē Ķīnas banku sistēmā, un tāpēc tām ir centrāla loma, sniedzot atbalstu un finansējot nozares, kuras ĶV atzinusi par atbalstāmām. Tas arī apgalvo, ka kopš 2021. gada ir palielinājies valstij piederošo banku piešķirtais preferenciālais finansējums, jo īpaši saistībā ar atbalstu tīrai enerģijai, videi nekaitīgu transportu, oglekļa emisiju samazināšanu un tradicionālo nozaru pārveidi par energotaupības nozarēm ([49]).

(70) Pieprasījuma iesniedzēja savāktie un iesniegtie pierādījumi liecināja, ka e-velosipēdu ražotāji turpināja saņemt preferenciālus aizdevumus un kredītlīnijas no Ķīnas bankām. Šādi aizdevumi un kredītlīnijas ir uzrādīti vairāku ražotājuzņēmumu gada pārskatos. Piemēram, e-velosipēdu ražotājs *Yadea* savos 2022. gada finanšu pārskatos ziņoja par diviem bezprocentu aizdevumiem no vietējām pašvaldībām jaunu ražotņu būvniecībai attiecīgi 460 miljonu CNY un 39 miljonu CNY apmērā ([50]). Cits e-velosipēdu ražotājs *JoyKie* 2022. gadā saņēma kredītlīnijas no vairākām Ķīnas bankām ([51]). Lai gan aizdevumu un kredītlīniju noteikumi ir konfidenciāli komercdokumenti, pieprasījuma iesniedzējs apgalvo, ka, līdzīgi kā sākotnējā izmeklēšanā, šādi aizdevumi un kredītlīnijas joprojām tiek izsniegti ar atvieglotiem nosacījumiem, ņemot vērā, ka e-velosipēdu nozare joprojām ir atbalstāma nozare.

([45]) Turpat, 218.–222. apsvērums.
([46]) Turpat, 222. un 297. apsvērums.
([47]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 3.5.4.2. un 3.5.4.3. iedaļa.
([48]) Sk. termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījuma atklātās versijas 63.–87. punktu un attiecīgos pielikumus.
([49]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 40. pielikums.
([50]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 11. pielikums, *Yadea 2022 Annual Report*, 179. un 184. lpp.
([51]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 11. pielikums, *JoyKie 2022 Annual Report*, 107. lpp. un turpmākās lappuses un 508. lpp.

(71) Komisija konstatēja, ka pārskatīšanas izmeklēšanas periodā Ķīnā joprojām dominēja vispārējais tiesiskais regulējums, kas bija spēkā sākotnējās izmeklēšanas laikā un kas uzlika pienākumu finanšu iestādēm, pieņemot finanšu lēmumus, pielāgoties rūpniecības politikas mērķiem. Kopš sākotnējās izmeklēšanas Ķīnas valsts patiešām ir vēl vairāk nostiprinājusi kontroli pār finanšu tirgu, lai tas labāk kalpotu reālās ekonomikas interesēm un atbilstu Ķīnas rūpniecības politikas mērķiem, tai skaitā novirzot līdzekļus prioritārajām nozarēm. To jo īpaši apliecina i) Banku likuma 34. pants, kurā noteikts, ka "*komercbankas savu kreditēšanas darbību veic saskaņā ar valsts ekonomiskās un sociālās attīstības vajadzībām un atbilstīgi valsts rūpniecības politikai*", ii) Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 15. pants, kurā noteikts, ka aizdevumu procentus var subsidēt, ja tas ir saskaņā ar valsts politiku veicināt konkrētu nozaru un tautsaimniecības jomu izaugsmi, un iii) Lēmums Nr. 40, kurā konkrētas rūpniecības nozares atzītas par "atbalstāmām" un tādām, kam jābūt privileģētai piekļuvei kredītiem ([52]).

(72) Šajā sakarā Komisija atgādināja, ka tā šajā izmeklēšanā ir konstatējusi (sk. 59. apsvērumu), ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozare ĶTR joprojām ir atbalstāma nozare.

(73) Ka Ķīnas finansēšanas nozare tiek sistemātiski izmantota par instrumentu rūpniecības politikas vajadzībām un nodrošina preferenciālu finansējumu atbalstāmajām nozarēm, apstiprina arī Komisijas vairāku neseno antisubsidēšanas izmeklēšanu ([53]) konstatējumi.

Īpašas iezīmes

(74) Ņemot vērā to, ka šī subsīdiju programma attiecas tikai uz uzņēmumiem atbalstāmajās nozarēs un nav pieejama visām ekonomikas nozarēm, Komisija konstatēja, ka tā ir īpaša pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē.

Ieguvums

(75) Tā kā Ķīnas ražotāji ĶV un finanšu iestādes Ķīnā nesadarbojās, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas perioda laikā saņemto subsīdijas apjomu.

(76) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija varēja secināt, ka ĶV turpināja piešķirt aizdevumus un kredītlīnijas e-velosipēdu nozarei ar preferenciāliem nosacījumiem saskaņā ar politiku, kas noteikta dažādos plānos un citos tiesību aktos, kuros elektrisko velosipēdu ražošanas nozare minēta kā atbalstāma nozare. Pārskatīšanas izmeklēšanas periodā e-velosipēdu nozares uzņēmumiem joprojām bija pieejami tieši nodoti naudas līdzekļi preferenciāla finansējuma veidā.

Secinājums

(77) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un to, ka nebija argumentu, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare pārskatīšanas izmeklēšanas periodā turpināja gūt labumu no subsīdijām preferenciālu aizdevumu un kredītlīniju veidā. Ņemot vērā finansiālā ieguldījuma esību, piešķirto ieguvumu un īpašās iezīmes, šīs subsīdiju programmas joprojām ir uzskatāmas par kompensējamām.

([52]) Komisijas dienestu darba dokuments *On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* ("Ziņojums par Ķīnu"), SWD(2024) 91 final, 10.4.2024., 6. iedaļa.

([53]) Īstenošanas regula (ES) 2023/1647, Īstenošanas regula (ES) 2023/1123 un Īstenošanas regula (ES) 2021/328.

3.5. **Eksporta kredītapdrošināšana**

3.5.1. *Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi*

(78) Sākotnējā izmeklēšanā Komisija konstatēja, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji saņēma subsīdijas eksporta kredītapdrošināšanas ar preferenciāliem noteikumiem veidā ([54]).

(79) Konkrētāk, Komisija konstatēja, ka vienīgais eksporta kredītapdrošināšanas pakalpojumu sniedzējs Ķīnā – *China Export & Credit Insurance Corporation* ("*Sinosure*") – bija valsts iestāde, kas veica valdības funkcijas attiecībā uz elektrisko velosipēdu nozari.

(80) Komisija arī konstatēja, ka *Sinosure* elektrisko velosipēdu eksportētājiem sniedza eksporta kredītapdrošināšanas pakalpojumus ar preferenciāliem noteikumiem, t. i., ar labākiem nosacījumiem nekā tirgū, tādējādi piešķirot ieguvumu ražotājiem eksportētājiem. Saņēmējiem piešķirto ieguvumu uzskatīja par starpību starp prēmijas summu, ko uzņēmums samaksāja par *Sinosure* sniegto īstermiņa apdrošināšanu, un prēmijas summu, ko uzņēmums maksātu par salīdzināmu eksporta kredītapdrošināšanu, kas iegūstama tirgus apstākļos ([55]).

(81) Visbeidzot, tā kā šī subsīdiju shēma bija atkarīga no eksporta, Komisija secināja, ka tā bija īpaša saskaņā ar pamatregulas 4. panta 4. punkta a) apakšpunktu un tādējādi ir kompensējama.

(82) Sākotnējā izmeklēšanā noteiktā subsīdiju likme attiecībā uz šo shēmu bija 0 %-0,50 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.5.2. *Subsīdiju programmas turpināšana*

(83) Līdzīgi kā sākotnējās izmeklēšanas laikā, *Sinosure* joprojām pilnībā pieder Ķīnas valstij. Pieprasījuma iesniedzējs uzskata, ka saskaņā ar ĶV diplomātisko, starptautiskās tirdzniecības, rūpniecības, fiskālo un finanšu politiku *Sinosure* ir pilnvarots veicināt Ķīnas eksportu un ieguldījumus, jo īpaši augsto tehnoloģiju vai augstas pievienotās vērtības ražošanas līdzekļu eksportu, piedāvājot eksporta kredītapdrošināšanu pret nemaksāšanas riskiem.

(84) *Sinosure* darbības juridiskais pamats ir tas pats, kas bija piemērojams sākotnējās izmeklēšanas laikā, proti, Paziņojums par tirdzniecības veicināšanas stratēģijas īstenošanu ar zinātnes un tehnoloģiju starpniecību, izmantojot eksporta kredītapdrošināšanu (*Shang Ji Fa* [2004] Nr. 368), ko kopīgi izdevusi *MOFCOM* un *Sinosure*, kā arī Paziņojums par 2006. gada Ķīnas augsto tehnoloģiju eksporta kataloga izdošanu (*Guo Ke Fa Ji Zi* [2006] Nr. 16).

(85) Saskaņā ar *Sinosure* tīmekļa vietnē sniegto informāciju ([56]) tā ir valsts finansēta un uz politiku orientēta apdrošināšanas sabiedrība, ko izveidojusi un atbalsta valsts, lai veicinātu Ķīnas ārējo ekonomisko attiecību un tirdzniecības attīstību un sadarbību. Tā veicina Ķīnas preču, tehnoloģiju un pakalpojumu eksportu, jo īpaši augsto tehnoloģiju un augstas pievienotās vērtības ražošanas līdzekļu, piemēram, mehānisko un elektrisko ražojumu, eksportu, un tādējādi efektīvi kalpo valsts stratēģijām, pārdomāti atbalsta uzņēmumu attīstību un nodrošina finansiālo ilgtspēju. Tā kā *Sinosure* ir uz politiku orientēta finanšu iestāde, kas izveidota, lai izpildītu prasības attiecībā uz ekonomikas globalizāciju un Ķīnas ārējās ekonomikas un tirdzniecības attīstību, tā ir skaidri norādījusi, ka pievērsīsies mērķim īstenot valsts stratēģijas.

(86) Turklāt nav mainījusies *Sinosure* kā valdības politikas atbalsta platformas pastāvīgā loma, un par to liecina *MOFCOM* un *Sinosure* kopīgais 2022. gada aicinājums "*atbalstīt uzņēmumus, lai paplašinātu tradicionālos eksporta galamērķus un apgūtu dažādus tirgus, liekot uzsvaru uz kredītapdrošināšanas pakalpojumu sniegšanu eksportam uz valstīm, kurās īsteno iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš", jauniem tirgiem un brīvās tirdzniecības zonas partnervalstīm*" ([57]).

([54]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 3.6. iedaļa.
([55]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 362. apsvērums.
([56]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 46. pielikums, *Sinosure* apraksts. Sk. arī sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Ziņojums par Ķīnu, 6.6. iedaļa.

(87) No minētā izriet, ka *Sinosure* joprojām ir valsts iestāde, kas veic valdības funkcijas, jo īpaši attiecībā uz atbalstāmajām nozarēm. Tā sniedz eksporta kredītapdrošināšanas pakalpojumus ar nosacījumiem, kas ir labvēlīgāki par tiem, ko saņēmējs parasti varētu iegūt tirgū, vai nodrošina apdrošināšanas segumu, kas citādi tirgū vispār nebūtu pieejams. Ņemot vērā to, ka Ķīnas e-velosipēdu nozare, kas ir daļa no elektrotransportlīdzekļu un videi nekaitīga transporta nozares, ir atbalstāma un uz eksportu orientēta nozare, Komisija secināja, ka *Sinosure* to joprojām atbalsta. Konstatējumu, ka *Sinosure* turpina sniegt kredītapdrošināšanas pakalpojumus atbalstāmajām nozarēm, apstiprina arī Komisijas konstatējumi vairākās nesenās antisubsidēšanas izmeklēšanās ([58]).

