REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/114 AL COMISIEI

din 23 ianuarie 2025

de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză, în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unor subvenții din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene ([1]) (denumit în continuare „regulamentul de bază"), în special articolul 18,

întrucât:

1. PROCEDURA

1.1. Măsuri în vigoare

(1) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72 al Comisiei ([2]) (denumit în continuare „regulamentul inițial"), Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia") a instituit o taxă compensatorie la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (denumită în continuare RPC sau „țara în cauză" sau „China"). Nivelul taxelor compensatorii în vigoare în prezent variază între 3,9 % și 17,2 % (denumite în continuare „măsurile inițiale"). Investigația care a condus la instituirea măsurilor inițiale va fi denumită în continuare „investigația inițială".

(2) În urma hotărârii Tribunalului în cauza T-243/19, taxele compensatorii au fost reinstituite în ceea ce privește Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd, în martie 2023, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/610 al Comisiei ([3]). Taxa reinstituită a fost stabilită la același nivel ca în regulamentul inițial. Prin urmare, nivelurile taxei compensatorii în vigoare în prezent sunt cele care au fost stabilite prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72.

(3) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/73 al Comisiei ([4]), Comisia a instituit, de asemenea, măsuri antidumping definitive la importurile de biciclete electrice originare din China. Nivelul taxelor antidumping în vigoare în prezent variază între 9,9 % și 70,1 %.

1.2. Deschiderea unei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor

(4) La 17 ianuarie 2024, Comisia a deschis o investigație în perspectiva expirării măsurilor cu privire la importurile în Uniune de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză, în temeiul articolului 18 din regulamentul de bază. Comisia a publicat un aviz de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([5]) (denumit în continuare „avizul de deschidere").

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

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72 al Comisiei din 17 ianuarie 2019 de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (JO L 16, 18.1.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/610 al Comisiei din 17 martie 2023 de reinstituire a unei taxe compensatorii definitive asupra importurilor de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză în ceea ce privește Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. în urma hotărârii Tribunalului în cauza T-243/19 (JO L 80, 20.3.2023, p. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/73 al Comisiei din 17 ianuarie 2019 de instituire a unei taxe antidumping definitive și de colectare definitivă a taxei provizorii instituite la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (JO L 16, 18.1.2019, p. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Aviz de deschidere a unei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor antisubvenție aplicabile importurilor de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (JO C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Comisia a deschis investigația în urma unei cereri de reexaminare depuse la 16 octombrie 2023 de Asociația europeană a producătorilor de biciclete (*European Bicycle Manufacturers Association*), (denumite în continuare „cererea" și „solicitantul"), în numele industriei producătoare de biciclete electrice a Uniunii, în sensul articolului 10 alineatul (6) din regulamentul de bază. Cererea conținea elemente de probă privind probabilitatea continuării subvenționării și a reapariției prejudiciului în detrimentul industriei Uniunii care au fost suficiente pentru a justifica deschiderea investigației.

(6) Înainte de deschiderea reexaminării în perspectiva expirării măsurilor, Comisia a notificat Guvernului Chinei (denumit în continuare „GC") ([6]) că primise o cerere documentată în mod corespunzător și a invitat GC la consultări în conformitate cu articolul 10 alineatul (7) din regulamentul de bază. GC nu a răspuns și, prin urmare, nu au avut loc consultări.

1.3. **Perioada investigației de reexaminare și perioada examinată**

(7) Investigația privind subvenționarea și prejudiciul a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2023 și 31 decembrie 2023 (denumită în continuare „perioada investigației de reexaminare" sau „PIR"). Examinarea tendințelor relevante pentru evaluarea probabilității unei continuări sau reapariții a prejudiciului a vizat perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2020 și sfârșitul perioadei investigației de reexaminare (denumită în continuare „perioada examinată").

1.4. **Părțile interesate**

(8) În avizul de deschidere, părțile interesate au fost invitate să contacteze Comisia în vederea participării la investigație. În plus, Comisia a informat cu privire la deschiderea reexaminării în perspectiva expirării măsurilor în mod special solicitantul și pe toți producători cunoscuți din Uniune, producătorii cunoscuți din RPC, precum și autoritățile țării respective, importatorii și utilizatorii cunoscuți, precum și asociațiile cunoscute ca fiind părți vizate, lansându-le invitația de a participa la reexaminare.

(9) Părțile interesate au avut ocazia de a prezenta observații cu privire la deschiderea reexaminării în perspectiva expirării măsurilor și de a solicita o audiere în fața Comisiei și/sau a consilierului-auditor pentru proceduri comerciale. Un grup ad-hoc, în numele a 8 societăți din Uniune care asamblează componente pentru biciclete electrice importate din China și din alte țări terțe, s-a manifestat și a prezentat observații. Aceste observații nu au vizat deschiderea investigației în sine și au fost abordate la punctul 6 de mai jos privind interesul Uniunii. Acest grup a solicitat, de asemenea, o audiere cu Comisia, care a avut loc la 30 aprilie 2024.

1.5. **Eșantionarea**

(10) În avizul de deschidere, Comisia a afirmat că ar putea constitui un eșantion din rândul părților interesate, în conformitate cu articolul 27 din regulamentul de bază.

1.5.1. *Constituirea eșantionului de producători din Uniune*

(11) În avizul de deschidere, Comisia a declarat că a decis să limiteze investigația la un număr rezonabil de producători din Uniune, prin aplicarea eșantionării. La selectarea eșantionului, Comisia s-a bazat pe cel mai mare volum reprezentativ de producție care putea fi examinat în mod rezonabil având în vedere timpul disponibil.

(12) În conformitate cu articolul 27 din regulamentul de bază, Comisia a invitat părțile interesate să prezinte observații cu privire la eșantionul provizoriu. Nu s-au primit observații cu privire la eșantionul modificat. Eșantionul a fost considerat reprezentativ pentru industria Uniunii.

1.5.2. *Constituirea eșantionului de importatori*

(13) Pentru a decide dacă eșantionarea era necesară și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat importatorilor neafiliați să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere.

(14) Niciun importator neafiliat nu a răspuns la formularul de eșantionare.

([6]) Termenul „GC" este utilizat în prezentul regulament într-un sens larg, el incluzând Consiliul de Stat, precum și toate ministerele, departamentele, agențiile și administrațiile de la nivel central, regional sau local.

1.5.3. *Eșantionarea producătorilor-exportatori din RPC*

(15) Pentru a decide dacă eșantionarea era necesară și, în caz afirmativ, pentru a constitui un eșantion, Comisia a solicitat tuturor producătorilor cunoscuți din RPC să furnizeze informațiile precizate în avizul de deschidere. În plus, Comisia a solicitat Misiunii Republicii Populare Chineze pe lângă Uniunea Europeană să identifice și/sau să contacteze alți eventuali producători care ar putea fi interesați să participe la investigație.

(16) Doar doi producători-exportatori din Republica Populară Chineză au furnizat un răspuns privind eșantionarea și, prin urmare, eșantionarea nu a fost considerată necesară. Totuși, aceste două societăți reprezentau împreună mai puțin de 0,1 % din industria chineză a bicicletelor electrice din punct de vedere al (i) exporturilor către Uniune; (ii) vânzărilor pe piața internă și (iii) capacității de producție a Chinei în perioada investigației de reexaminare. Prin urmare, Comisia a considerat că aceste două societăți nu pot fi considerate reprezentative pentru industria chineză a bicicletelor electrice în scopul investigației de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor și că informațiile specifice acestor societăți nu erau susceptibile să constituie o bază pentru constatări reprezentative privind toate exporturile din RPC către Uniune.

(17) În consecință, Comisia a concluzionat că cooperarea din partea producătorilor de biciclete electrice din RPC a fost insuficientă pentru a formula constatări reprezentative și a informat cele două societăți și autoritățile din Republica Populară Chineză că intenționează să aplice articolul 28 din regulamentul de bază și să își bazeze constatările privind continuarea sau reapariția subvenționării și a prejudiciului în ceea ce privește importurile din Republica Populară Chineză pe datele disponibile.

1.6. **Răspunsurile la chestionar și vizitele de verificare**

(18) Comisia a invitat cele două societăți care au furnizat un răspuns referitor la eșantionare să contacteze serviciile Comisiei în cazul în care intenționau să transmită răspunsuri la chestionar, în pofida lipsei lor de reprezentativitate pentru industria bicicletelor electrice din RPC (a se vedea considerentele de mai sus). La deschiderea investigației, o copie a chestionarelor a fost pusă la dispoziție în dosarul destinat consultării de către părțile interesate și pe site-ul internet al DG Comerț. Nu s-a transmis niciun răspuns la chestionar.

(19) La 12 februarie 2024, Comisia a transmis la GC un chestionar guvernului Chinei (denumit în continuare „GC"). De asemenea, s-a solicitat GC să transmită chestionare specifice (i) Corporației Chineze a Asigurărilor pentru Exporturi și Credite (denumită în continuare „Sinosure"), (ii) producătorilor și distribuitorilor de motoare pentru biciclete electrice, baterii și alte piese și componente pentru biciclete electrice și (iii) băncilor și altor instituții financiare despre care GC știa că au acordat împrumuturi industriei în cauză.

(20) Comisia nu a primit niciun răspuns la chestionarele menționate anterior. În consecință, prin nota verbală din 5 aprilie 2024, Comisia a informat GC că intenționează să aplice articolul 28 din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile solicitate în chestionarele trimise GC și a invitat GC să prezinte observații în acest sens. Nu s-au primit observații.

(21) Comisia a căutat și a verificat toate informațiile pe care le-a considerat necesare pentru a determina probabilitatea continuării sau a reapariției dumpingului și a prejudiciului și interesul Uniunii. Vizitele de verificare efectuate în temeiul articolului 26 din regulamentul de bază s-au desfășurat la sediile următoarelor societăți:

Producători din Uniune

— Cube Bikes, Germania;

— Accell Hunland, Ungaria;

— Cross, Bulgaria.