Īpašas iezīmes

(88) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar eksporta kredītapdrošināšanas shēmu, ir īpašas, jo tās nevar iegūt, ja eksports netiek veikts, un tādējādi subsīdiju saņemšanas nosacījums ir eksporta veikšana pamatregulas 4. panta 4. punkta a) apakšpunkta nozīmē.

Ieguvums

(89) Tā kā Ķīnas ražotāji, ĶV un *Sinosure* nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(90) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija varēja secināt, ka *Sinosure* pārskatīšanas izmeklēšanas periodā turpināja sniegt eksporta kredītapdrošināšanas pakalpojumus ar preferenciāliem nosacījumiem saskaņā ar politiku, kas noteikta dažādos plānos un citos tiesību aktos, kuros elektrisko velosipēdu ražošanas nozare minēta kā atbalstāma nozare.

Secinājums

(91) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un to, ka nebija argumentu, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare turpināja gūt labumu no subsīdijām eksporta kredītapdrošināšanas ar preferenciāliem nosacījumiem veidā. Ņemot vērā finansiālā ieguldījuma esību, piešķirto ieguvumu un īpašās iezīmes, šīs subsīdiju programmas joprojām ir uzskatāmas par kompensējamām.

3.6. **Valdības veikta nodrošināšana ar precēm par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo**

3.6.1. *Elektromotoru nodrošināšana*

3.6.1.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(92) Sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji saņēma subsīdijas motoru veidā par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo ([59]).

(93) Pirmkārt, Komisija apstiprināja, ka Ķīnas vietējā motoru tirgū pārsvarā dominēja Ķīnas vietējie piegādātāji, kuru kopējā tirgus daļa bija vairāk nekā 90 %. Šie piegādātāji bija vai nu valstij piederoši uzņēmumi, vai arī Ķīnas Velosipēdu ražotāju asociācijas (*CBA*) locekļi un tādējādi pakārtoti galvenie uzņēmēji, kuriem bija uzticēts īstenot valsts politiku, lai sasniegtu plašākos mērķus saistībā ar elektrisko velosipēdu ražošanu ([60]).

(94) Otrkārt, Komisija, pamatojoties uz dažādiem juridiskiem dokumentiem, jo īpaši 12. piecgades plānu velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei, 13. piecgades plānu velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei un Vieglās rūpniecības attīstības plānu (2016.–2020. gadam), noteica ĶV politiku, kuras mērķis ir uzlabot to būtisko izejmateriālu kvalitāti un veiktspēju, kurus piegādā elektrisko velosipēdu ražotājiem un kuru neatņemama daļa ir motori, un nokomplektēt velosipēdu rūpnieciskās piegādes ķēdi tā, lai Ķīnā varētu ieviest vertikāli integrētu un autonomu elektrisko velosipēdu ražošanas ķēdi ([61]).

([58]) Īstenošanas regula (ES) 2023/1647, Īstenošanas regula (ES) 2022/72 un Īstenošanas regula (ES) 2021/328.
([59]) Sk. Īstenošanas regulas (ES) 2019/72 3.7.2. iedaļu.
([60]) Turpat, 382. un 383. apsvērums.
([61]) Turpat, 390.–393. apsvērums.

(95) Treškārt, Komisija konstatēja, ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozare un motoru ražošanas nozare ir savstarpēji saistītas un ka motoru ražošanas nozares attīstība ir svarīga elektrisko velosipēdu ražošanas nozares attīstībai. Šai sakarā Komisija arī konstatēja, ka ĶV piešķīra subsīdijas motoru ražošanas nozarei, lai uzlabotu konkurētspēju visā ražošanas ķēdē, arī elektrisko velosipēdu ražošanas nozarē. Komisija attiecīgi secināja, ka ĶV uzticēja Ķīnas motoru ražotājiem vai norīkoja tos piegādāt e-velosipēdu ražošanas nozarei motorus par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo.

(96) Komisija sākotnējā izmeklēšanā arī konstatēja, ka subsīdijas motoru veidā par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo, bija īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no šīs shēmas, un ka tika piešķirts ieguvums. Izlasē iekļauto uzņēmumu ieguvumu aprēķināja sākotnējā izmeklēšanā, salīdzinot lielākā motoru vietējā piegādātāja noteiktās motoru vietējās cenas un eksporta cenas. Starpību, ko izteica procentos, piemēroja cenām, ko maksāja izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji par motoru iegādi no vietējiem piegādātājiem. ([62])

(97) Sākotnējā izmeklēšanā noteiktā subsīdijas likme attiecībā uz šo shēmu bija 0,78 %-5,44 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.6.1.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(98) Pieprasījuma iesniedzējs apgalvoja, ka ĶV joprojām uzticēja Ķīnas motoru ražošanas nozarei vai norīkoja to piegādāt motorus e-velosipēdu ražošanas nozarei par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo ([63]).

(99) Pieprasījuma iesniedzējs norādīja, ka uz Ķīnas motoru ražotājiem, tāpat kā situācijā sākotnējās izmeklēšanas periodā, joprojām attiecās dažādi politikas plāni, kuros ĶV norāda uz valsts atbalstu motoru ražošanas nozarei, ņemot vērā tās pozīciju e-velosipēdu rūpniecības piegādes ķēdē Ķīnā.

(100) 14. piecgades plānā velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei ([64]) elektrisko velosipēdu palīgelektromotora izstrāde ir minēta kā viens no galvenajiem pētniecības projektiem *CBA* locekļiem. Turklāt Ķīnas Elektrisko velosipēdu motoru ražošanas nozares tirgus padziļinātas izpētes un attīstības perspektīvas un ieguldījumu priekšizpētes analīzes ziņojumā (2022–2027) ([65]) arī ir apstiprināts, ka ĶV piešķir subsīdijas motoriem, lai uzlabotu konkurētspēju visā ražošanas ķēdē, arī elektrisko velosipēdu ražošanas nozarē. ([66]) Turklāt Ķīnas Tautas Republikas Valsts ekonomiskās un sociālās attīstības četrpadsmitās piecgades plānā un Ilgtermiņa mērķu pamatprogrammā 2035. gadam arī paredzēts spēcīgs atbalsts augstas kvalitātes, viedai un zaļai ražošanas nozarei, tādai kā elektrisko velosipēdu un e-velosipēdu motoru ražošanas nozarei. Turklāt, ka minēts iepriekš 55. apsvērumā, stratēģijā Made in China 2025 ir paredzēta "*centienu intensificēšana progresīvās energotaupības un vides aizsardzības tehnoloģiju, procesu un aprīkojuma pētniecībā un izstrādē*", "*videi draudzīgu ražojumu pētniecības un izstrādes nostiprināšana, vieglu, maza enerģijas patēriņa un viegli reģenerējamu materiālu, tostarp motoru, boileru, iekšdedzes motoru un elektroierīču, ražošanas metožu vispārēja ieviešana, (..) un jauno materiālu ražošanas nozares, jaunās enerģijas ražošanas nozares, augstākā līmeņa aprīkojuma ražošanas nozares (..) videi nekaitīgas un mazoglekļa attīstības aktīva veicināšana*".

(101) Pieprasījuma iesniedzējs ir arī sniedzis pierādījumus, ka Ķīnas motoru ražotāji turpināja saņemt ievērojamas subsīdijas dotāciju, nodokļu samazinājumu, preferenciāla finansējuma u. c. veidā ([67]).

(102) Tā kā ĶV un neviens Ķīnas dzinēju ražotājs nesadarbojās, Komisija secināja, ka kopš sākotnējās izmeklēšanas motoru tirgus struktūra Ķīnā nav mainījusies. Ņemot vērā motoru ražošanas nozares izšķirošo un būtisko nozīmi atbalstītās e-velosipēdu ražošanas nozares attīstībā, Komisija kā sākotnējā izmeklēšanā tādējādi secināja, ka ĶV joprojām uzticēja Ķīnas motoru ražotājiem vai tos norīkoja piegādāt e-velosipēdu ražošanas nozarei motorus par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo.

([62]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 3.7.2.7. iedaļa.
([63]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 6.4. iedaļas b) punkta ii) apakšpunkts un attiecīgie pielikumi.
([64]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 29. pielikums.
([65]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 60. pielikums.
([66]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 60. pielikums.
([67]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 236. punkts un 11. pielikums.

Īpašas iezīmes

(103) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar šo shēmu, ir īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

Ieguvums

(104) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas motoru ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(105) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija tomēr varēja secināt, ka ĶV joprojām uzticēja Ķīnas motoru ražotājiem vai norīkoja tos piegādāt e-velosipēdu ražotājiem motorus par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo, un ka tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punktu un 6. panta d) punktu.

Secinājums

(106) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare turpināja gūt labumu no subsīdijām, kas izpaudās kā motoru nodrošināšana par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

3.6.2. *Akumulatoru nodrošināšana*

3.6.2.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(107) Sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji saņēma subsīdijas, kas izpaudās kā akumulatoru piegāde par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo ([68]).

(108) Pirmkārt, Komisija apstiprināja, ka lielu daļu akumulatoru, kas piegādāti e-velosipēdu ražošanas nozarei, Ķīnā ražoja (daļēji) valstij piederoši ražotāji un *CBA* locekļi un tādējādi pakārtoti galvenie uzņēmēji, kuriem uzticēta valsts politikas īstenošana, lai sasniegtu plašākos mērķus saistībā ar elektrisko velosipēdu ražošanu ([69]).

(109) Otrkārt, Komisija, pamatojoties uz dažādiem juridiskiem (politikas) dokumentiem, jo īpaši Vieglās rūpniecības attīstības plānu (2016.–2020. gadam), stratēģiju *Made in China 2025* un 12. un 13. piecgades plānu velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei ("Padziļināta analīze par elektriskajiem velosipēdiem paredzēto litija jonu akumulatoru ražošanas nozari 2018.–2023. gadā un konsultatīvo ziņojumu par 13. piecgades attīstības plānu"), noteica ĶV politiku akumulatoru ražošanas nozares atbalstam un akumulatoru un elektrisko velosipēdu ražošanas nozaru turpmākai integrācijai, uzlabojot sadarbību un veidojot alianses. Minētajos politikas dokumentos arī atzīts, ka pastāv akumulatoru un elektrisko velosipēdu subsidēšanas politika, lai veicinātu elektrisko velosipēdu popularitāti un eksportu. Uz šāda pamata Komisija sākotnējā izmeklēšanā secināja, ka akumulatoru ražošanas nozare ir atbalstīta nozare, kas var gūt labumu no dažādām subsīdijām un ir cieši saistīta ar elektrisko velosipēdu ražošanas nozari ([70]).

(110) Treškārt, Komisija arī konstatēja, ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozare un litija jonu akumulatoru nozares ir savstarpēji saistītas un ka ĶV īstenoja politiku, kas paredzēja, ka akumulatoru nozarei ar subsīdijām būtu jāsamazina izmaksas un cenas, lai veicinātu elektrisko velosipēdu ražošanas nozari. Komisija attiecīgi secināja, ka ĶV uzticēja Ķīnas akumulatoru ražotājiem vai norīkoja tos piegādāt e-velosipēdu ražošanas nozarei akumulatorus par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo.

([68]) Sk. Īstenošanas regulas (ES) 2019/72 3.7.3. iedaļu.
([69]) Turpat, 443.–445. apsvērums.
([70]) Turpat, 452.–461. apsvērums.

(111) Izlasē iekļauto uzņēmumu ieguvumu aprēķināja sākotnējā izmeklēšanā, salīdzinot vienīgā vietējā akumulatoru piegādātāja, kurš sadarbojās, noteiktās akumulatoru cenas vietējā tirgū ar eksportam paredzēto akumulatoru cenām. Starpību, ko izteica procentos, piemēroja cenām, ko maksāja izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji par akumulatoru iegādi no vietējiem piegādātājiem ([71]).

(112) Komisija sākotnējā izmeklēšanā arī konstatēja, ka subsīdijas akumulatoru veidā par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo, bija īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

(113) Sākotnējā izmeklēšanā noteiktā subsīdiju likme attiecībā uz šo shēmu bija 0,38 %-8,97 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.6.2.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(114) Pieprasījuma iesniedzējs apgalvoja, ka ĶV joprojām uzticēja Ķīnas akumulatoru ražošanas nozarei vai norīkoja to piegādāt akumulatorus e-velosipēdu ražošanas nozarei par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo ([72]).

(115) Pieprasījuma iesniedzējs norādīja, ka uz Ķīnas akumulatoru ražotājiem, līdzīgi kā sākotnējās izmeklēšanas laikā, joprojām attiecās dažādi politikas plāni, kuros ĶV norāda uz valsts atbalstu litija jonu akumulatoru ražošanas nozarei, ņemot vērā to pozīciju e-velosipēdu rūpniecības piegādes ķēdē Ķīnā.

(116) Pieteikuma iesniedzējs atsaucas uz 14. piecgades plānu velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei (2012.–2025. gadam), kurā litija jonu akumulatoru izstrāde elektriskajiem velosipēdiem ir minēta kā *CBA* locekļu galvenā prioritāte. Šai sakarā jāņem vērā, ka vairāki akumulatoru ražotāji Ķīnā ir *CBA* locekļi. Ķīnas akumulatoru ražošanas nozare tiek atbalstīta arī saskaņā ar stratēģiju *Made in China 2025* un 13. piecgades plānu akumulatoru ražošanas nozarei, ko pieņēmusi Ķīnas Ķīmiskās un fizikālās enerģētikas asociācija ([73]). Ķīnas 2022.–2027. gada elektrisko velosipēdu litija jonu akumulatoru ražošanas nozares tirgus padziļinātas izpētes un attīstības perspektīvas un ieguldījumu priekšizpētes analīzes ziņojumā apstiprināts, ka Ķīnas akumulatoru ražošanas nozare pastāvīgi saņem atbalstu ([74]).

(117) Pieprasījuma iesniedzējs ir arī sniedzis pierādījumus, ka Ķīnas dzinēju ražotāji turpināja saņemt ievērojamas subsīdijas dotāciju, nodokļu samazinājumu, preferenciāla finansējuma u. c. veidā ([75]).

(118) No minētā izriet, ka akumulatoru ražošanas nozare Ķīnā joprojām bija atbalstīta nozare, kurai varēja tikt piešķirts ieguvums no dažādām subsīdijām, un tā bija cieši saistīta ar elektrisko velosipēdu ražošanas nozares attīstību.

(119) Tā kā ĶV un neviens Ķīnas akumulatoru ražotājs nesadarbojās, Komisija secināja, ka kopš sākotnējās izmeklēšanas akumulatoru tirgus struktūra Ķīnā nav mainījusies. Tāpēc un ņemot vērā akumulatoru ražošanas nozares būtisko nozīmi atbalstītās e-velosipēdu ražošanas nozares attīstībā, Komisija secināja, ka, tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā, ĶV joprojām uzticēja Ķīnas akumulatoru ražotājiem vai norīkoja tos piegādāt akumulatorus e-velosipēdu ražošanas nozarei par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo.

Īpašas iezīmes

(120) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar šo shēmu, ir īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

([71]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 3.7.3.7. iedaļa.
([72]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 6.4. iedaļas b) punkta iii) apakšpunkts un attiecīgie pielikumi.
([73]) Trīspadsmitais piecgades plāns akumulatoru ražošanas nozarei, ko pieņēmusi Ķīnas Ķīmiskās un fizikālās enerģētikas asociācija, V nodaļa, I iedaļa.
([74]) 2022-2027 China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report.
([75]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, dažādi gada pārskati 11. pielikumā.

Ieguvums

(121) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas akumulatoru ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(122) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija tomēr varēja secināt, ka ĶV joprojām uzticēja Ķīnas akumulatoru ražotājiem vai norīkoja tos piegādāt e-velosipēdu ražotājiem akumulatorus par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo, un ka tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punktu un 6. panta d) punktu.

Secinājums

(123) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un to, ka nebija argumentu, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare turpināja gūt labumu no subsīdijām, kas izpaudās kā akumulatoru nodrošināšana par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

3.6.3. *Zemes izmantošanas tiesības (ZIT)*

3.6.3.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(124) Sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji saņēma subsīdijas zemes lietošanas tiesību veidā par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo ([76]).

(125) Konkrētāk, Komisija konstatēja, ka ĶTR nebija funkcionējoša zemes tirgus, un ārēja standarta izmantošana pierādīja, ka summa, ko maksāja par zemes izmantošanas tiesībām, bija daudz zemāka par parasto tirgus likmi. Ņemot vērā to, ka e-velosipēdu ražošanas nozare bija atbalstāma nozare un ka vietējām iestādēm, nosakot cenas, bija jāņem vērā ĶV primārie politikas mērķi, tai skaitā mērķis nodrošināt atbalstāmajām nozarēm preferenciālu piekļuvi zemei, Komisija secināja, ka sākotnējās izmeklēšanas izlasē iekļautie uzņēmumi saņēma zemi par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo. Tādējādi zemes izmantošanas tiesību nodrošināšana par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo, tika uzskatīta par subsīdiju, kas piešķir ieguvumu, un par subsīdiju pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē.

(126) Sākotnējā izmeklēšanā ieguvumu aprēķināja, ņemot vērā starpību starp summu, ko katrs izlasē iekļautais ražotājs eksportētājs faktiski samaksāja par zemes izmantošanas tiesībām, un summu, kas parasti būtu jāmaksā, pamatojoties uz Ķīnas Taibejas cenām, ko izmantoja kā ārējo standarta cenu. Kopējā subsīdijas summa tika piešķirta izmeklēšanas periodā, izmantojot parasto rūpniecības zemes izmantošanas tiesību termiņu, t. i., 50 gadus ([77]).

(127) Komisija arī konstatēja, subsīdijas bija īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

(128) Komisija sākotnējā izmeklēšanā noteica *ad valorem* subsīdijas apmēru attiecībā uz šo shēmu, proti, 0,43 % un 1,46 % izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.6.3.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(129) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā un atbilstošajos pielikumos ([78]) pieprasījuma iesniedzējs sniedza pierādījumus tam, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji turpināja gūt labumu no zemes izmantošanas tiesībām par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo.

([76]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 3.7.4. iedaļa.
([77]) Turpat, 3.7.4. iedaļas e) punkts.
([78]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 6.4. iedaļas a) punkts.

(130) Tiesiskais regulējums, kas reglamentē zemes izmantošanas tiesību piešķiršanu ĶTR, ir palicis nemainīgs, un šādas tiesības var iegūt tikai no attiecīgajām iestādēm, kurām, piešķirot zemes izmantošanas tiesības, būtu jāņem vērā ĶV rūpniecības politika, nevis stingri jāievēro brīvā tirgus principi ([79]).

(131) Turklāt Komisija nesenās antisubsidēšanas izmeklēšanās konstatēja, ka atbalstāmās nozares, no kurām viena ir e-velosipēdu ražošanas nozare, turpina saņemt zemes izmantošanas tiesības par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo ([80]).

(132) Visbeidzot, ne ĶV, ne kāds ražotājs eksportētājs nesniedza pierādījumus, kas liecinātu, ka atbalstāmā e-velosipēdu ražošanas nozare vairs negūst labumu no zemes izmantošanas tiesībām par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo.

(133) Tāpēc Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražotāji Ķīnā turpina gūt labumu no subsīdijām zemes izmantošanas tiesību veidā par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo, tādējādi piešķirot ieguvumu saņēmējiem uzņēmumiem.

Īpašas iezīmes

(134) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar šo shēmu, ir īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

Ieguvums

(135) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas e-velosipēdu ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(136) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija tomēr varēja secināt, ka ĶV joprojām nodrošināja e-velosipēdu ražotājiem zemes izmantošanas tiesības par atlīdzību, kas bija mazāka par atbilstīgo, un ka tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punktu un 6. panta d) punktu.

Secinājums

(137) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un to, ka nebija argumentu, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare turpināja gūt labumu no subsīdijām, kas izpaudās kā zemes izmantošanas tiesību nodrošināšana par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

3.7. **Tiešo nodokļu atbrīvojumu un samazinājumu programmas**

3.7.1. *UIN priekšrocības augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem*

3.7.1.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(138) Saskaņā ar Ķīnas Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma (“UIN likums”) 28. pantu augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem var piemērot samazinātu ienākuma nodokļa likmi 15 % apmērā, nevis standarta likmi 25 % apmērā.

(139) Sākotnējā izmeklēšanā Komisija konstatēja, ka konkrētais nodokļa samazinājums bija subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, Ķīnas valdībai negūstot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu. Ņemot vērā to, ka nodokļa samazinājumu varēja saņemt tikai tie uzņēmumi, kas ir atzīti par augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem valsts atbalstītajās nozarēs, Komisija arī secināja, ka subsīdija bija īpaša un tāpēc kompensējama.

([79]) Ziņojums par Ķīnu, 9. nodaļa.
([80]) Īstenošanas regula (ES) 2023/1647, Īstenošanas regula (ES) 2023/1123, Īstenošanas regula (ES) 2022/72 un Īstenošanas regula (ES) 2021/328.

(140) Sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts, ka vairāki e-velosipēdu ražotāji guva labumu no šīs subsīdiju shēmas. Ieguvums tika aprēķināts kā starpība starp kopējo nodokli, kas maksājams atbilstoši standarta nodokļa likmei, un kopējo nodokli, kas maksājams atbilstoši samazinātai nodokļa likmei.

(141) Sākotnējā izmeklēšanā noteiktā subsīdiju likme attiecībā uz šo shēmu bija 0 %-0,70 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.7.1.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(142) Pieprasījuma iesniedzējs apgalvoja, ka e-velosipēdu ražotāji Ķīnā turpināja gūt labumu no šīs subsīdiju shēmas, un sniedza pierādījumus, ka daudzi e-velosipēdu ražotāji tiek uzskatīti par augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem un tādējādi var saņemt subsīdiju ([81]). Pieprasījuma iesniedzējs gada pārskatu veidā arī sniedza pierādījumus, ka vairāki e-velosipēdu ražotāji pēc sākotnējās izmeklēšanas perioda faktiski guva labumu no shēmas ([82]).

(143) Turklāt Komisijas rīcībā nebija pierādījumu vai norāžu, kas liecinātu, ka subsīdiju shēma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā nebija piemērojama.

(144) Tāpēc Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražotāji Ķīnā joprojām saņēma subsīdijas nodokļu atlaides veidā augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem un tādiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu.