1.7. **Comunicarea constatărilor**

(22) La 25 octombrie 2024, Comisia a comunicat faptele și considerațiile esențiale pe baza cărora intenționa să mențină taxele compensatorii în vigoare. Tuturor părților li s-a acordat o perioadă de timp în care să poată formula observații cu privire la această comunicare.

(23) Câteva părți interesate au transmis observații, care au fost luate în considerare de către Comisie și care sunt abordate la punctele 2.3, 3.9 și 6 de mai jos. A fost audiată o parte care a formulat o solicitare în acest sens.

2. **PRODUSUL CARE FACE OBIECTUL REEXAMINĂRII, PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSUL SIMILAR**

2.1. **Produsul care face obiectul reexaminării**

(24) Produsul care face obiectul reexaminării este același cu cel din investigația inițială, și anume biciclete, triciclete sau similare, cu pedalare asistată, cu un motor electric auxiliar cu o putere nominală continuă [denumite în continuare „biciclete electrice”, încadrate în prezent la codurile NC 8711 60 10 și ex 8711 60 90 (codul TARIC 8711 60 90 10)].

2.2. **Produsul în cauză**

(25) Produsul care face obiectul prezentei investigații este produsul care face obiectul reexaminării originar din Republica Populară Chineză.

2.3. **Produsul similar**

(26) Astfel cum s-a stabilit în investigația inițială, prezenta investigație de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor a confirmat faptul că următoarele produse au aceleași caracteristici fizice și tehnice de bază, precum și aceleași utilizări principale:

— produsul în cauză atunci când este exportat către Uniune;

— produsul care face obiectul reexaminării fabricat și vândut pe piața internă din Republica Populară Chineză;

— produsul care face obiectul reexaminării fabricat și vândut de producătorii-exportatori către restul lumii și

— produsul care face obiectul reexaminării, fabricat și vândut în Uniune de către industria Uniunii.

(27) Aceste produse sunt, prin urmare, considerate produse similare în înțelesul articolului 2 litera (c) din regulamentul de bază.

(28) În urma comunicării constatărilor, una dintre părți a susținut că Comisia ar trebui să precizeze faptul că piesele importate de importatorii scutiți și/sau de la exportatorii străini scutiți în temeiul Deciziei de punere în aplicare (UE) 2024/1279 a Comisiei ([7]) nu ar trebui să fie considerate ca fiind produsul în cauză. Potrivit acestei părți, ar trebui să se clarifice faptul că piesele produsului în cauză care urmează să fie utilizate pentru produsul în cauză nu fac obiectul taxelor compensatorii dacă sunt importate separat.

(29) Comisia a considerat că o astfel de clarificare nu este justificată, deoarece anumite piese nu sunt vizate de măsurile care fac obiectul prezentei reexaminări. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

([7]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1279 a Comisiei din 8 mai 2024 privind scutirile de la taxa antidumping extinsă asupra anumitor componente pentru biciclete originare din Republica Populară Chineză în temeiul Regulamentului (CE) nr. 88/97 al Comisiei (JO L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. PROBABILITATEA CONTINUĂRII SUBVENȚIONĂRII

(30) În conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază și astfel cum se menționează în avizul de deschidere, Comisia a examinat dacă expirarea măsurilor existente ar putea conduce la continuarea subvenționării.

3.1. Lipsa cooperării și utilizarea datelor disponibile în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază

(31) La 12 februarie 2024, Comisia a transmis la GC un chestionar guvernului Chinei (denumit în continuare „GC"). De asemenea, s-a solicitat GC să transmită chestionare specifice (i) Corporației Chineze a Asigurărilor pentru Exporturi și Credite (denumită în continuare „Sinosure"), (ii) producătorilor și distribuitorilor de motoare pentru biciclete electrice, baterii și alte piese și componente pentru biciclete electrice și (iii) băncilor și altor instituții financiare despre care GC știa că au acordat împrumuturi industriei în cauză.

(32) Comisia nu a primit niciun răspuns la chestionarele menționate anterior. În consecință, prin nota verbală din 5 aprilie 2024, Comisia a informat GC că intenționează să aplice articolul 28 din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile solicitate în chestionarele trimise GC și a invitat GC să prezinte observații în acest sens. Nu s-au primit observații.

(33) Având în vedere că cooperarea din partea producătorilor de biciclete electrice din RPC a fost insuficientă pentru a formula constatări reprezentative în scopul prezentei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor (a se vedea considerentele 16 și 17 de mai sus) și lipsa de cooperare din partea GC și a altor părți relevante din RPC cărora li s-a solicitat să furnizeze informații, astfel cum se descrie mai sus, Comisia, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază, a recurs la utilizarea datelor disponibile pentru a stabili probabilitatea continuării subvenționării industriei bicicletelor electrice din RPC.

(34) În consecință, Comisia a utilizat pentru analiza sa toate datele disponibile, în special:

(a) informațiile cuprinse în cerere;

(b) constatările Comisiei din investigația inițială, astfel cum se prevede în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72;

(c) constatările celor mai recente investigații antisubvenție efectuate de Comisie cu privire la industriile încurajate din China, cum ar fi industria hârtiei cretate de calitate superioară ([8]) (investigația privind HCCS), a oțelului plat laminat la cald ([9]), a fibrei de sticlă cu filament (investigația privind AFS) ([10]) și a cablurilor din fibre optice (investigația privind CFO) ([11]), în care au fost examinate subvenții similare;

(d) documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Raport privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială" (denumit în continuare „raportul privind China") ([12]).

([8]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1647 al Comisiei din 21 august 2023 de instituire a unei taxe compensatorii definitive vizând importurile de anumite tipuri de hârtie cretată de calitate superioară originară din Republica Populară Chineză în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în temeiul articolului 18 din Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 207, 22.8.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1123 al Comisiei din 7 iunie 2023 de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de anumite produse plate laminate la cald din fier, din oțel nealiat sau din alte oțeluri aliate, originare din Republica Populară Chineză, ca urmare a unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, în temeiul articolului 18 din Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 148, 8.6.2023, p. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/328 al Comisiei din 24 februarie 2021 de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de produse din fibră de sticlă cu filament continuu originare din Republica Populară Chineză în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în temeiul articolului 18 din Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 65, 25.2.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/72 al Comisiei din 18 ianuarie 2022 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de cabluri din fibre optice originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/2011 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de cabluri din fibre optice originare din Republica Populară Chineză (JO L 12, 19.1.2022, p. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Observații introductive privind industria bicicletelor electrice din RPC**

(35) În cadrul investigației inițiale, Comisia a stabilit viziunea GC privind îmbunătățirea și promovarea industriilor-cheie, cum ar fi industria bicicletelor electrice, prin punerea în aplicare a mai multor planuri la nivel național, local și sectorial. În special, cel de al 13-lea Plan cincinal de dezvoltare economică și socială națională a RPC, care vizează perioada 2016-2020, (denumit în continuare „cel de al 13-lea plan cincinal") a inclus industria autovehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie drept industrie strategică ([13]), în timp ce Planul de dezvoltare a industriei ușoare pentru aceeași perioadă (2016-2020), care a fost pregătit de GC pentru a pune în aplicare cel de al 13-lea plan cincinal, precum și *Made in China 2025*, identifică în mod specific industria bicicletelor și industria bateriilor drept industrii-cheie.

(36) Astfel cum se descrie în regulamentul inițial ([14]), în cadrul Planului de dezvoltare a industriei ușoare, industria bicicletelor și a bicicletelor electrice a necesitat „inginerie de reformare tehnologică" prin „industrializarea bicicletelor din materiale noi, transformarea tehnică a liniei de producție a bicicletelor electrice inteligente, ecologice și eficiente și a componentelor esențiale". Acest plan a recomandat, de asemenea, să se „promoveze industria bicicletelor în direcția fabricării de biciclete ușoare, diversificate, adaptate tendințelor și inteligente. Să se accelereze C&D și utilizarea materialelor ușoare cu rezistență ridicată, a transmisiei, a sistemului de transmisie, a noilor tipuri de energie, a tehnologiei de detecție inteligentă și a tehnologiei internetului obiectelor. Să se pună accentul pe dezvoltarea unor biciclete diversificate, adecvate pentru scopuri la modă și ocazionale, exerciții fizice și condiție fizică, biciclete de teren pentru distanțe lungi și biciclete pliabile de înaltă performanță, biciclete electrice care respectă normele și biciclete electrice inteligente cu baterii litiu-ion". În plus, Planul de dezvoltare a industriei ușoare a enumerat o serie de măsuri concrete de politică pentru promovarea industriilor-cheie, cum ar fi industria bicicletelor electrice și industria bateriilor. Acesta a menționat în special măsuri precum accelerarea reformei accesului pe piață, creșterea sprijinului pentru politica fiscală financiară, precum și a sprijinului financiar.