Īpašas iezīmes

(145) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar šo shēmu, ir īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

Ieguvums

(146) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas e-velosipēdu ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(147) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Tomēr, pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija secināja, ka ĶV turpināja nodrošināt ienākuma nodokļa samazinājumu un ka tas bija finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punktu un 3. panta 2. punktu.

Secinājums

(148) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un to, ka nebija argumentu, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare ir turpinājusi gūt labumu no subsīdijām valdības nesaņemto ieņēmumu veidā. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

3.7.2. *UIN kompensācija pētniecības un izstrādes izdevumiem*

3.7.2.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(149) Ķīnas Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma ("UIN likums") 30. panta 1. punktā ir paredzētas nodokļa kompensācijas par pētniecību un izstrādi, kā arī tiesības uzņēmumiem uz preferenciālu nodokļu režīmu pētniecības un izstrādes izdevumiem, kas radušies, izstrādājot jaunas tehnoloģijas, jaunus produktus un jaunas amata prasmes noteiktās augsto tehnoloģiju prioritārajās jomās, ko nosaka valsts.

([81]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 52. pielikums.
([82]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 11. pielikums.

(150) Sākotnējā izmeklēšanā Komisija konstatēja, ka nodokļa kompensācijas par pētniecību un izstrādi bija subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, Ķīnas valdībai nesaņemot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu, kas vienāds ar nodokļu ietaupījumu.

(151) Komisija arī konstatēja, ka subsīdija bija īpaša, jo tā attiecās tikai uz uzņēmumiem, kuriem radās pētniecības un izstrādes izdevumi konkrētās augsto tehnoloģiju prioritārajās jomās, ko noteikusi valsts, no kurām viena ir elektrisko velosipēdu ražošanas nozare.

(152) Sākotnējā izmeklēšanā noteiktā subsīdijas likme attiecībā uz šo subsīdiju shēmu bija 0 %-0,51 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.7.2.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(153) Pieprasījuma iesniedzējs sniedza pierādījumus tam, ka e-velosipēdu ražotāji joprojām tiek atzīti par augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem (sk. 142. apsvērumu iepriekš), kas darbojas atbalstāmā nozarē. Pieprasījuma iesniedzējs sniedza arī plašus pierādījumus par to, ka vairākiem e-velosipēdu ražotājiem ir ievērojami pētniecības un izstrādes izdevumi, kas kopš sākotnējās izmeklēšanas ir palielinājušies.

(154) Turklāt Komisija nesaņēma nekādus pierādījumus vai norādes, kas liecinātu, ka subsīdiju shēma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā nebūtu bijusi piemērojama vai ka būtu mainījušies to reglamentējošie tiesību akti.

(155) Tāpēc Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražotājiem Ķīnā joprojām tika piešķirts ieguvums no subsīdijām preferenciāla nodokļu režīma pētniecības un izstrādes izdevumiem veidā.

Īpašas iezīmes

(156) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar šo shēmu, ir īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

Ieguvums

(157) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas e-velosipēdu ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(158) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Tomēr, pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražošanas nozare Ķīnā turpināja gūt labumu no subsīdijām preferenciāla nodokļu režīma pētniecības un izstrādes izdevumiem veidā un ka tas bija finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punktu un 3. panta 2. punktu.

Secinājums

(159) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un to, ka nebija argumentu, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare ir turpinājusi gūt labumu no subsīdijām valdības nesaņemto ieņēmumu veidā. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

3.7.3. *Dividenžu nodokļa atbrīvojums kvalificētiem rezidentuzņēmumiem*

3.7.3.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(160) Šādu dividenžu ienākuma nodokļa atbrīvojumu paredz UIN likuma 25. un 26. pants un UIN likuma īstenošanas noteikumu 83. pants.

(161) Sākotnējā izmeklēšanā Komisija konstatēja, ka šis atbrīvojums no nodokļa ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, Ķīnas valdībai nesaņemot ieņēmumus, tika veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajam uzņēmumam piešķir ieguvumu, kas vienāds ar starpību starp parasti iekasēto nodokļa summu un attiecīgā uzņēmuma faktiski samaksāto nodokļa summu. Komisija arī konstatēja, ka subsīdija ir īpaša, jo tiesību akti ierobežo piešķiršanu, attiecinot to tikai uz konkrētiem uzņēmumiem.

(162) Komisija noteica *ad valorem* subsīdijas apmēru attiecībā uz šo subsīdiju shēmu, proti, no 0 % līdz 0,04 % izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.7.3.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(163) Pieprasījuma iesniedzējs termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā ir sniedzis pierādījumus tam, ka daži e-velosipēdu ražotāji Ķīnā ir lielas uzņēmumu grupas, ko veido vairāki Ķīnas uzņēmumi un juridiskas personas, un tāpēc tiem būs tiesības turpināt izmantot šo subsīdiju shēmu.

(164) Turklāt Komisija nesaņēma nekādus pierādījumus vai norādes, kas liecinātu, ka subsīdiju shēma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā nebūtu bijusi piemērojama vai ka būtu mainījušies to reglamentējošie tiesību akti.

(165) Tāpēc Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražotāji Ķīnā turpināja gūt labumu no subsīdijām dividenžu nodokļa atbrīvojuma kvalificētiem rezidentuzņēmumiem veidā.

Īpašas iezīmes

(166) Subsīdijas, ko piešķir saskaņā ar šo shēmu, ir īpašas saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo tikai ierobežots uzņēmumu / nozaru skaits varēja gūt labumu no shēmas.

Ieguvums

(167) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas e-velosipēdu ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(168) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Tomēr, pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem un tā kā nebija pieejama nekāda informācija, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražošanas nozare Ķīnā turpināja gūt labumu no subsīdijām dividenžu nodokļa atbrīvojuma kvalificētiem rezidentuzņēmumiem veidā un ka tas bija finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punktu un 3. panta 2. punktu.

Secinājums

(169) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare ir turpinājusi gūt labumu no subsīdijām valdības nesaņemto ieņēmumu veidā. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

3.8. **Dotāciju programmas**

3.8.1. Ad hoc *dotācijas, ko piešķir municipālās / reģionālās / valsts iestādes*

3.8.1.1. Sākotnējās izmeklēšanas konstatējumi

(170) Komisija sākotnējā izmeklēšanā konstatēja, ka e-velosipēdu ražotāji ĶTR bija saņēmuši vairākas individuālas *ad hoc* dotācijas no iestādēm dažādos līmeņos, t. i., valsts, provinces, pilsētas, apgabala vai rajona valdības līmenī. Šādas dotācijas tika piešķirtas dažādu iemeslu dēļ un dažādiem mērķiem, piemēram, patentu fondiem, zinātnes un tehnoloģiju fondiem un balvām, uzņēmējdarbības attīstības fondiem, eksporta veicināšanas fondiem, dotācijas dalībai izstādēs, ražošanas iekārtu modernizācijai, arodmācībām un citiem dažādiem vispārēja atbalsta fondiem.

(171) Dotācijas tika uzskatītas par subsīdijām pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē. Tās tika atzītas arī par īpašām, jo Komisija uzskatīja, ka tās piešķīra tikai konkrētiem uzņēmumiem vai projektiem noteiktos reģionos un/vai elektrisko velosipēdu ražošanas nozarē. Tika konstatēts, ka dažu dotāciju saņemšanas nosacījums bija eksporta veikšana.

(172) Sākotnējā izmeklēšanā ieguvums aprēķināts kā summa, kas saņemta izmeklēšanas periodā vai attiecināta uz izmeklēšanas periodu, ja attiecīgā summa amortizēta tā pamatlīdzekļa lietderīgās ekspluatācijas laikā, ar kuru saistīta dotācija ([83]).

(173) Komisija attiecībā uz šo pasākumu noteica subsīdijas likmi 0,07 %-0,25 % apmērā izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās.

3.8.1.2. Subsīdiju programmas turpināšana

(174) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā pieprasījuma iesniedzējs ir sniedzis pierādījumus, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji no municipālajām un reģionālajām iestādēm ([84]) joprojām saņem individuālas *ad hoc* dotācijas par ievērojamām summām, kas parādot, ka valdības atbalsts Ķīnas e-velosipēdu nozarei ir visaptverošs, valsts mēroga un sistēmisks.

(175) Turklāt ne ĶV, ne arī ražotāji eksportētāji nesniedza nekādus pierādījumus vai norādes, kas liecinātu, ka e-velosipēdu ražošanas nozare Ķīnā vairs negūst labumu no šīm dotācijām. Patiesi, ņemot vērā to, ka attiecīgā nozare ir atbalstāma nozare un tās attīstība ir ĶV prioritāte, Komisija uzskatīja, ka tas nav iedomājams, ka e-velosipēdu ražotāji neturpināja saņemt daudzas un dažādas *ad hoc* dotācijas no iestādēm dažādos administratīvos līmeņos, lai nodrošinātu nozares pastāvīgu attīstību saskaņā ar valsts rūpniecības politiku.

(176) Tāpēc Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražotāji Ķīnā turpināja gūt labumu no subsīdijām dažādu dotāciju veidā.

Īpašas iezīmes

(177) Tā kā nebija pierādījumu par pretējo, Komisija secināja, ka *ad hoc* dotācijas ir īpašas, pamatojoties uz tiem pašiem iemesliem, kas izklāstīti sākotnējā izmeklēšanā (sk. 171. apsvērumu).

Ieguvums

(178) Tā kā Ķīnas e-velosipēdu ražotāji, Ķīnas e-velosipēdu ražotāji un ĶV nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas rīcībā nebija tādas informācijas par konkrētiem uzņēmumiem, ko tā varētu izmantot, lai aprēķinātu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saņemto subsīdiju apjomu.

(179) Tomēr termiņbeigu pārskatīšanā nav nepieciešams noteikt precīzu saņemto subsīdiju apjomu. Tomēr, pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem un tā kā nebija pieejama nekāda informācija, kas liecinātu par pretējo, Komisija secināja, ka e-velosipēdu ražošanas nozare Ķīnā turpināja gūt labumu no subsīdijām *ad hoc* dotāciju no dažādu līmeņu pārvaldības iestādēm veidā un ka tas bija finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu un 3. panta 2. punktu.

Secinājums

(180) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secināja, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare ir turpinājusi gūt labumu no subsīdijām dotāciju veidā. Tā kā tas ir finansiāls ieguldījums, kas piešķir ieguvumu, un ir īpašs, subsīdijas saskaņā ar šo shēmu ir kompensējamas.

([83]) Īstenošanas regula (ES) 2019/72, 571. apsvērums.
([84]) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums, 6.2. iedaļas e) punkts un attiecīgie pielikumi.

3.9. **Vispārējs secinājums par subsidēšanas turpināšanos**

(181) Komisija sākotnējā izmeklēšanā noteica kompensējamas *ad valorem* subsīdijas apjomu no 3,9 % līdz 17,2 % izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās. Tā arī noteica, ka kompensējamo subsīdiju apjoms izlasē neiekļautajiem uzņēmumiem, kas sadarbojās, ir 9,2 % un valsts mēroga maksājuma likme visiem pārējiem ražotājiem eksportētājiem – 17,2 %.

(182) Ņemot vērā Komisijas konstatējumus par dažādajām iepriekš aplūkotajām subsīdiju shēmām un programmām, Komisija secināja, ka elektrisko velosipēdu ražotāji Ķīnā pārskatīšanas izmeklēšanas periodā joprojām saņēma ieguvumu no kompensējamām subsīdijām līmenī, kas pārsniedz *de minimis* līmeni.

(183) Pēc informācijas izpaušanas viena ieinteresētā persona apgalvoja, ka secinājums, ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozare Ķīnā joprojām saņem ieguvumu no subsīdijām, ir nepareizs. Lai šo apgalvojumu pamatotu, tika iesniegta triju Ķīnas elektrisko velosipēdu ražotāju pārstāvju informācija ar apgalvojumiem par to, ka nekādas subsīdijas netika saņemtas. Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā to, ka izmeklēšanā minētie ražotāji nepieteicās un nesadarbojās, nevar pieņemt šo ražotāju apgalvojumus, kas tika iesniegti bez pierādījumiem, kuri tos pamatotu. Tāpēc apgalvojums tika noraidīts.

3.10. **Importa dinamika pasākumu atcelšanas gadījumā**

(184) Pēc tam, kad pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tika konstatēta subsidēšanas turpināšanās, Komisija pārbaudīja subsidētā importa no attiecīgās valsts turpināšanās iespējamību, ja pasākumi tiktu atcelti. Tika analizēti šādi papildu faktori: ražošanas jauda un neizmantotā jauda ĶTR un Savienības tirgus pievilcīgums.

3.10.1. *Ražošanas jauda un neizmantotā jauda Ķīnā*

(185) Tā kā ĶV un Ķīnas ražotāji eksportētāji nesadarbojās, tad Komisija savus konstatējumus par ražošanas jaudu un neizmantoto jaudu Ķīnas Tautas Republikā balstīja uz informāciju, ko pārskatīšanas pieprasījumā sniedza pieprasījuma iesniedzējs.

(186) Pieejamā informācija liecina, ka attiecīgajā periodā e-velosipēdu ražošanā Ķīnā kopumā bija jaudas pārpalikums. Tika aplēsts, ka ražošanas jauda ([85]) Ķīnā šajā periodā bija 130 miljoni velosipēdu gadā. Turklāt Ķīnā standarta velosipēdu ražošanu var viegli pārorientēt uz e-velosipēdu ražošanu ar potenciālo kopējo jaudu vairāk nekā 400 miljoni velosipēdu ([86]). Pieprasījuma iesniedzēja veiktā tirgus informācija liecina, ka Ķīnas faktiskais ražošanas un pārdošanas apjoms sasniedza 57 miljonus velosipēdu gadā, kas norāda, ka aplēstā neizmantotā jauda pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija 73 miljoni velosipēdu ([87]). Šo neizmantoto jaudu, kas minētajā periodā gandrīz piecpadsmit reizes pārsniedza kopējo patēriņu Savienībā, varētu eksportēt uz Savienību, ja pašreizējie pasākumi zaudētu spēku.

(187) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ir ievērojama neizmantotā jauda, ko tad, ja pasākumi zaudētu spēku, būtu iespējams izmantot lielu daudzumu eksportam uz Savienību par subsidētām cenām.

([85]) Saskaņā ar pieprasījuma iesniedzēja sniegto informāciju, pamatojoties uz tā zināšanām par tirgu, informāciju no daudzu Ķīnas e-velosipēdu ražotāju tīmekļa vietnēm un "Balto grāmatu par Ķīnas divriteņu elektrisko transportlīdzekļu nozari", kas pieejama šeit: https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (pēdējo reizi skatīta 2024. gada 7. oktobrī). Sk. pieprasījuma 8. pielikumu, kas pieejams *Tron* vietnē *Tron.tdi* t24.000756.

([86]) Pamatojoties uz pieprasījuma iesniedzēja zināšanām par tirgu un zināmo Ķīnas e-velosipēdu ražotāju tīmekļa vietnēm. Sk. pieprasījuma 4. pielikumu, kas pieejams *Tron* vietnē *Tron.tdi* t24.000756.

([87]) Pamatojoties uz 85. un 96. zemsvītras piezīmē minētajiem avotiem. Sk. pieprasījuma 8. un 9. pielikumu, kas pieejams *Tron* vietnē *Tron.tdi* t24.000756.

3.10.2. *Savienības tirgus pievilcība*

(188) Pamatojoties uz pieprasījumā sniegto informāciju, Savienības e-velosipēdu tirgus joprojām bija pievilcīgs Ķīnas eksportētājiem. Kopš sākotnējās izmeklēšanas imports no ĶTR ir samazinājies gan absolūtā, gan relatīvā izteiksmē. Tomēr kopš 2020. gada, kad importa apjoms no Ķīnas bija viszemākais, imports ievērojami palielinājās un gandrīz divkāršojās, neraugoties uz spēkā esošajiem pasākumiem (sk. 2. tabulu turpmāk tekstā). Tirgus daļu, ko iepriekš ieņēma ĶTR, daļēji ir pārņēmušas citas trešās valstis, piemēram, Taivāna, kas kopš iepriekšējās izmeklēšanas ir palielinājusi pārskatāmā ražojuma eksporta apjomus uz Savienību. Vienlaikus ĶTR joprojām bija otrā lielākā e-velosipēdu eksportētāja uz Savienību pārskatīšanas izmeklēšanas periodā. Tas liecina, ka Savienība joprojām bija pievilcīgs tirgus eksportētājiem no ĶTR.

(189) Savienības e-velosipēdu tirgus ir viens no lielākajiem pasaulē, un pārskatīšanas izmeklēšanas periodā patēriņš bija 4 979 000 velosipēdi. Turklāt, kā paskaidrots termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā, paredzams, ka pieprasījums pēc e-velosipēdiem turpmākajos gados pieaugs (cita starpā) Savienības vides politikas dēļ.

(190) Turklāt, lai gan spēkā bija pasākumi, eksports no Ķīnas uz Savienību turpinājās un ieņem tirgus daļu, kas nav nenozīmīga, tātad Savienības tirgus joprojām bija un būs pievilcīgs Ķīnas ražotājiem eksportētājiem.

(191) Tāpēc, pamatojoties uz ievērojamo jaudas pārpalikumu Ķīnas Tautas Republikā un Savienības tirgus pievilcību, Komisija secināja, ka, ja pašreizējie pasākumi zaudētu spēku, Ķīnas ražotāji eksportētāji, iespējams, turpinātu un palielinātu savu subsidēto e-velosipēdu eksportu uz Savienību lielā apmērā.

3.10.3. *Secinājums par subsidēšanas turpināšanos*

(192) Ņemot vērā konstatējumus par subsidēšanas turpināšanos pārskatīšanas izmeklēšanas periodā un par eksporta uz Savienību pieauguma iespējamo attīstību, ja pasākumi zaudētu spēku, Komisija secināja, ka pastāv liela iespējamība, ka, beidzoties kompensācijas pasākumiem, kas noteikti e-velosipēdu importam no ĶTR, subsidētais imports turpināsies.

4. **KAITĒJUMS**

4.1. **Savienības ražošanas nozares definīcija un Savienības ražošanas apjoms**

(193) Attiecīgajā periodā līdzīgo ražojumu Savienībā ražoja 67 ražotāji. Tie veido "Savienības ražošanas nozari" pamatregulas 9. panta 1. punkta nozīmē.

(194) Tika noteikts, ka Savienības kopējais ražošanas apjoms pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija aptuveni 4 560 000 velosipēdu. Šis skaitlis tika noteikts, pamatojoties uz pieejamo informāciju par Savienības ražošanas nozari, piemēram, ziņojumu par Eiropas velosipēdu ražošanas nozari un tirgus profilu, un Eiropas Velosipēdu ražošanas nozares konfederācijas ("*CONEBI*") veikto ekonomisko pētījumu. Kā norādīts 11. apsvērumā, iekļaušanai izlasē tika atlasīti trīs Savienības ražotāji, kuri veido 23,4 % no līdzīgā ražojuma kopējā Savienības ražošanas apjoma.

4.2. **Patēriņš Savienībā**

(195) Komisija noteica patēriņu Savienībā, pamatojoties uz *Eurostat* importa statistiku un Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomu Savienībā, ko iesniedza *CONEBI*.

(196) Patēriņam Savienībā bija šāda dinamika:

1. tabula

Patēriņš Savienībā (gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Kopējais patēriņš Savienībā (gab.)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indekss	*100*	*112*	*122*	*114*

Avots: *Eurostat* un *CONEBI*.

(197) Kopējais e-velosipēdu patēriņš ES palielinājās no aptuveni 4,3 miljoniem e-velosipēdu 2020. gadā līdz 5,3 miljoniem e-velosipēdu 2022. gadā. Projektēšanas un veiktspējas uzlabojumi kopā ar ES iedzīvotāju labāku vidiskuma izpratni ir pastāvīgi palielinājuši e-velosipēdu patēriņu. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā e-velosipēdu patēriņš ES samazinājās par 346 000 gab. salīdzinājumā ar 2022. gadu pēc pieprasījuma krituma, kas bija vērojams kādu laiku pēc pēdējo Covid-19 ierobežošanas pasākumu atcelšanas 2022. gada pirmajā pusē.

4.3. **Imports no ĶTR**

4.3.1. *Importa no ĶTR apjoms un tirgus daļa*

(198) Komisija noteica importa apjomu, pamatojoties uz *Eurostat* datiem.

(199) Pēc tam tika noteikta importa tirgus daļa, salīdzinot importa apjomus ar patēriņu Savienībā, kā redzams 1. tabulā.

(200) Importam no ĶTR Savienībā bija šāda dinamika:

2. tabula

Importa apjoms (gab.) un tirgus daļa

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Importa apjoms no ĶTR (gab.)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indekss	*100*	*205*	*261*	*215*
Tirgus daļa (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Indekss	*100*	*184*	*214*	*189*

Avots: *Eurostat* un *CONEBI*.

(201) Pat ar spēkā esošajiem pasākumiem Ķīnas importa tirgus daļa palielinājās no 2,3 % 2020. gadā līdz 4,4 % pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.

4.3.2. *Importa no ĶTR cenas un cenu samazinājums*

(202) Komisija importa cenas noteica, pamatojoties uz *Eurostat* datiem.

(203) Importam no ĶTR Savienībā bija šāda vidējās cenas dinamika:

3. tabula

Importa cenas (EUR/gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
ĶTR	294	354	449	298
Indekss	*100*	*120*	*153*	*101*

Avots: *Eurostat*.

(204) Vidējās cenas importam no ĶTR attiecīgajā periodā joprojām bija ārkārtīgi zemas. 2020. un 2021. gadā *Eurostat* ziņotās cenas bija pat zemākas par sākotnējā izmeklēšanā konstatētajām vidējām cenām (t. i., 422–477 EUR).

(205) Pamatojoties uz *Eurostat* datiem, 2022. gadā cenas īslaicīgi bija augstākas, tomēr joprojām zemākas par Ķīnas importa cenām 2016. gadā (t. i., 477 EUR).

(206) Tā kā ĶTR ražotāji eksportētāji nesadarbojās, tad cenu samazinājumu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā Komisija noteica, salīdzinot:

(1) pārskatāmā ražojuma vidējās svērtās pārdošanas cenas, ko izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem Savienības tirgū maksājuši nesaistīti pircēji (koriģētas *EXW* līmenī), kā arī

(2) atbilstošās ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma vidējās svērtās importa cenas Savienības tirgū, kas noteiktas izmaksu, apdrošināšanas un vedmaksas (*CIF*) līmenī, ieskaitot antidempinga maksājumu (visi pārējie uzņēmumi – 62,1 %) un kompensācijas maksājumu (visi pārējie uzņēmumi – 17,2 %), ar attiecīgām korekcijām attiecībā uz muitas nodokļiem (6 %) un pēcimportēšanas izmaksām (2 %).