(37) În plus, la nivelul sectorial specific al industriei bicicletelor, cel de al 13-lea Plan cincinal pentru industria bicicletelor și a bicicletelor electrice (2016-2020), emis de Asociația chineză a bicicletelor (*China Bicycle Association*, „CBA"), a inclus industria bicicletelor printre industriile emergente, stipulând că: „*au fost promovate la nivel de strategie națională industriile emergente precum tipurile noi de energie, noile materiale, internetul, conservarea energiei și protecția mediului și tehnologia informației, astfel încât a devenit o tendință inevitabilă ca industriile tradiționale să intre în comunitatea mijlocie și superioară. În special după ce în cea de a cincea sesiune plenară s-a subliniat necesitatea de a «promova dezvoltarea cu emisii reduse de dioxid de carbon a traficului și a transporturilor și de a încuraja transportul ecologic cu bicicleta», industria bicicletelor va beneficia cu siguranță de noi oportunități unice de dezvoltare*". De asemenea, cel de al 13-lea Plan privind bicicletele menționează că „*volumul exporturilor de biciclete și de piese de schimb se va menține la un nivel stabil, iar exportul de biciclete electrice va crește în mod spectaculos. Integrarea industriei va fi consolidată în continuare, iar contribuția principalelor întreprinderi la volumul producției va depăși 50 %. Industria va stimula, va construi în comun și va îmbunătăți 3-5 clustere industriale și regiuni caracteristice. Proporția bicicletelor de gamă medie și de vârf și a bicicletelor cu baterie pe bază de litiu va crește de la an la an*". Una dintre sarcinile principale enumerate în plan este „*să continue să promoveze dezvoltarea unor biciclete variate, de marcă și de calitate superioară în acest sector industrial și să contribuie la sporirea progresivă a procentului de persoane care călătoresc cu bicicleta și a procentului de biciclete din gama medie și superioară; să fabrice biciclete ușoare, cu baterii pe bază de litiu și biciclete electrice inteligente și să îmbunătățească în mod constant cota de piață a bicicletelor cu baterie pe bază de litiu și a procentului exporturilor de biciclete electrice*" ([15]).

(38) În plus, în Catalogul proiectelor de investiții care fac obiectul mecanismelor guvernamentale de verificare și aprobare, GC a semnalat o prioritizare sporită a vehiculelor propulsate cu energii alternative, inclusiv a bicicletelor electrice: „Capacitatea de producție care va spori numărul de vehicule alimentate cu combustibil tradițional trebuie să fie controlată cu strictețe, astfel încât, în principiu, nu se vor mai verifica și aproba pentru construcție noi fabricanți de astfel de vehicule. Se depun eforturi pentru a orienta în mod activ dezvoltarea sănătoasă și ordonată a vehiculelor propulsate de energii alternative" ([16]).

(39) De asemenea, *Made in China 2025*, Decizia nr. 40 și Planul național de dezvoltare a științei și tehnologiei pe termen mediu și lung (2006-2020) au identificat industria bicicletelor electrice drept industrie-cheie strategică/încurajată, a cărei dezvoltare ar trebui să fie prioritară și sprijinită ([17]).

([13]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, considerentele 97-100.
([14]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, considerentele 101-106.
([15]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, considerentele 109-113.
([16]) *Ibidem*, considerentul 114.
([17]) *Ibidem*, considerentul 129.

(40) În plus, investigația inițială a stabilit, de asemenea, că GC nu numai că a promovat industria bicicletelor electrice, ci și componentele acestora, în special motoarele și bateriile ([18]), prin diverse planuri la nivel național, regional și sectorial. În special, cel de al 13-lea plan cincinal menționa în mod explicit sprijinirea dezvoltării unei stocări de energie de înaltă eficiență, în timp ce Planul de dezvoltare a industriei ușoare a enumerat industria bateriilor drept industrie-cheie. În plus, componentele pentru biciclete, în special bateriile și metalele ușoare pentru cadre, au fost enumerate ca industrii încurajate în Catalogul sectoarelor industriale pentru îndrumarea investițiilor străine, precum și în Catalogul industriilor prioritare pentru investiții străine în China Centrală și de Vest. În cele din urmă, industria bateriilor litiu-ion a figurat pe lista industriilor încurajate inclusă în Catalogul de îndrumare în ceea ce privește restructurarea industriei.

(41) Prin urmare, Comisia a concluzionat în regulamentul inițial că industria bicicletelor electrice și cea a componentelor acestora au fost considerate industrii esențiale/strategice, a căror dezvoltare a fost urmărită în mod activ de GC ca obiectiv de politică ([19]).

(42) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor a confirmat că GC a continuat să sprijine în mod activ dezvoltarea industriei bicicletelor electrice și a componentelor acestora, care sunt considerate în continuare industrii-cheie în China, prin diverse documente de politică și legislație, astfel cum se arată mai jos.

Al 14-lea Plan cincinal

(43) Cel de al 14-lea Plan cincinal (denumit în continuare „cel de al 14-lea Plan cincinal") pentru perioada 2021-2025 evidențiază viziunea strategică a GC privind îmbunătățirea și promovarea industriilor-cheie ([20]). În conformitate cu capitolul I, una dintre principalele linii de dezvoltare este promovarea modernizării structurii industriale tradiționale și aprofundarea „revoluției tehnologice și a transformării industriale". Această idee este detaliată în capitolul IV, care vizează dezvoltarea unui sistem industrial modern și optimizat, cu obiectivul de a transforma China într-o „putere industrială". Pentru ca industriile emergente să „accelereze și să se extindă", planul sprijină dezvoltarea și promovează producția de „autovehicule alimentate cu tipuri noi de energie și produse ecologice", așa cum a fost deja cazul celui de al 13-lea Plan cincinal.

(44) Cel de al 14-lea plan cincinal este pus în aplicare în continuare prin intermediul unor planuri locale și sectoriale, care stabilesc direcția politicilor care urmează să fie puse în aplicare pentru dezvoltarea industriilor și sectoarelor strategice.

(45) Pe lângă cel de al 14-lea Plan cincinal, fiecare nivel subcentral îl pune în aplicare cu planuri provinciale și locale pentru a asigura acțiuni eficace. În special:

(46) În cel de-al 14-lea Plan cincinal pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei prelucrătoare, provincia Tianjin prevede transformarea accelerată într-un „oraș producător puternic" ([21]). Tianjin consideră că sectorul bicicletelor/bicicletelor electrice este o „industrie avantajoasă", care trebuie să se dezvolte „în mod viguros" ([22]). Autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie reprezintă, de asemenea, o prioritate majoră pentru Tianjin, deoarece provincia dorește să dezvolte vehicule cu consum redus de energie și autovehicule alimentate cu tipuri noi de energie. Planul provinciei Tianjin preconizează extinderea industriei bateriilor litiu-ion prin dezvoltarea de materiale, cum ar fi nichelul, grafitul și siliciul de carbon, pentru a accelera aplicarea acestora la autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie. Alte materiale relevante pentru producerea de biciclete electrice, cum ar fi panourile in aliaj de magneziu și aluminiu pentru componente precum butucii de roți, oțelul de înaltă calitate pentru tijele de oțel și sârmele de oțel, fac de asemenea obiectul sprijinului ([23]). În sprijinul celui de-al 14-lea Plan cincinal, Biroul pentru afaceri externe al guvernului popular municipal din Tianjin a publicat o listă de 33 de stimulente politice pentru îmbunătățirea economică în T1 al anului 2023, printre care subvenții de până la 50 de milioane ¥ pe întreprindere ([24]).

([18]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, considerentele 116-128.
([19]) *Ibidem*, considerentul 130.
([20]) NPC, 2021, Prezentarea celui de-al 14-lea Plan cincinal pentru dezvoltare economică și socială națională al Republicii Populare Chineze și a Viziunii pe termen lung 2035, document disponibil la adresa: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (link accesat la: 22.11.2023) (în limba chineză).
([21]) „Cel de al 14-lea Plan cincinal" pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei prelucrătoare în Tianjin.
([22]) *Ibidem*, paginile 23 și 24.
([23]) *Ibidem*, paginile 14-20.
([24]) 33 de stimulente politice din Tianjin pentru îmbunătățire economică în T1 din 2023, punctele 10, 17 și 18.

(47) Planul de dezvoltare de înaltă calitate a industriei prelucrătoare din provincia Jiangsu în cursul celui de al 14-lea Plan cincinal stabilește ca obiectiv succesul în dezvoltarea industriilor prelucrătoare. Autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie reprezintă una dintre principalele priorități industriale care vor fi sprijinite prin programe de cercetare și dezvoltare și prin încurajarea fuziunilor și a achizițiilor ([25]). Bateriile litiu-ion sunt considerate produse de bază pentru vehiculele electrice, iar dezvoltarea lor trebuie sprijinită prin implementarea de programe de cercetare și dezvoltare ([26]).

(48) Planul de acțiune pentru promovarea progreselor constante și a îmbunătățirii calității economiei industriale în provincia Zhejiang prevede consolidarea lanțului industrial, cu accent pe anumite industrii, inclusiv pe autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie. Autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie sunt unul dintre cele 27 de sectoare care urmează să primească sprijin financiar din partea provinciei Zhejiang ([27]).

(49) Planul de acțiune pentru dezvoltarea unor clustere de industrii-pilon strategice în cadrul industriei ușoare moderne și a textilelor din provincia Guangdong (2021-2025) enumeră sistemele de transmisie pentru biciclete printre tehnologiile și materialele esențiale din industriile-cheie ale industriei ușoare moderne și a textilelor. Planul enumeră cinci orașe din provincia Guangdong drept „văi ale bicicletelor” din China (și anume Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan și Zhongshan) ([28]).

(50) La nivelul sectorului industrial specific, Asociația chineză a bicicletelor (*China Bicycle Association* – „CBA”) a emis cel de al 14-lea plan cincinal pentru biciclete și biciclete electrice pentru a pregăti terenul pentru expansiunea bicicletelor și bicicletelor electrice din China către piețele străine. Astfel cum s-a confirmat și în investigația inițială ([29]), CBA este un organism public în sensul articolului 2 litera (b) din regulamentul de bază. CBA este o filială a Consiliului național al industriei ușoare din China (*China National Light Industry Council*, „CNLIC”), fostul Minister al Industriei Ușoare. De asemenea, Consiliul de administrație al CBA are legături strânse cu GC. În plus, directorul general sau președintele unei întreprinderi de stat sau al unei asociații de biciclete trebuie să fie întotdeauna membru al Partidului Comunist Chinez („PCC”). Chiar și în Consiliul de administrație al societăților private care comercializează biciclete electrice, care sunt membre ale CBA și fac parte din Consiliul de administrație al CBA, trebuie să existe întotdeauna un membru al PCC, ceea ce confirmă caracterul de organism public al CBA.