(207) Salīdzinājuma rezultātu izteica procentos no izlasē iekļauto Savienības ražotāju apgrozījuma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā. Cenu samazinājuma diapazons bija 68–80 %. Bez maksājumiem cenu samazinājums bija 82,8 %.

4.3.3. *Imports no trešām valstīm, izņemot ĶTR*

(208) E-velosipēdu imports no trešām valstīm, izņemot ĶTR, tika veikts galvenokārt no Taivānas un Vjetnamas.

(209) Importa (agregētajam) apjomam Savienībā, kā arī e-velosipēdu importa no citām trešām valstīm tirgus daļai un cenu tendencēm bija šāda dinamika.

4. tabula

Imports no trešām valstīm

Valsts		2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Taivāna	Apjoms (gab.)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indekss	*100*	*106*	*118*	*86*
	Tirgus daļa (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Valsts		2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
	Vidējā cena (EUR/gab.)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indekss	*100*	*96*	*107*	*128*
Vjetnama	Apjoms (gab.)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indekss	*100*	*106*	*129*	*122*
	Tirgus daļa (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Vidējā cena (EUR/gab.)	542	585	762	790
	Indekss	*100*	*108*	*140*	*146*
Kopā visas trešās valstis, izņemot attiecīgo valsti	Apjoms (gab.)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indekss	*100*	*116*	*131*	*98*
	Tirgus daļa (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Vidējā cena (EUR/gab.)	966	935	1 082	1 258
	Indekss	*100*	*97*	*112*	*130*

Avots: *Eurostat*.

(210) Pārskatāmā ražojuma kopējā importa no trešām valstīm, izņemot ĶTR, tirgus daļa 2020.–2022. gadā palielinājās un 2022. gadā sasniedza 20,3 %. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tā samazinājās līdz 16,3 %, kas ir zemāks līmenis nekā 2020. gadā.

4.4. **Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis**

4.4.1. *Vispārīgas piezīmes*

(211) Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis tika novērtēts, izvērtējot visus ekonomiskos rādītājus, kuri raksturo Savienības ražošanas nozares stāvokli attiecīgajā periodā.

(212) Kā minēts 11. apsvērumā, lai novērtētu Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli, tika izmantota atlase.

(213) Lai noteiktu kaitējumu, Komisija nošķīra makroekonomiskos un mikroekonomiskos kaitējuma rādītājus. Makroekonomiskos rādītājus Komisija izvērtēja, balstoties uz *CONEBI* sniegto informāciju. Dati attiecās uz visiem Savienības ražotājiem. Komisija izvērtēja mikroekonomiskos rādītājus, pamatojoties uz datiem, kas norādīti izlasē iekļauto Savienības ražotāju atbildēs uz anketas jautājumiem.

(214) Makroekonomiskie rādītāji ir šādi: ražošanas apjoms, ražošanas jauda, jaudas izmantojums, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, nodarbinātība, ražīgums, subsīdijas starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējās subsidēšanas.

(215) Mikroekonomiskie rādītāji ir šādi: vienības vidējās cenas, vienības izmaksas, darbaspēka izmaksas, krājumi, rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu.

4.4.2. *Makroekonomiskie rādītāji*

4.4.2.1. Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

(216) Savienības kopējam ražošanas apjomam, ražošanas jaudai un jaudas izmantojumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

5. tabula

Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Ražošanas apjoms (gab.)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indekss	*100*	*125*	*150*	*133*
Ražošanas jauda (gab.)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indekss	*100*	*129*	*130*	*122*
Jaudas izmantojums (%)	59	57	68	64
Indekss	*100*	*97*	*115*	*109*

Avots: *CONEBI*, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(217) Ražošanas jauda un ražošanas apjoms Savienībā laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam pastāvīgi palielinājās, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā gan ražošanas apjomi, gan jaudas samazinājās, jo Covid-19 laikā palielinājās krājumi tāpēc, ka Savienības ražotāji paredzēja turpmāku strauju pārdošanas apjoma kāpumu, taču tas nenotika, jo pēc Covid-19 pieprasījums ievērojami samazinājās.

4.4.2.2. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

(218) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam un tirgus daļai attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

6. tabula

Pārdošanas apjoms un tirgus daļa (gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Kopējais pārdošanas apjoms Savienības tirgū	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indekss	*100*	*108*	*115*	*114*
Tirgus daļa (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Indekss	*100*	*97*	*95*	*101*

Avots: *CONEBI*, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(219) Attiecīgajā periodā pārdošanas apjoms palielinājās, jo īpaši tāpēc ka Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. Tomēr pēc Covid-19 pasākumu atcelšanas pieprasījums pēc e-velosipēdiem samazinājās, kā rezultātā pārskatīšanas izmeklēšanas periodā samazinājās pārdošanas rādītāji. Turklāt ekonomiskā situācija 2022. gadā un pārskatīšanas izmeklēšanas periodā (jo īpaši augstākas enerģijas izmaksas, inflācija) ietekmēja ne tikai Savienības ražošanas nozari, bet arī patērētājus, jo īpaši patērētājus ar mazāku pirktspēju. Tāpēc, salīdzinot ar 2022. gadu, Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms pārskatīšanas izmeklēšanas periodā stagnēja, savukārt Savienības ražošanas nozares tirgus daļa palielinājās par 4,5 procentpunktiem.

4.4.2.3. Nodarbinātība un ražīgums

(220) Nodarbinātībai un ražīgumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

7. tabula

Nodarbinātība un ražīgums

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Nodarbināto skaits	8 354	10 972	12 125	10 716
Indekss	*100*	*131*	*145*	*128*
Ražīgums (gab. uz vienu darbinieku)	410	390	424	426
Indekss	*100*	*95*	*103*	*104*

Avots: *CONEBI*, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(221) Savienības ražošanas nozare attiecīgajā periodā paaugstināja nodarbinātības līmeni par 28 %. Pieaugums bija vērojams galvenokārt laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. 2023. gadā nodarbināto skaits samazinājās, jo samazinājās ražošanas apjomi. Ražīgums attiecīgajā periodā bija diezgan nemainīgs.

4.4.2.4. Izaugsme

(222) Tā kā pārdošanas apjoms pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saglabājās stabils salīdzinājumā ar 2022. gadu, bet patēriņš samazinājās, Savienības ražošanas nozarei šajā periodā izdevās palielināt savu tirgus daļu par 4,5 %.

4.4.2.5. Subsīdijas starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējās subsidēšanas

(223) Importa no ĶTR līmenis pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija relatīvi ierobežots, veidojot 4,4 % no Savienības patēriņa. Tāpēc subsidēšanas lieluma ietekme uz Savienības ražošanas nozari bija diezgan ierobežota.

4.4.3. *Mikroekonomiskie rādītāji*

4.4.3.1. Cenas un faktori, kas tās ietekmē

(224) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējai svērtajai vienības pārdošanas cenai nesaistītiem klientiem Savienībā attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

8. tabula

Pārdošanas cenas un ražošanas izmaksas Savienībā (EUR/gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Vidējā vienības pārdošanas cena Savienībā	1 533	1 633	1 719	1 871
Indekss	*100*	*107*	*112*	*122*
Vienības ražošanas izmaksas	1 419	1 516	1 589	1 786
Indekss	*100*	*107*	*112*	*126*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(225) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējās pārdošanas cenas, kā arī ražošanas izmaksas attiecīgajā periodā palielinājās, kas 2020. un 2021. gadā galvenokārt liecināja par izmaiņām ražojumu klāstā un tehnoloģisko progresu e-velosipēdu dzinēju un akumulatoru jomā, savukārt 2022. gadā un pārskatīšanas izmeklēšanas periodā šis pieaugums atspoguļoja arī ražošanas izmaksu pieaugumu vispārējās ekonomiskās situācijas dēļ, ko raksturoja inflācija un augstākas enerģijas izmaksas.

4.4.3.2. Darbaspēka izmaksas

(226) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējām darbaspēka izmaksām attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

9. tabula

Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indekss	*100*	*110*	*112*	*123*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(227) Lai gan pēc pieprasījuma krituma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā darbinieku skaits samazinājās salīdzinājumā ar 2022. gadu, vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto attiecīgajā periodā pastāvīgi palielinājās.

4.4.3.3. Krājumi

(228) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

10. tabula

Krājumi

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Krājumi perioda beigās (gab.)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indekss	*100*	*81*	*208*	*533*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(229) Krājumu pieaugums bija saistīts ar to, ka Covid-19 laikā, kad ievērojami palielinājās pieprasījums, izveidojās lielāki krājumi, kā arī ar piegādes ķēdes problēmām, kas radās, Savienības ražotājiem ražošanas vajadzību apmierināšanai pasūtot pārāk daudz izejmateriālu un sastāvdaļu. Tomēr, tiklīdz piegādes ķēdes problēmas atrisinājās, Savienības ražotāji saņēma vairāk izejmateriālu un sastāvdaļu, nekā tiem bija nepieciešams. Tam sekoja e-velosipēdu pieprasījuma kritums pārskatīšanas izmeklēšanas periodā salīdzinājumā ar 2022. gadu, kā rezultātā Savienības ražotājiem pārskatīšanas izmeklēšanas perioda beigās bija ļoti lieli krājumi.

4.4.3.4. Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu

(230) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitātei, naudas plūsmai, ieguldījumiem un ienākumam no ieguldījumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

11. tabula

Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi un ienākums no ieguldījumiem

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Nesaistītiem klientiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte (% no pārdošanas apgrozījuma)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indekss	*100*	*98*	*104*	*72*
Naudas plūsma (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Indekss	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Ieguldījumi (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indekss	*100*	*223*	*209*	*104*
Ienākums no ieguldījumiem (%)	147	127	163	111
Indekss	*100*	*86*	*111*	*75*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(231) Komisija izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāti noteica, tīro peļņu pirms nodokļu nomaksas no līdzīgā ražojuma pārdošanas nesaistītiem klientiem Savienībā izsakot procentos no šīs pārdošanas apgrozījuma. Izlasē iekļautie Savienības ražotāji attiecīgajā periodā saglabāja rentabilitāti. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā rentabilitāte samazinājās izmaksu pieauguma dēļ.

(232) Kopumā stabilā rentabilitāte attiecīgajā periodā ļāva Savienības ražošanas nozarei veikt lielus ieguldījumus.

(233) Neto naudas plūsma ir Savienības ražotāju spēja pašiem finansēt savu darbību. Naudas plūsma attiecīgajā laikposmā būtiski samazinājās un 2023. gadā kļuva negatīva. Samazinājās arī ienākums no ieguldījumiem, un tas radīja grūtības Savienības ražošanas nozarei piesaistīt kapitālu un attīstīties. Tā rezultātā ieguldījumi, salīdzinājumā ar 2022. gadu, pārskatīšanas izmeklēšanas periodā samazinājās par 50 %.

4.5. **Secinājums par kaitējumu**

(234) Makroekonomiskie rādītāji, piemēram, Savienības ražošanas apjoms, pārdošanas apjoms un nodarbinātība laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam pastāvīgi palielinājās, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā ražošanas apjomi, jauda, pārdošanas apjoms un nodarbinātība samazinājās, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās krājumi, kam sekoja pieprasījuma samazināšanās Covid-19 ierobežošanas pasākumu atcelšanas un Savienības ekonomiskās situācijas izmaiņu dēļ, ko raksturoja augstas enerģijas izmaksas un inflācija.

(235) Attiecībā uz mikroekonomiskajiem rādītājiem izmeklēšanā tika konstatēts, ka izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāte laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam saglabājās virs 7 %. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā Savienības ražošanas nozares rentabilitāte samazinājās līdz 5,4 %. Naudas plūsma no 2020. līdz 2022. gadam samazinājās un 2023. gadā kļuva negatīva. Samazinājās arī ienākums no ieguldījumiem, un tas radīja grūtības Savienības ražošanas nozarei piesaistīt kapitālu un attīstīties.

(236) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secināja, ka Savienības ražošanas nozare bija atguvusies no tā iepriekšējā būtiskā kaitējuma pamatregulas 8. panta nozīmē, ko bija izraisījis subsidētais imports no ĶTR. Tomēr attiecīgajā periodā vairāki kaitējuma rādītāji pasliktinājās, un Savienības ražošanas nozares stāvoklis atkal kļuva ekonomiski nestabils. Tāpēc Komisija sīkāk pārbaudīja iespējamību, ka pasākumu atcelšanas gadījumā varētu atkārtoties kaitējums, ko sākotnēji radīja subsidēts imports no ĶTR.

5. **KAITĒJUMA ATKĀRTOŠANĀS IESPĒJAMĪBA**

(237) Lai noteiktu kaitējuma atkārtošanās iespējamību pasākumu atcelšanas gadījumā, Komisija analizēja šādus elementus: ražošanas jauda un neizmantotā jauda ĶTR, attiecība starp eksporta cenām uz trešām valstīm un cenu līmeni Savienībā un potenciālā importa un šāda importa no minētajām valstīm cenu līmeņa ietekme uz Savienības ražošanas nozares stāvokli.

5.1. **Neizmantotā jauda ĶTR un Savienības tirgus pievilcīgums**

(238) Kā jau aprakstīts un sīki izklāstīts iepriekš 3.10.1. iedaļā, ĶTR ražotājiem eksportētājiem ir ievērojama neizmantotā jauda, ko varētu izmantot, lai ražotu pārskatāmo ražojumu eksportam uz Savienību, ja pasākumi zaudētu spēku. Daudzumi, ko Ķīnas ražotāji eksportētāji varētu eksportēt, ir 73 miljoni velosipēdu, kas ievērojami pārsniedz Savienības tirgus lielumu.

(239) Kā aprakstīts un sīki izklāstīts iepriekš 3.10.2. iedaļā, Savienības e-velosipēdu tirgus ir viens no lielākajiem pasaulē, un paredzams, ka pieprasījums pēc e-velosipēdiem turpmākajos gados pieaugs cita starpā Savienības vides politikas dēļ. Ķīnas ražotāji eksportētāji pārskatīšanas izmeklēšanas periodā veica eksportu uz saviem galvenajiem trešo valstu tirgiem par cenām, kas bija ievērojami zemākas par Savienības ražotāju vidējām pārdošanas cenām Savienības tirgū. Tāpēc eksports uz Savienību Ķīnas eksportētājiem, iespējams, ir daudz pievilcīgāks. Tādējādi var pamatoti sagaidīt, ka pasākumu atcelšanas gadījumā Ķīnas ražotāji eksportētāji sāktu eksportēt lielus pārskatāmā ražojuma apjomus uz Savienību.

5.2. **Iespējamās importa cenas un ietekme uz Savienības ražošanas nozari**

(240) Lai noteiktu, kā imports no ĶTR ietekmētu Savienības ražošanas nozari pasākumu izbeigšanas gadījumā, Komisija veica salīdzinošu cenu analīzi par situāciju, kurā nepastāv antisubsidēšanas pasākumi.

(241) Lai aplēstu Ķīnas ražotāju iespējamo pārdošanas cenu eksportam uz Savienības tirgu, Komisija salīdzināja izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējo cenu (*EXW* līmenī) ar atbilstošu ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma vidējo cenu, kad to eksportē uz trešām valstīm, piemēram, Apvienoto Karalisti, Turciju, Norvēģiju vai Serbiju, kurām ir atsevišķi e-velosipēdu kodi un nav ieviesti nekādi pasākumi.

(242) Salīdzinājuma rezultāts liecināja, ka vidējā cena Ķīnas attiecīgā ražojuma eksportam uz iepriekš minētajām valstīm, bija 210–650 EUR diapazonā, proti, tā bija ievērojami zemāka par Savienības ražošanas nozares cenu Savienības tirgū. Tāpēc, ja pasākumi zaudētu spēku, būtu iespējams, ka imports no ĶTR ienāktu tirgū lielos apjomos, kā tas bija sākotnējās izmeklēšanas periodā, un par zemām cenām, kas radītu kaitējumu.

(243) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiek secināts, ka, atceļot pasākumus, ievērojams subsidēta importa no ĶTR par cenām, kas rada kaitējumu, pieaugums ir ļoti iespējams. Tādējādi Savienības ražošanas nozares dzīvotspēja būtu pakļauta nopietnam riskam.

6. **SAVIENĪBAS INTERESES**

(244) Saskaņā ar pamatregulas 31. pantu Komisija pārbaudīja, vai spēkā esošo antisubsidēšanas pasākumu saglabāšana būtu pretrunā Savienības interesēm kopumā. Nosakot Savienības intereses, tika ņemtas vērā visas dažādo iesaistīto personu, t. sk. Savienības ražošanas nozares, importētāju un lietotāju, intereses.

6.1. **Savienības ražošanas nozares intereses**

(245) Izmeklēšana parādīja, ka, ja pasākumi zaudētu spēku, tam būtu negatīva ietekme uz Savienības ražošanas nozari. Pasākumi ir atjaunojuši vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības tirgū. Tas ir ļāvis tirgū ienākt jauniem uzņēmumiem, jo īpaši sākumlīmeņa un vidējās klases segmentos. Neraugoties uz problēmām, ko 2022.–2023. gadā radīja ekonomiskā situācija, zināmo e-velosipēdu Savienības ražotāju skaits gandrīz divkāršojās no aptuveni 37 ražotājiem 2020. gadā līdz 67 ražotājiem 2023. gadā. Savienībā saražoto e-velosipēdu skaits palielinājās par vairāk nekā 1 miljonu laikposmā no 2020. gada (3,4 miljoni) līdz 2023. gadam (4,5 miljoni), un tiek prognozēts, ka tas turpmāk pieaugs. Tieši nodarbināto skaits ir palielinājies no aptuveni 3 500 darbiniekiem sākotnējās izmeklēšanas periodā līdz gandrīz 11 000 darbiniekiem pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.

(246) Kompensācijas pasākumu izbeigšana radītu augstu risku Savienības ražotājiem, jo īpaši tiem, kuri apkalpo sākumlīmeņa un vidējos e-velosipēdu tirgus segmentus un kuru vidū ir daudz mazāku ražotāju no visas Savienības ražošanas nozares.

(247) Nestabilo situāciju pasliktina tas, ka e-velosipēdu ražošana ir kapitālietilpīga darījumdarbība, jo, lai turpinātu ražošanu, pastāvīgi jāveido ievērojami velosipēdu daļu krājumi. Turklāt Savienības ražotāji pēdējos gados ir veikuši lielus ieguldījumus ilgtspējīgā un videi draudzīgā ražošanā un ražojumu uzlabošanā. Antisubsidēšanas pasākumu izbeigšana apturētu praktisko inženiertehnisko zināšanu attīstību attiecībā uz augsto tehnoloģiju, tai skaitā automatizācijas un jaunu materiālu, pielietošanu.

(248) Turklāt saskaņā ar termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumu Savienības e-velosipēdu ražošanas nozare ir viena no lielākajām zaļajām nozarēm, un saskaņā ar 2024. gada ziņojumu par Eiropas velosipēdu ražošanas nozari un tirgus profilu tajā darbību veic vairāk nekā
1 000 mazo un vidējo uzņēmumu (MVU), kas nodrošina aptuveni 80 000 darbvietu. Tas ietver tiešās un netiešās darbvietas ražošanā, darbvietas augšposma nozarēs, velosipēdu aprīkojuma un izplatīšanas nozarēs u.c.

(249) Pamatojoties uz iepriekš minēto, pasākumu turpināšana ir Savienības ražošanas nozares interesēs.

6.2. **Montētāju intereses**

(250) Komisija sazinājās ar visiem zināmajiem lietotājiem un nesaistītajiem importētājiem.

(251) Pēc procedūras sākšanas vienīgā persona, kas pieteicās un sniedza piezīmes, bija *ad hoc* grupa astoņu mazo uzņēmumu vārdā, kuri montē elektrisko velosipēdu daļas, kas Savienībā importētas no Ķīnas un citām trešām valstīm. To galvenā piezīme attiecās uz pasākumu īstenošanu pret (tradicionālo) velosipēdu daļu importu no Ķīnas, kas rada nenoteiktību attiecībā uz e-velosipēdu sastāvdaļu importam piemērojamo tiesību normām un tādējādi apgrūtina tādu e-velosipēdu daļu importu, uz kuriem pasākumi neattiecas. Grupa iebilda pret pasākumu pagarināšanu, galvenokārt ņemot vērā esošās problēmas saistībā ar sastāvdaļu importu, kā arī risku, ka pasākumi varētu tikt attiecināti arī uz šīm e-velosipēdu sastāvdaļām, un apgalvoja, ka tirgus uzraudzības izmantošana, lai pārbaudītu importa no ĶTR atbilstību visiem attiecīgajiem noteikumiem, būtu efektīvāka, lai novērstu to, ka tiek importēti negodīgi tirgoti e-velosipēdi no Ķīnas, kas bieži vien ir nelikumīgi un nedroši.

(252) Tomēr Komisija uzskatīja, ka nav reāli panākt, ka tikai tirgus uzraudzības un regulatīvie pasākumi novērš kaitējumu, ko radījis subsidētu e-velosipēdu imports no ĶTR. Turklāt problēmas saistībā ar muitas noteikumu izpildi attiecībā uz e-velosipēdu sastāvdaļu importu nevar būt iemesls tādu pasākumu izbeigšanai, kas ir panākuši cerēto ietekmi. Pasākumu izpilde katrā ziņā neietilpst izmeklēšanas tvērumā.

(253) Pēc informācijas izpaušanas *ad hoc* grupa atkārtoja tos pašus apgalvojumus. Proti, lai novērstu tirgus kropļojumu pamatcēloņus un visām ieinteresētajām personām nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, Komisijai esot jākoncentrējas uz tirgus uzraudzības pastiprināšanu, nevis tirdzniecības aizsardzības pasākumu paplašināšanu. Saskaņā ar *ad hoc* grupas sniegto informāciju tirdzniecības aizsardzības pasākumi netīši rada tiesisko regulējumu, kas veicina standartiem neatbilstošu un nedrošu velosipēdu importu un apgrūtina tādu nopietnu ĶTR e-velosipēdu ražotāju darbību, kuriem ir ilgtermiņa ambīcijas Savienības tirgū.

(254) Komisija uzskatīja, ka *ad hoc* grupas izvirzītie argumenti jau aplūkoti 251. apsvērumā. Tā kā šajos jautājumos jaunas piezīmes pēc būtības netika iesniegtas, tika apstiprināts 252. apsvēruma secinājums.

(255) *Ad hoc* grupa arī apgalvoja, ka tirdzniecības aizsardzības pasākumu atcelšana neradītu tāda importa būtisku pieaugumu, kas rada kaitējumu, tāpēc ka pieticīga Ķīnas importa tirgus daļa, kas PIP laikā bija 4,4 %, pēc tās domām, apgāza apgalvojumu par būtiskiem draudiem, kurus radot imports no Ķīnas.