(51) În conformitate cu cel de-al 14-lea Plan privind bicicletele, situația generală pentru dezvoltarea industriei bicicletelor/bicicletelor electrice trebuie gestionată prin reforme „în mod centralizat” și prin axarea pe obiectivul general de îmbunătățire a calității, de îmbunătățire a eficienței, precum și pe modernizarea și construirea unei țări cu o industrie puternică a bicicletelor/bicicletelor electrice. Planul stabilește, de asemenea, obiective pentru menținerea unui volum ridicat de exporturi de biciclete/biciclete electrice și pentru îmbunătățirea cotelor de piață internaționale ale producătorilor chinezi ([30]). Aceste obiective ar trebui realizate prin punerea în aplicare a politicilor de sprijin, cum ar fi acordarea de fonduri speciale pentru a sprijini dezvoltarea industriei bicicletelor/bicicletelor electrice ([31]).

(52) Cel de al 14-lea Plan cincinal privind bicicletele și bicicletele electrice descrie trei aspecte ale dezvoltării industriei chineze a bicicletelor/bicicletelor electrice pentru o perioadă care depășește cea de a 14-a perioadă de 5 ani: (i) până în 2025, crearea unei mari națiuni producătoare de biciclete/biciclete electrice urmează să fie consolidată prin modernizare; (ii) până în 2035, industria chineză a bicicletelor/bicicletelor electrice va deveni puterea predominantă pe piața internațională; (iii) până la mijlocul secolului, China va deveni un producător de biciclete/biciclete electrice care va avea „*statutul de națiune importantă producătoare de biciclete/biciclete electrice*” ([32]). Pe lângă planul național general pentru industria bicicletelor/bicicletelor electrice, cel de-al 14-lea Plan cincinal privind bicicletele și bicicletele electrice prevede „strategii de dezvoltare coordonate la nivel regional” ([33]). Zece regiuni și provincii ([34]) sunt direcționate către realizarea configurației industriale prevăzute pentru a promova producția de biciclete electrice, biciclete și componente ale acestora, cu scopul de a se extinde la nivel mondial.

([25]) Planul de dezvoltare de înaltă calitate a industriei prelucrătoare din provincia Jiangsu, pagina 42.
([26]) *Ibidem*, pagina 27.
([27]) Planul de acțiune pentru promovarea progresului constant și a îmbunătățirii calității economiei industriale în provincia Zhejiang, paginile 2 și 15.
([28]) Planul de acțiune pentru dezvoltarea unor clustere de industrii-pilon strategice în cadrul industriei ușoare moderne și a textilelor din provincia Guangdong (2021-2025), paginile 12 și 15.
([29]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72 („investigația inițială privind *bicicletele electrice din China*”).
([30]) Cel de al 14-lea Plan cincinal privind bicicletele și bicicletele electrice, paginile 3-4 și 13-14. Document disponibil online la adresa: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) *Ibidem*, paginile 59 și 62-63.
([32]) *Ibidem*, paginile 27 și 28.
([33]) *Ibidem*, paginile 35-37.
([34]) Tianjin, zona de codezvoltare a bicicletelor și componentelor din Wuqing, provincia Hebei, provincia Jiangsu, baza de export al bicicletelor din Suzhou, provincia Zhejiang, zona de producție și de concentrare a exporturilor bicicletelor electrice din Taizhou, provincia Guangdong, baza industrială de proiectare și pentru cercetare și dezvoltare privind bicicletele sportive din Foshan și provincia Guangxi.

(53) Un alt document de politică important îl reprezintă Avizele orientative privind promovarea dezvoltării de înaltă calitate a industriei ușoare, care prevăd mai multe măsuri de sprijin pentru industria chineză a bicicletelor, bicicletelor electrice și componentelor ([35]). Avizele urmăresc să încurajeze inovarea și fabricarea tuturor tipurilor de biciclete și biciclete electrice și să dezvolte producția de baterii pentru transformarea digitală și ecologică. Acest obiectiv urmează să fie realizat prin măsuri de sprijin fiscal și financiar, prin crearea de clustere industriale integrate și prin acordarea de avantaje prin intermediul politicilor „O centură, un drum" și „Extinderea la nivel mondial" (*Going Global*) ([36]).

Made in China 2025 (Fabricat în China 2025)

(54) *Made in China 2025* este o politică industrială condusă de stat care urmărește să aducă RPC într-o poziție dominantă în producția mondială de înaltă tehnologie prin subvenții guvernamentale, întreprinderi deținute de stat și achiziții de proprietate intelectuală, înlocuind astfel capacitatea externă ([37]). Biroul reprezentantului comercial al Statelor Unite (*Office of the United States' Trade Representative* – „USTR") a constatat, de asemenea, că statul chinez a instituit fonduri de peste 500 de miliarde USD disponibile pentru a sprijini industriile identificate ([38]).

(55) Politica „Made in China 2025" include măsuri direct relevante pentru fabricarea bicicletelor electrice, enumerând sarcinile strategice care trebuie puse în aplicare până în 2025, inclusiv intensificarea *„eforturilor în domeniul cercetării și dezvoltării de tehnologii, procese și echipamente avansate de economisire a energiei și de protecție a mediului"*, consolidând *„cercetarea și dezvoltarea de produse ecologice, generalizarea tehnicilor de materiale ușoare, consum redus de energie și recuperare ușoară, promovarea constantă a eficienței energetice a produselor consumatoare de energie, inclusiv a motoarelor, a cazanelor și a motoarelor cu ardere internă și a aparatelor electrice […] și să promoveze cu fermitate dezvoltarea ecologică și cu emisii scăzute de dioxid de carbon a industriilor producătoare de noi materiale, a industriei noilor energii, a industriei de echipamente de înaltă performanță"* ([39]).

Decizia nr. 40

(56) Decizia nr. 40 a Consiliului de Stat este un document juridic emis în 2005 care vizează promovarea adaptării structurilor industriale în China prin încurajarea dezvoltării industriilor de înaltă tehnologie și eliminarea capacităților de producție depășite ([40]). „Catalogul liniilor directoare de adaptare a structurilor industriale", care este o măsură pentru punerea în aplicare a Deciziei nr. 40, oferă orientări esențiale GC pentru proiectele de investiții și formulează și asigură respectarea politicilor privind finanțele publice, impozitarea, creditele, importul și exportul, precum și terenurile ([41]).

(57) Decizia nr. 40, care este obligatorie din punct de vedere juridic pentru organismele publice și operatorii economici din RPC, clasifică diferite sectoare industriale în trei categorii, și anume: încurajate, restricționate și proiecte interzise. În temeiul Deciziei nr. 40, mai multe sectoare relevante sunt identificate ca fiind încurajate, care primesc apoi diverse subvenții (Consiliul de Stat solicită tuturor instituțiilor financiare chineze să ofere sprijin sub formă de credite și promite punerea în aplicare a „altor politici preferențiale privind proiectele încurajate"). În special, industria bateriilor și industria materialelor ușoare sunt clasificate în categoria industriilor „încurajate" (la capitolul XIX) în ediția din 2019 a Catalogului liniilor directoare de adaptare a structurilor industriale ([42]).

([35]) Avize orientative privind promovarea dezvoltării de înaltă calitate a industriei ușoare, 2022, disponibile online la adresa: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) *Ibidem*, punctele 17, 18, 20, 21 și 23.

([37]) Avizul Consiliului de Stat privind publicarea documentului „Made in China 2025", disponibil la adresa: 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"* (Raportul din 2019 către Congres privind respectarea normelor OMC de către China), martie 2020, p. 31 (disponibil la adresa: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Avizul Consiliului de Stat privind publicarea documentului „Made in China 2025" (disponibil la adresa: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

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

([41]) Decizia nr. 40 (2005) a Consiliului de Stat privind promulgarea și punerea în aplicare a dispozițiilor provizorii pentru promovarea ajustărilor structurilor industriale; *Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment* (Catalogul liniilor directoare de adaptare a structurilor industriale) (2019) (disponibil la adresa: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) *Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment* (Catalogul liniilor directoare de adaptare a structurilor industriale) (2019), p. 17 (disponibil la adresa: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) În plus, componentele pentru biciclete și, în special, anumite baterii și metalele ușoare pentru cadre fac parte din lista „industriilor încurajate” în Catalogul sectoarelor industriale pentru încurajarea investițiilor străine (ediția din 2020) ([43]).

Concluzii

(59) Pe baza celor de mai sus și în absența oricăror informații care să indice contrariul, rezultă că bicicletele electrice și lanțul lor de aprovizionare continuă să facă parte din industriile „încurajate” de GC și, prin urmare, beneficiază de sprijinul continuu al GC, care include accesul la finanțare preferențială, scutiri fiscale, factori de producție contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată (terenuri, baterii, motoare etc.), precum și accesul la programe de grant atât la nivel național, cât și la nivel regional și local.

3.3. **Subvenții și programe de subvenționare care fac obiectul prezentei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor**

(60) Având în vedere lipsa de cooperare, Comisia a decis să examineze, în temeiul articolului 28 din regulamentul de bază, în primul rând, dacă subvențiile care au făcut obiectul unor măsuri compensatorii în cadrul investigației inițiale și care sunt menționate în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor au continuat să confere un avantaj industriei bicicletelor electrice din RPC în cursul perioadei investigației de reexaminare și, în al doilea rând, probabilitatea ca subvenționarea să continue în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor.