(256) Komisija uzskatīja, ka PIP laikā vērojamais tirgus daļas pieaugums līdz 4,4 % notika situācijā, kad bija tirdzniecības aizsardzības pasākumi. Tirdzniecības aizsardzības pasākumu dēļ importa no Ķīnas tirgus daļa attiecīgajā periodā palielinājās tikai par 2,1 procentpunktu. Ņemot vērā Savienības tirgus pievilcīgumu, ražošanas jaudu un neizmantoto jaudu ĶTR un attiecību starp eksporta cenām uz trešām valstīm un cenu līmeni Savienībā, Komisija secināja, ka pasākumu atcelšanas gadījumā ievērojami pieaugtu imports no ĶTR par dempinga cenām, kas rada kaitējumu. Pamatojoties uz iepriekš minēto, šis apgalvojums tika noraidīts.

(257) Turklāt *ad hoc* grupa apgalvoja, ka Komisija esot balstījusies uz nepārbaudītu informāciju un apgalvojumiem, kas saņemti īpaši no pieprasījuma iesniedzēja, un tas apdraudot izmeklēšanas objektivitāti.

(258) Kā minēts 33. un 34. apsvērumā, Komisija piemēroja pamatregulas 28. pantu, jo elektrisko velosipēdu ražotāju sadarbība ĶTR nebija pietiekama, lai izdarītu reprezentatīvus konstatējumus šīs termiņbeigu pārskatīšanas vajadzībām, un ĶV un citas attiecīgās ĶTR personas nesadarbojās, tāpēc Komisija saskaņā ar pamatregulas 28. pantu izmantoja pieejamos faktus. Tāpēc konstatējumi par subsidēšanas turpināšanās iespējamību un kaitējuma atkārtošanās iespējamību tika balstīti uz pieejamajiem faktiem, īpaši uz informāciju, kas iesniegta kopā ar pārskatīšanas pieprasījumu, informāciju, kas izmeklēšanas gaitā iegūta no personām, kuras sadarbojās (proti, no pieprasījuma iesniedzēja un izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem), informāciju no Komisijas sākotnējās izmeklēšanas konstatējumiem, to jaunāko antisubsidēšanas izmeklēšanu konstatējumiem, kuras Komisija veikusi attiecībā uz atbalstāmajām nozarēm Ķīnā, un Komisijas dienestu darba dokumentu par būtiskiem kropļojumiem. Tika rūpīgi pārbaudīta visa informācija, ko sniedza izlasē iekļautie Savienības ražotāji. Pamatojoties uz iepriekš minēto, šis apgalvojums tika noraidīts.

6.3. **Lietotāju un nesaistītu importētāju intereses**

(259) Nepieteicās neviens lietotājs vai nesaistīts importētājs un nesadarbojās šajā izmeklēšanā un, izņemot sniegto informāciju, kas minēta augstāk tekstā, neiesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Komisija, pamatojoties uz tai pieejamo informāciju, konstatēja, ka nebija pierādījumu, kas būtu pretrunā sākotnējās izmeklēšanas secinājumam: negatīvu ietekmi uz nesaistītajiem importētājiem nevar uzskatīt par nesamērīgu un mazina alternatīvu piegādes avotu pieejamība. Kompensācijas pasākumu pozitīvā ietekme uz Savienības tirgu, īpaši uz Savienības ražošanas nozari, atsver iespējamo negatīvo ietekmi uz citām interešu grupām. Izmeklēšanā patiešām tika apstiprināts, ka arvien rodas citi piegādes avoti trešās valstīs, papildus piegādes avotiem Ķīnā. Tāpēc Komisija secināja, ka pasākumu turpināšana neradīs nesamērīgu kaitīgu ietekmi uz lietotājiem un importētājiem.

(260) Pēc informācijas izpaušanas viena ieinteresētā persona apgalvoja, ka tad, ja pasākumi netiks atcelti, e-velosipēdi arī turpmāk būšot nepamatoti sadārdzināti un lietotājiem mazāk pieejami. Tā apgalvoja, ka, pasākumus atceļot, e-velosipēdu cenas samazinātos, kas ievērojami palielinātu e-velosipēdu pārdošanas apjomu. Komisija uzskata, ka zemākas cenas ne vienmēr izraisa pārdošanas apjoma pieaugumu, jo e-velosipēda iegādē lietotāji, papildus cenai, apsver arī drošības, kvalitātes, uzticamības un pakalpojuma kritēriju. Bez tam pasākumu atcelšana negatīvi ietekmētu Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli, kas ietekmētu inovāciju un ražojumu daudzveidību un ierobežotu lietotāju izvēli. Pamatojoties uz iepriekš minēto, šis apgalvojums tika noraidīts.

6.4. **Secinājums par Savienības interesēm**

(261) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka nav pārliecinošu ar Savienības interesēm saistītu iemeslu, kāpēc nevajadzētu saglabāt spēkā esošos pasākumus, kas noteikti ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma importam.

7. **ANTISUBSIDĒŠANAS PASĀKUMI**

(262) Pamatojoties uz Komisijas secinājumiem par subsidēšanas turpināšanos, kaitējuma turpināšanos un Savienības interesēm, būtu jāsaglabā antisubsidēšanas pasākumi, kas noteikti ĶTR izcelsmes elektrisko velosipēdu importam.

(263) Lai līdz minimumam mazinātu pasākumu apiešanas risku, kas saistīts ar maksājumu likmju starpību, ir vajadzīgi īpaši pasākumi, lai nodrošinātu individuālu kompensācijas maksājumu piemērošanu. Individuālos kompensācijas maksājumus piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins. Rēķinam jāatbilst prasībām, kas izklāstītas šīs regulas 1. panta 3. punktā. Kamēr šāds rēķins nav uzrādīts, uz importu būtu jāattiecina kompensācijas maksājums, kas piemērojams "visam pārējam ĶTR izcelsmes importam".

(264) Lai gan šā rēķina uzrādīšana dalībvalstu muitas dienestiem ir vajadzīga, lai importam piemērotu individuālās kompensācijas maksājuma likmes, tas nav vienīgais elements, kas muitas dienestiem jāņem vērā. Pat ja uzrādītais rēķins atbilst visām šīs regulas 1. panta 3. punktā izklāstītajām prasībām, dalībvalstu muitas dienestiem, ievērojot tiesību aktus muitas jomā, ir jāveic ierastās pārbaudes, un, tāpat kā visos citos gadījumos, tie var pieprasīt papildu dokumentus (kravas nosūtīšanas dokumentus u. c.), lai pārbaudītu deklarācijās sniegto ziņu precizitāti un nodrošinātu, ka vēlāka zemākas maksājuma likmes piemērošana ir pamatota.

(265) Ja kādam no uzņēmumiem, kam noteiktas zemākas individuālās maksājuma likmes, pēc attiecīgo pasākumu piemērošanas būtiski palielinās importa apjoms Savienībā – šādu apjoma palielinājumu pašu par sevi var uzskatīt par pārmaiņām tirdzniecības modelī, ko izraisījusi pasākumu noteikšana, pamatregulas 23. panta 1. punkta nozīmē. Tādos apstākļos un tad, ja ir ievēroti nosacījumi, var sākt izmeklēšanu, lai novērstu pasākumu apiešanu. Šādā izmeklēšanā cita starpā var pārbaudīt vajadzību pēc individuālās maksājuma likmes (vai likmju) atcelšanas un valsts mēroga maksājuma piemērošanas.

(266) Individuālās uzņēmumu kompensācijas maksājuma likmes, kas noteiktas šajā regulā, ir piemērojamas vienīgi tāda ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma importam, ko ražojuši minētie tiesību subjekti. Uz tādu pārskatāmā ražojuma importu, kuru ražojis kāds cits šīs regulas rezolutīvajā daļā konkrēti neminēts uzņēmums, arī subjekti, kas ir saistīti ar konkrēti minētajiem subjektiem, būtu jāattiecina maksājuma likme, kas piemērojama "visam pārējam Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes importam". Uz tiem nebūtu jāattiecina individuālās kompensācijas maksājuma likmes.

(267) Uzņēmums var prasīt individuālās maksājuma likmes piemērošanu, ja tas attiecīgi maina kāda sava subjekta nosaukumu. Šāds pieprasījums ir jāadresē Komisijai ([88]). Pieprasījumā jāietver visa attiecīgā informācija, ar ko var pierādīt, ka šāda maiņa neietekmē uzņēmuma tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi. Ja uzņēmuma nosaukuma maiņa neietekmē tā tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi, *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* tiks publicēta grozošā regula, ar ko informē par nosaukuma maiņu.

(268) Ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES, Euratom) 2024/2509 ([89]) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, 109. pantu, ja summa ir jāatmaksā pēc Eiropas Savienības Tiesas sprieduma, maksājamā procentu likme ir likme, ko Eiropas Centrālā banka piemēro savām galvenajām refinansēšanas operācijām un kas publicēta *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* C sērijā katra mēneša pirmajā kalendārajā dienā.

(269) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, kuru sniegusi komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) 2016/1036 15. panta 1. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Tiek noteikts galīgais kompensācijas maksājums importētiem Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdiem ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru, kurus patlaban klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (*Taric* kods 8711 60 90 10).

2. Galīgā kompensācijas maksājuma likme, ko piemēro tālāk uzskaitīto uzņēmumu ražotā 1. punktā aprakstītā ražojuma neto cenai ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļa nomaksas, ir šāda.

Izcelsmes valsts	Uzņēmums	Galīgais kompensācijas maksājums	*Taric* papildu kods
Ķīnas Tautas Republika	*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.*

([89]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) 2024/2509 (2024. gada 23. septembris) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam (OV L, 2024/2509, 26.9.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Izcelsmes valsts	Uzņēmums	Galīgais kompensācijas maksājums	*Taric* papildu kods
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd un *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
	Citi uzņēmumi, kas sadarbojās un ir uzskaitīti I pielikumā	9,2 %	Sk. I pielikumu.
	Uzņēmumi, kas sākotnējā antisubsidēšanas izmeklēšanā nesadarbojās, bet sadarbojās vienlaikus notiekošajā sākotnējā antidempinga izmeklēšanā, uzskaitīti II pielikumā	17,2 %	Sk. II pielikumu.
	Viss pārējais Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes imports	17,2 %	C999

3. Šā panta 2. punktā uzskaitītajiem uzņēmumiem individuālās maksājuma likmes piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins ar šādu deklarāciju, kuru datējusi un parakstījusi šo rēķinu izdevušā subjekta amatpersona un kurā norādīts tās vārds, uzvārds un ieņemamais amats: "Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādītais (pārskatāmā ražojuma) (apjomu), kas pārdots eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražojis uzņēmums (uzņēmuma nosaukums un adrese) (*Taric* papildu kods) [attiecīgajā valstī]. Apliecinu, ka šajā rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un pareiza." Ja šāds rēķins netiek uzrādīts, piemēro visiem pārējiem uzņēmumiem piemērojamo maksājuma likmi.

4. Gadījumos, kad kompensācijas maksājums ir atņemts no konkrētu ražotāju eksportētāju antidempinga maksājuma un saskaņā ar Regulas (ES) 2016/1037 21. pantu ir saņemti atmaksas pieprasījumi, automātiski tiek novērtēta arī konkrētā ražotāja eksportētāja dempinga starpība, kas dominējusi atmaksāšanas izmeklēšanas periodā. Atmaksas pieprasītājam atmaksājamā summa nedrīkst pārsniegt starpību starp iekasēto maksājumu un kombinēto kompensācijas un antidempinga maksājumu, kas noteikts atmaksas izmeklēšanā.

5. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2025. gada 23. janvārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

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

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

II PIELIKUMS

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