(61) Aceste subvenții sau programe de subvenționare sunt următoarele:

(a) Finanțarea preferențială

Împrumuturi și linii de credit

(b) Asigurarea creditelor la export

(c) Furnizarea de mărfuri de către autoritățile publice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

Furnizarea de motoare contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

Furnizarea de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

Acordarea drepturilor de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

(d) Programele de scutire sau de reducere a impozitelor directe

Privilegii privind impozitul pe venit al întreprinderilor (Enterprise Income Tax – „EIT”) pentru întreprinderile care utilizează tehnologii avansate și noi

Compensarea privind impozitul pe profit al întreprinderilor pentru cheltuieli cu cercetarea și dezvoltarea

Scutiri de impozit pe veniturile din dividende între întreprinderile rezidente calificate

(e) Programe vizând impozite indirecte și taxe de import

Scutiri de TVA și reduceri ale taxelor la import pentru utilizarea echipamentelor și tehnologiei importate

(f) Programe de granturi

Granturi ad-hoc acordate de autoritățile municipale/regionale

3.4. **Finanțare preferențială (împrumuturi, linii de credit)**

3.4.1. *Constatările investigației inițiale*

(62) În cadrul investigației inițiale ([44]), Comisia a stabilit că băncile deținute de stat sunt considerate organisme publice deoarece execută funcții guvernamentale și, astfel, exercită autoritate guvernamentală. De altfel, Comisia a constatat, de asemenea, că aceste bănci au primit, în orice caz, sarcini și ordine din partea GC pentru a îndeplini funcții care incumbă în mod normal guvernului în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază.

([43]) Catalogul industriilor încurajate pentru investiții străine, punctele 129, 268, 269, 271 și 304 (ediția din 2022, disponibil la adresa: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.5.1.

(63) De asemenea, Comisia a stabilit, pe baza cadrului juridic normativ aplicabil sectorului financiar din RPC, în special articolul 34 din Legea privind activitățile bancare comerciale, articolul 15 din Normele generale privind împrumuturile și Decizia nr. 40, că băncile comerciale private din China au primit sarcini sau ordine în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază pentru a aplica politici guvernamentale ([45]).

(64) Prin urmare, Comisia a concluzionat în investigația inițială că toate instituțiile financiare care își desfășoară activitatea în RPC au aplicat politici guvernamentale și au acordat împrumuturi, precum și linii de credit ([46]), la rate preferențiale, industriei bicicletelor electrice, care a fost considerată o industrie încurajată.

(65) S-a constatat existența unui avantaj în sensul articolului 3 alineatul (2) și al articolului 6 litera (b) din regulamentul de bază, în măsura în care împrumuturile și liniile de credit prevedeau condiții mai favorabile decât cele pe care beneficiarul le-ar fi putut obține pe piața liberă. Avantajul pentru beneficiari a fost considerat a fi diferența dintre valoarea dobânzii plătite efectiv de societate și cuantumul pe care societatea l-ar plăti pentru un împrumut comercial/linie de credit comparabile obținute pe piața liberă ([47]).

(66) S-a constatat că acest program de subvenționare este specific în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, întrucât instituțiile creditoare au acordat împrumuturi preferențiale și linii de credit numai unui număr limitat de societăți/industrii care sunt considerate industrii-cheie/strategice de către GC, printre care industria bicicletelor electrice.

(67) Rata subvenției stabilită în investigația inițială cu privire la acest sistem a variat între 0,23 % și 2,77 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.4.2. *Continuarea programului de subvenționare*

(68) Solicitantul a furnizat în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor elemente de probă conform cărora industria bicicletelor electrice din RPC a continuat să beneficieze de finanțare preferențială în urma instituirii măsurilor inițiale ([48]).

(69) Potrivit solicitantului, băncile deținute de stat din China continuă să domine sistemul bancar chinez și, prin urmare, joacă un rol central în sprijinirea și finanțarea industriilor identificate ca fiind încurajate de GC. Acesta susține, de asemenea, că finanțarea preferențială din partea băncilor deținute de stat a crescut din 2021, în special în ceea ce privește promovarea energiei curate, a transportului ecologic, a reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a transformării industriilor tradiționale prin economisirea energiei ([49]).

(70) Elementele de probă colectate de solicitant au arătat că producătorii de biciclete electrice au continuat să primească împrumuturi preferențiale și linii de credit din partea băncilor chineze. Astfel de împrumuturi și linii de credit sunt menționate în rapoartele anuale ale mai multor societăți producătoare. De exemplu, producătorul de biciclete electrice Yadea raportează în situațiile sale financiare pentru 2022 două împrumuturi fără dobândă din partea administrațiilor locale pentru construirea de noi instalații de producție în valoare de 460 de milioane CNY și, respectiv, 39 de milioane CNY ([50]). În plus, un alt producător de biciclete electrice, JoyKie, a obținut linii de credit de la mai multe bănci chineze în 2022 ([51]). Deși termenii și condițiile împrumuturilor și ale liniilor de credit sunt documente comerciale confidențiale, solicitantul susține că, în mod similar cu investigația inițială, astfel de împrumuturi și linii de credit au continuat să fie acordate în condiții preferențiale, având în vedere că industria bicicletelor electrice continuă să fie o industrie încurajată.

([45]) *Ibidem*, considerentele 218-222.
([46]) *Ibidem*, considerentele 222 și 297.
([47]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctele 3.5.4.2 și 3.5.4.3.
([48]) A se vedea punctele 63-87 și anexele corespunzătoare din versiunea deschisă a cererii de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor.
([49]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 40.
([50]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 11, Raportul anual Yadea 2022, p. 179 și 184.
([51]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 11, Raportul anual Joykie 2022, p. 107 și următoarele și p. 508.

(71) Comisia a stabilit că, în cursul perioadei investigației de reexaminare, cadrul juridic general care a existat în cursul investigației inițiale și care a servit la îndrumarea instituțiilor financiare pentru a se alinia la obiectivele de politică industrială atunci când au preluat decizii financiare era încă predominant în China. Într-adevăr, de la investigația inițială, statul chinez și-a consolidat și mai mult controlul asupra pieței financiare pentru a deservi mai bine interesele economiei reale și pentru a respecta obiectivele politicilor industriale ale Chinei, nu în ultimul rând prin canalizarea fondurilor către industriile prioritare. Acest lucru este demonstrat în special de (i) articolul 34 din Legea bancară, care prevede că „*băncile comerciale își desfășoară activitatea de creditare în conformitate cu nevoile dezvoltării economice și sociale naționale și sub îndrumarea politicilor industriale ale statului*”, (ii) articolul 15 din Normele generale privind împrumuturile, care prevede că dobânzile la împrumuturi pot fi subvenționate atunci când sunt în conformitate cu politica statului de promovare a creșterii anumitor industrii și zone economice și (iii) Decizia nr. 40 care desemnează anumite sectoare industriale ca fiind „încurajate” astfel încât să beneficieze de un acces privilegiat la credite ([52]).

(72) În acest sens, Comisia a reamintit că a constatat în cadrul prezentei investigații (a se vedea considerentul 59) că industria bicicletelor electrice continuă să fie o industrie încurajată în RPC.

(73) Instrumentalizarea sistematică a sectorului de finanțare chinez în scopul aplicării politicilor industriale și al furnizării de finanțare preferențială industriilor încurajate este confirmată și de constatările Comisiei din mai multe investigații antisubvenție recente ([53]).

Specificitate

(74) Având în vedere că acest program de subvenționare este limitat doar la societățile din industriile încurajate și nu este disponibil pentru toate sectoarele economice, Comisia a constatat că acesta este specific în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază.

Avantajul

(75) În absența cooperării din partea producătorilor chinezi, a GC și a instituțiilor financiare din China, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(76) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a putut concluziona că GC a continuat să acorde împrumuturi și linii de credit industriei bicicletelor electrice în condiții preferențiale, în conformitate cu politica stipulată în diverse planuri și alte acte juridice care menționează industria bicicletelor electrice ca industrie încurajată. Transferul direct de fonduri sub formă de finanțare în condiții preferențiale a continuat să fie disponibil pentru întreprinderile din industria bicicletelor electrice în cursul perioadei investigației de reexaminare.

Concluzie

(77) Având în vedere considerațiile de mai sus și în absența oricăror argumente contrare, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de împrumuturi preferențiale și linii de credit în cursul perioadei investigației de reexaminare. Având în vedere existența unei contribuții financiare, a unui avantaj conferit și a specificității, aceste programe de subvenții sunt considerate în continuare ca fiind pasibile de măsuri compensatorii.

([52]) Document de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială, SWD(2024) 91 final, 10.4.2024 (denumit în continuare „raportul privind China”), punctul 6.

([53]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1647, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1123 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/328.

3.5. **Asigurarea creditelor la export**

3.5.1. *Constatările investigației inițiale*

(78) În cadrul investigației inițiale, Comisia a stabilit că producătorii chinezi de biciclete electrice au primit subvenții sub formă de asigurare a creditelor la export în condiții preferențiale ([54]).

(79) În special, Comisia a stabilit că singurul furnizor din China de asigurări de credite la export, Corporația Chineză a Asigurărilor pentru Exporturi și Credite (denumită în continuare „Sinosure"), era un organism public care exercita funcții publice în ceea ce privește sectorul bicicletelor electrice.

(80) Comisia a stabilit, de asemenea, că Sinosure a furnizat asigurări de credite la export exportatorilor de biciclete electrice în condiții preferențiale, și anume sub condițiile pieței, conferind astfel un avantaj producătorilor-exportatori. Avantajul conferit beneficiarilor a fost considerat a fi diferența dintre valoarea primei pe care societatea a plătit-o pentru asigurarea pe termen scurt furnizată de Sinosure și valoarea primei pe care societatea ar urma să o plătească pentru o asigurare a creditelor la export comparabilă obținută în condiții de piață ([55]).

(81) În cele din urmă, întrucât acest sistem de subvenționare era condiționat de export, Comisia a concluzionat că acesta este specific în temeiul articolului 4 alineatul (4) litera (a) din regulamentul de bază și, prin urmare, poate face obiectul unor măsuri compensatorii.

(82) Rata subvenției stabilită în investigația inițială cu privire la acest sistem a variat între 0 % și 0,50 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.5.2. *Continuarea programului de subvenționare*

(83) Similar cu situația din investigația inițială, Sinosure continuă să fie deținută integral de statul chinez. Potrivit solicitantului, Sinosure este mandatată, în conformitate cu politicile diplomatice, comerciale internaționale, industriale, fiscale și financiare ale GC, să promoveze exporturile și investițiile chineze, în special exporturile de bunuri de înaltă tehnologie sau de bunuri de capital cu valoare adăugată ridicată, oferind o asigurare a creditelor la export împotriva riscurilor de neplată.

(84) Temeiurile juridice pentru activitățile Sinosure sunt aceleași cu cele aplicabile în cursul investigației inițiale, în special Avizul privind punerea în aplicare a Strategiei de promovare a comerțului prin știință și tehnologie utilizând asigurarea creditului la export [Shang Ji Fa (2004) nr. 368] emisă în comun de MOFCOM și Sinosure, precum și Avizul privind publicarea Catalogului de export al produselor de înaltă tehnologie din China din 2006 [Guo Ke Fa Ji Zi (2006) nr. 16].

(85) Potrivit site-ului internet al Sinosure ([56]), aceasta este o societate de asigurări finanțată de stat și axată pe politici, înființată și sprijinită de stat pentru a promova dezvoltarea și cooperarea economică și comercială externă a Chinei. Aceasta promovează exporturile chineze de bunuri, tehnologii și servicii, în special exportul de produse de înaltă tehnologie și bunuri de capital cu valoare adăugată ridicată, cum ar fi produsele mecanice și electrice, și, prin urmare, servește în mod eficace scopul strategiilor naționale, sprijină cu precizie dezvoltarea întreprinderilor și asigură sustenabilitatea financiară. Întrucât este o instituție financiară axată pe politici, înființată pentru a răspunde exigențelor globalizării economice și ale dezvoltării economiei externe și a comerțului Chinei, aceasta afirmă în mod explicit că se va concentra îndeaproape asupra obiectivului de a servi strategiilor naționale.

(86) În plus, rolul continuu al Sinosure ca platformă de sprijinire a politicilor guvernamentale rămâne neschimbat, astfel cum reiese dintr-o cerere comună din 2022 a MOFCOM și Sinosure de a „*sprijini întreprinderile să aprofundeze destinațiile de export tradiționale și să valorifice piețele diversificate, cu accent pe furnizarea de servicii de asigurare a creditelor pentru exporturile către țări interesate de inițiativa «O centură, un drum», piețele emergente și partenerii din zona de liber schimb*" ([57]).

([54]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.6.
([55]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, considerentul 362.
([56]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 46, profilul Sinosure. A se vedea, de asemenea, sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Raportul privind China, punctul 6.6.

(87) Rezultă că Sinosure continuă să fie un organism public care exercită funcții publice, în special în ceea ce privește industriile încurajate. Aceasta oferă o asigurare a creditelor la export în condiții mai favorabile decât cele pe care beneficiarul le-ar putea obține în mod normal pe piață sau oferă o asigurare care altfel nu ar fi disponibilă deloc pe piață. Având în vedere că industria chineză a bicicletelor electrice, ca parte a industriei vehiculelor electrice și a transportului ecologic, este o industrie încurajată și orientată spre export, Comisia a concluzionat că aceasta continuă să fie sprijinită de Sinosure. Constatarea potrivit căreia Sinosure continuă să furnizeze asigurări de credit industriilor încurajate este confirmată și de constatările Comisiei din mai multe investigații antisubvenție recente ([58]).

Specificitate

(88) Subvențiile acordate în cadrul sistemului de asigurare a creditelor la export sunt specifice, deoarece nu pot fi obținute fără export și, prin urmare, sunt subordonate exportului în sensul articolului 4 alineatul (4) litera (a) din regulamentul de bază.

Avantajul

(89) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi, a GC și a Sinosure, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(90) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a putut concluziona că Sinosure a continuat în cursul perioadei investigației de reexaminare să furnizeze o asigurare a creditelor la export în condiții preferențiale, în conformitate cu politica stipulată în diverse planuri și în alte acte juridice care menționează industria bicicletelor electrice ca industrie încurajată.

Concluzie

(91) Având în vedere considerațiile de mai sus și în absența oricărui argument în sens contrar, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de asigurare a creditelor la export în condiții preferențiale. Având în vedere existența unei contribuții financiare, a unui avantaj conferit și a specificității, acest program de subvenții este considerat în continuare ca fiind pasibil de măsuri compensatorii.

3.6. **Furnizarea de mărfuri de către autoritățile publice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată**

3.6.1. *Furnizarea de motoare electrice*

3.6.1.1. Constatările investigației inițiale

(92) Investigația inițială a constatat că producătorii chinezi de biciclete electrice au primit subvenții sub formă de motoare contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată ([59]).

(93) În primul rând, Comisia a confirmat că piața internă chineză a motoarelor a fost dominată în mare măsură de furnizorii interni chinezi care dețineau o cotă de piață de peste 90 %. Acești furnizori erau fie societăți de stat, fie membri ai Asociației chineze a bicicletelor (CBA) și, ca atare, principalii operatori subordonați cărora li s-a încredințat punerea în aplicare a politicii naționale în vederea atingerii obiectivelor mai ample legate de producția de biciclete electrice ([60]).

(94) În al doilea rând, Comisia a stabilit, pe baza mai multor documente juridice, în special a celui de al 12-lea Plan cincinal privind bicicletele și bicicletele electrice, a celui de al 13-lea Plan cincinal privind bicicletele și bicicletele electrice și a Planului de dezvoltare a industriei ușoare (2016-2020), politica GC de a îmbunătăți calitatea și performanța factorilor de producție esențiali pentru industria bicicletelor electrice, din care motoarele fac parte integrantă, și de a finaliza lanțul de aprovizionare industrial pentru biciclete, astfel încât în China să poată fi instituit un lanț de producție a bicicletelor electrice integrat pe verticală și autonom ([61]).

([58]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1647, Regulamentul 2022/72 (UE) 2022/72 și Regulamentul 2022/72 (UE) 2021/328.
([59]) A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.7.2.
([60]) *Ibidem*, considerentele 382 și 383.
([61]) *Ibidem*, considerentele 390-393.

(95) În al treilea rând, Comisia a constatat că industria bicicletelor electrice și industria motoarelor sunt interconectate și că dezvoltarea industriei motoarelor este esențială pentru dezvoltarea industriei bicicletelor electrice. În acest sens, Comisia a constatat, de asemenea, că GC a acordat subvenții industriei motoarelor cu scopul de a spori competitivitatea întregului lanț industrial, inclusiv a industriei bicicletelor electrice. În consecință, Comisia a concluzionat că GC a dat sarcini sau ordine producătorilor chinezi de motoare să furnizeze motoare industriei bicicletelor electrice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(96) Comisia a stabilit, de asemenea, în cadrul investigației inițiale, că subvențiile sub forma obținerii de motoare contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată au fost specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii puteau beneficia de sistem și că a fost conferit un avantaj. Avantajul pentru societățile incluse în eșantion a fost calculat în investigația inițială prin compararea prețurilor interne cu prețurile de export ale motoarelor provenite de la cel mai mare furnizor intern de motoare. Diferența, exprimată sub formă de procent, a fost aplicată prețurilor plătite de producătorii-exportatori incluși în eșantion pentru achizițiile de motoare de la furnizori interni ([62]).

(97) Rata subvenției stabilită în investigația inițială cu privire la acest sistem a variat între 0,78 % și 5,44 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.6.1.2. Continuarea programului de subvenționare

(98) Solicitantul a susținut că industria chineză a motoarelor a continuat să primească sarcini sau ordine din partea GC pentru a furniza motoare contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată pentru industria bicicletelor electrice ([63]).

(99) Potrivit solicitantului, producătorii chinezi de motoare au continuat, în mod similar cu situația din perioada investigației inițiale, să facă obiectul mai multor planuri de politică, în care GC direcționează sprijinul public către industria motoarelor datorită poziției sale în lanțul industrial de aprovizionare cu biciclete electrice din China.

(100) Cel de-al 14-lea Plan cincinal pentru biciclete și biciclete electrice ([64]) menționează dezvoltarea motoarelor electrice auxiliare pentru bicicletele electrice drept unul dintre principalele proiecte de cercetare pentru membrii CBA. În plus, Raportul analizei fezabilității privind investițiile, perspectivele de dezvoltare și cercetarea adâncimii pieței pentru industria motoarelor pentru bicicletele electrice din China pentru perioada 2022-2027 ([65]) confirmă, de asemenea, că GC oferă subvenții pentru motoare care au drept scop creșterea competitivității întregului lanț industrial, inclusiv a industriei bicicletelor electrice ([66]). În plus, cel de al 14-lea Plan cincinal pentru dezvoltare economică și socială națională al Republicii Populare Chineze și Prezentarea obiectivelor pe termen lung pentru 2035 oferă, de asemenea, un sprijin puternic pentru industriile prelucrătoare inteligente, ecologice și de înaltă calitate, cum ar fi bicicletele electrice și motoarele pentru biciclete electrice. În plus, astfel cum se menționează în considerentul 55 de mai sus, strategia *Made in China 2025* are în vedere o intensificare a „*eforturilor în domeniul cercetării și dezvoltării de tehnologii, procese și echipamente avansate de economisire a energiei și de protecție a mediului*”, consolidând „*cercetarea și dezvoltarea de produse ecologice, generalizarea tehnicilor de materiale ușoare, consum redus de energie și recuperare ușoară, promovarea constantă a eficienței energetice a produselor consumatoare de energie, inclusiv a motoarelor, a cazanelor și a motoarelor cu ardere internă și a aparatelor electrice […] și să promoveze cu fermitate dezvoltarea ecologică și cu emisii scăzute de dioxid de carbon a industriilor producătoare de noi materiale, a industriei noilor energii, a industriei de echipamente de înaltă performanță*”.

(101) Solicitantul a furnizat, de asemenea, elemente de probă conform cărora producătorii chinezi de motoare au continuat să primească subvenții semnificative sub formă de granturi, reduceri fiscale, finanțare preferențială etc. ([67]).

(102) În absența cooperării din partea GC sau a oricărui producător chinez de motoare, Comisia a concluzionat că structura pieței motoarelor din China nu s-a schimbat de la investigația inițială. Prin urmare, având în vedere importanța crucială și integrală a industriei motoarelor pentru dezvoltarea industriei încurajate a bicicletelor electrice, Comisia a concluzionat că producătorii de motoare din China sunt în continuare mandatați sau obligați de GC să furnizeze motoare industriei bicicletelor electrice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, așa cum s-a întâmplat în investigația inițială.

([62]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.7.2.7.
([63]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, punctul 6.4 litera (b) punctul (ii) și anexele corespunzătoare.
([64]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 29.
([65]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 60.
([66]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 60.
([67]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, punctul 236 și anexa 11.

Specificitate

(103) Subvențiile acordate în cadrul acestui sistem sunt specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

Avantajul

(104) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice, a producătorilor chinezi de motoare și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(105) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a putut concluziona că GC a continuat să încredințeze producătorilor de motoare din China sarcina sau obligația de a furniza producătorilor de biciclete electrice motoare contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, ceea ce constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) și al articolului 6 litera (d) din regulamentul de bază.

Concluzie

(106) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub forma furnizării de motoare contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

3.6.2. *Furnizarea de baterii*

3.6.2.1. Constatările investigației inițiale

(107) Investigația inițială a constatat că producătorii chinezi de biciclete electrice au primit subvenții sub formă de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată ([68]).

(108) În primul rând, Comisia a confirmat că o mare parte din bateriile furnizate industriei bicicletelor electrice au fost produse în China de producători (parțial) deținuți de stat și de membri ai CBA și, ca atare, de principalii operatori subordonați cărora li s-a încredințat punerea în aplicare a politicii naționale pentru a atinge obiectivele mai ample legate de producția de biciclete electrice ([69]).

(109) În al doilea rând, Comisia a stabilit, de asemenea, pe baza unor documente (de politică) diverse, în special a Planului de dezvoltare a industriei ușoare (2016-2020), a planului *Made in China 2025*, a celui de al 12-lea și a celui de al 13-lea Plan cincinal pentru industria bateriilor și a raportului („Analiză aprofundată privind industria bateriilor litiu-ion pentru bicicletele electrice în 2018-2023 și raport de orientare privind cel de al 13-lea Plan cincinal de dezvoltare”), politica GC de sprijinire a industriei bateriilor și de a integra în continuare industria bateriilor și industria bicicletelor electrice prin cooperare și alianțe avansate. Aceste documente de politică au recunoscut, de asemenea, existența unei politici de subvenționare a bicicletelor electrice sub forma furnizării de baterii pentru a promova popularizarea și exportul de biciclete electrice. Astfel, Comisia a concluzionat în investigația inițială că industria bateriilor este o industrie sprijinită, care poate beneficia de diverse subvenții și este strâns legată de industria bicicletelor electrice ([70]).

(110) În al treilea rând, Comisia a constatat, de asemenea, că industria bicicletelor electrice și industria bateriilor litiu-ion sunt interconectate și că GC a urmărit o politică prin care industria bateriilor ar trebui să își reducă costurile și prețurile prin subvenții pentru a promova industria bicicletelor electrice. În consecință, Comisia a concluzionat că GC a dat sarcini sau ordine producătorilor chinezi de baterii să furnizeze baterii industriei bicicletelor electrice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

([68]) A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.7.3.
([69]) *Ibidem*, considerentele 443-445.
([70]) *Ibidem*, considerentele 452-461.

(111) Avantajul pentru societățile incluse în eșantion a fost calculat în investigația inițială prin compararea prețurilor interne cu prețurile de export ale bateriilor provenite de la unicul furnizor intern de baterii cooperant. Diferența, exprimată sub formă de procent, a fost aplicată prețurilor plătite de producătorii-exportatori incluși în eșantion pentru achizițiile de baterii de la furnizori interni ([71]).

(112) Comisia a stabilit, de asemenea, în cadrul investigației inițiale, că subvențiile sub forma obținerii de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată au fost specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii puteau beneficia de sistem.

(113) Rata subvenției stabilită în investigația inițială cu privire la acest sistem a variat între 0,38 % și 8,97 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.6.2.2. Continuarea programului de subvenționare

(114) Solicitantul a susținut că industria chineză a bateriilor a continuat să primească sarcini sau ordine din partea GC pentru a furniza baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată pentru industria bicicletelor electrice ([72]).

(115) Potrivit solicitantului, producătorii chinezi de baterii au continuat, în mod similar cu situația din perioada investigației inițiale, să facă obiectul mai multor planuri de politică, în care GC direcționează sprijinul public către industria bateriilor litiu-ion datorită poziției lor în lanțul industrial de aprovizionare cu biciclete electrice din China.

(116) Solicitantul face trimitere la cel de al 14-lea Plan cincinal pentru biciclete și biciclete electrice (2012-2025), care enumeră dezvoltarea bateriilor litiu-ion pentru bicicletele electrice ca prioritate de bază pentru membrii CBA. În acest sens, se reamintește faptul că mai mulți producători de baterii din China sunt membri ai CBA. Industria chineză a bateriilor este, de asemenea, sprijinită în cadrul strategiei *Made in China 2025* și al celui de al 13-lea Plan cincinal pentru industria bateriilor, adoptat de Asociația industriei produselor chimice și a energiei fizice din China ([73]). Raportul analizei fezabilității privind investițiile, perspectivele de dezvoltare și cercetarea adâncimii pieței pentru industria bateriilor litiu-ion pentru bicicletele electrice din China pentru perioada 2022-2027 confirmă sprijinul continuu pentru industria chineză a bateriilor ([74]).

(117) Solicitantul a furnizat, de asemenea, elemente de probă conform cărora producătorii chinezi de baterii au continuat să primească subvenții semnificative sub formă de granturi, reduceri fiscale, finanțare preferențială etc. ([75]).

(118) Rezultă că industria bateriilor din China a continuat să fie o industrie sprijinită, care poate beneficia de diverse subvenții și este strâns legată de dezvoltarea industriei bicicletelor electrice.

(119) În absența cooperării din partea GC sau a oricărui producător chinez de baterii, Comisia a concluzionat că structura pieței bateriilor din China nu s-a schimbat de la investigația inițială. Prin urmare, având în vedere importanța integrală a industriei bateriilor pentru dezvoltarea industriei încurajate a bicicletelor electrice, Comisia a concluzionat că producătorii de baterii din China primesc în continuare sarcini sau ordine din partea GC să furnizeze baterii industriei bicicletelor electrice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, așa cum s-a întâmplat în investigația inițială.

Specificitate

(120) Subvențiile acordate în cadrul acestui sistem sunt specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

([71]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.7.3.7.
([72]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, punctul 6.4 litera (b) punctul (iii) și anexele corespunzătoare.
([73]) Al 13-lea Plan cincinal pentru industria bateriilor, adoptat de Asociația industriei produselor chimice și a energiei fizice din China, capitolul V, secțiunea I.
([74]) Raportul analizei fezabilității privind investițiile, perspectivele de dezvoltare și cercetarea adâncimii pieței pentru industria bateriilor litiu-ion pentru bicicletele electrice din China pentru perioada 2022-2027.
([75]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, diverse rapoarte anuale din anexa 11.

Avantajul

(121) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice, a producătorilor chinezi de baterii și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(122) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a putut concluziona că GC a continuat să încredințeze producătorilor de baterii din China sarcina de a furniza producătorilor de biciclete electrice baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, ceea ce constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) și al articolului 6 litera (d) din regulamentul de bază.

Concluzie

(123) Având în vedere considerațiile de mai sus și în absența oricăror argumente contrare, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub forma furnizării de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

3.6.3. *Drepturi de folosință asupra terenurilor (DFT)*

3.6.3.1. Constatările investigației inițiale

(124) Investigația inițială a constatat că producătorii chinezi de biciclete electrice au primit subvenții sub formă de drepturi de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată ([76]).

(125) Mai precis, Comisia a stabilit că nu exista o piață funcțională a terenurilor în RPC și că utilizarea unei valori de referință externe a demonstrat că prețurile plătite pentru drepturile de folosință asupra terenurilor au fost cu mult sub ratele pieței. Având în vedere că industria bicicletelor electrice a fost o industrie încurajată și că autoritățile locale, atunci când au stabilit prețurile, au trebuit să țină seama de obiectivele prioritare de politică ale GC, inclusiv de asigurarea accesului preferențial la terenuri pentru industriile încurajate, Comisia a concluzionat că societățile incluse în eșantion în investigația inițială au primit terenuri contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Prin urmare, acordarea dreptului de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată a fost considerată o subvenție care conferă un avantaj și în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

(126) Avantajul a fost calculat în cadrul investigației inițiale luând în considerare diferența dintre cuantumul plătit efectiv de fiecare dintre producătorii-exportatori incluși în eșantion pentru drepturile de folosință asupra terenurilor și cuantumul care ar fi trebuit să fie plătit în mod normal pe baza prețurilor din Taipeiul Chinez, care a fost utilizat ca preț de referință extern. Valoarea totală a subvenției a fost raportată la perioada investigației de reexaminare utilizându-se durata de viață normală a dreptului de folosință asupra terenurilor în scopuri industriale, și anume 50 de ani ([77]).

(127) Comisia a stabilit, de asemenea, că subvenția a fost specifică în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, întrucât doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

(128) În cadrul investigației inițiale, Comisia a stabilit o valoare a subvenției *ad valorem* în ceea ce privește acest sistem a fost între 0,43 % și 1,46 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.6.3.2. Continuarea programului de subvenționare

(129) În cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor și anexele corespunzătoare ([78]), solicitantul a furnizat dovezi că producătorii chinezi de biciclete electrice au continuat să beneficieze de drepturile de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

([76]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, punctul 3.7.4.
([77]) *Ibidem*, punctul 3.7.4 litera (e).
([78]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, secțiunea 6.4.a.

(130) Cadrul juridic care reglementează acordarea drepturilor de folosință asupra terenurilor în RPC a rămas neschimbat și astfel de drepturi pot fi obținute numai de la autoritățile relevante, care sunt nevoite să țină seama de politica industrială a GC atunci când atribuie drepturi de folosință asupra terenurilor, mai degrabă decât să adere strict la principiile pieței libere ([79]).

(131) În plus, în cadrul investigațiilor antisubvenție recente, Comisia a stabilit că industriile încurajate, printre care industria bicicletelor electrice, continuă să beneficieze de dreptul de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată ([80]).

(132) În cele din urmă, nici GC, nici vreun producător-exportator nu au furnizat elemente de probă care să indice că industria încurajată a bicicletelor electrice a încetat să beneficieze de dreptul de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(133) Prin urmare, Comisia a concluzionat că producătorii de biciclete electrice din China continuă să beneficieze de subvenții sub formă de drepturi de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, conferind astfel un avantaj societăților beneficiare.

Specificitate

(134) Subvențiile acordate în cadrul acestui sistem sunt specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

Avantajul

(135) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(136) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a putut concluziona că GC a continuat să acorde producătorilor de biciclete electrice drepturi de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, ceea ce constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iii) și al articolului 6 litera (d) din regulamentul de bază.

Concluzie

(137) Având în vedere considerațiile de mai sus și în absența oricăror argumente contrare, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub forma furnizării de drepturi de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

3.7. **Programele de scutire sau de reducere a impozitelor directe**

3.7.1. *Privilegiile legate de impozitul pe profit al întreprinderilor pentru societățile care utilizează tehnologie înaltă și nouă*

3.7.1.1. Constatările investigației inițiale

(138) În conformitate cu articolul 28 din Legea chineză privind impozitul pe profit al întreprinderilor (*Enterprise Income Tax* – EIT), întreprinderile cu tehnologie înaltă și nouă pot beneficia de o rată redusă a impozitului pe profit de 15 % în locul ratei standard de 25 %.

(139) În investigația inițială, Comisia a stabilit că această reducere de impozit a constituit o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece implică o contribuție financiară sub forma unor venituri la care renunță guvernul RPC, ceea ce conferă societăților în cauză un avantaj. Având în vedere că numai societățile care sunt recunoscute ca întreprinderi cu tehnologie înaltă și nouă în sectoarele sprijinite de stat, Comisia a concluzionat, de asemenea, că subvenția a fost specifică și, prin urmare, poate face obiectul unor măsuri compensatorii.

([79]) Raportul privind China, capitolul 9.

([80]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1647, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1123, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/72 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/328.

(140) Investigația inițială a stabilit că mai mulți producători de biciclete electrice au beneficiat de acest sistem de subvenții. Avantajul a fost calculat ca diferența dintre impozitul total de plătit conform ratei standard a impozitului și impozitul total de plătit conform ratei reduse a impozitului.

(141) Rata subvenției stabilită în investigația inițială cu privire la acest sistem de subvenționare a fost stabilită între 0 % și 0,70 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.7.1.2. Continuarea programului de subvenționare

(142) Solicitantul a susținut că producătorii de biciclete electrice din China au continuat să beneficieze de acest sistem de subvenționare și a furnizat dovezi că numeroși producători de biciclete electrice sunt considerați întreprinderi cu tehnologie înaltă și nouă și, prin urmare, sunt eligibili pentru subvenție ([81]). Solicitantul a furnizat, de asemenea, elemente de probă sub formă de rapoarte anuale conform cărora mai mulți producători de biciclete electrice au beneficiat *de facto* de sistem după perioada investigației inițiale ([82]).

(143) În plus, Comisia nu a avut niciun element de probă sau indiciu care să sugereze că sistemul de subvenții nu ar fi fost aplicabil în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(144) Prin urmare, Comisia a concluzionat că producătorii de biciclete electrice din China au continuat să beneficieze de subvenții sub forma unei reduceri fiscale pentru întreprinderile cu tehnologie înaltă și nouă care conferă un avantaj acestor întreprinderi.

Specificitate

(145) Subvențiile acordate în cadrul acestui sistem sunt specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

Avantajul

(146) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(147) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a concluzionat că GC a continuat să ofere o reducere a impozitului pe profit, care a constituit o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

Concluzie

(148) Având în vedere considerațiile de mai sus și în absența oricăror argumente contrare, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de venituri publice la care se renunță. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

3.7.2. *Compensarea privind impozitul pe profit al întreprinderilor pentru cheltuieli cu cercetarea și dezvoltarea*

3.7.2.1. Constatările investigației inițiale

(149) Articolul 30 alineatul (1) din Legea chineză privind impozitul pe profit al întreprinderilor („EIT”) prevede o compensare fiscală pentru cercetare și dezvoltare și acordă societăților dreptul la un tratament fiscal preferențial pentru cheltuielile cu cercetarea și dezvoltarea suportate pentru dezvoltarea de noi tehnologii, noi produse și noi meșteșuguri în anumite domenii prioritare de înaltă tehnologie stabilite de stat.

([81]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 52.
([82]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, anexa 11.

(150) În investigația inițială, Comisia a stabilit că compensarea fiscală pentru cercetare și dezvoltare a constituit o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece implică o contribuție financiară sub forma unor venituri la care renunță guvernul RPC, ceea ce conferă societăților în cauză un avantaj egal cu impozitul care nu mai trebuie plătit.

(151) Comisia a constatat, de asemenea, că subvenția era specifică, deoarece s-a limitat la întreprinderile care au suportat cheltuieli cu cercetarea și dezvoltarea în anumite domenii prioritare de înaltă tehnologie stabilite de stat, printre care industria bicicletelor electrice.

(152) Rata subvenției stabilită în investigația inițială cu privire la acest sistem de subvenționare a fost stabilită între 0 % și 0,51 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.7.2.2. Continuarea programului de subvenționare

(153) Solicitantul a furnizat elemente de probă conform cărora producătorii de biciclete electrice continuă să fie recunoscuți ca întreprinderi cu tehnologie înaltă și nouă (a se vedea considerentul 142 de mai sus) care își desfășoară activitatea într-o industrie încurajată. Solicitantul a furnizat, de asemenea, numeroase elemente de probă conform cărora mai mulți producători de biciclete electrice suportă cheltuieli semnificative cu cercetarea și dezvoltarea care au crescut de la investigația inițială.

(154) În plus, Comisia nu a primit niciun element de probă sau indiciu care să sugereze că sistemul de subvenții nu ar fi fost aplicabil în cursul perioadei investigației de reexaminare sau că dispozițiile legale care îl reglementează s-ar fi schimbat.

(155) Prin urmare, Comisia a concluzionat că producătorii de biciclete electrice din China au continuat să beneficieze de subvenții sub forma unui tratament fiscal preferențial pentru cheltuielile cu cercetarea și dezvoltarea.

Specificitate

(156) Subvențiile acordate în cadrul acestui sistem sunt specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

Avantajul

(157) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(158) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia a considerat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub forma unui tratament fiscal preferențial pentru cheltuielile cu cercetarea și dezvoltarea, care au constituit o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

Concluzie

(159) Având în vedere considerațiile de mai sus și în absența oricăror argumente contrare, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de venituri publice la care se renunță. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

3.7.3. *Scutiri de impozit pe veniturile din dividende între întreprinderile rezidente calificate*

3.7.3.1. Constatările investigației inițiale

(160) Scutirea de impozit pe veniturile din dividende este prevăzută la articolele 25-26 din Legea privind impozitul pe profit al întreprinderilor și articolul 83 din Normele de punere în aplicare a Legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor.

(161) În cadrul investigației inițiale, Comisia a stabilit că această scutire fiscală este o subvenție în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unor venituri la care GC renunță și care conferă societății în cauză un avantaj egal cu diferența dintre valoarea impozitului perceput în mod normal și valoarea impozitului plătit efectiv de societatea în cauză. Comisia a constatat, de asemenea, că subvenția este specifică, deoarece legislația limitează aplicarea acestei scutiri la anumite societăți.

(162) Comisia a stabilit că valoarea subvenției *ad valorem* pentru acest sistem de subvenționare a fost între 0 % și 0,04 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.7.3.2. Continuarea programului de subvenționare

(163) Solicitantul a furnizat elemente de probă în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor potrivit cărora unii producători de biciclete electrice din China sunt grupuri corporative mari compuse din mai multe societăți și entități juridice chineze și, prin urmare, ar avea dreptul să utilizeze în continuare acest sistem de subvenții.

(164) În plus, Comisia nu a primit niciun element de probă sau indiciu care să sugereze că sistemul de subvenții nu ar fi fost aplicabil în cursul perioadei investigației de reexaminare sau că dispozițiile legale care îl reglementează s-ar fi schimbat.

(165) Prin urmare, Comisia a concluzionat că producătorii de biciclete electrice din China au continuat să beneficieze de subvenții sub forma unei scutiri de la plata impozitului pe veniturile din dividende între întreprinderile rezidente calificate.

Specificitate

(166) Subvențiile acordate în cadrul acestui sistem sunt specifice în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece doar un număr limitat de societăți/industrii au putut beneficia de sistem.

Avantajul

(167) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(168) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza dovezilor disponibile și în absența oricăror informații contrare, Comisia a considerat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de scutire fiscală a veniturilor din dividende între întreprinderi rezidente calificate, ceea ce a constituit o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

Concluzie

(169) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de venituri publice la care se renunță. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

3.8. **Programe de granturi**

3.8.1. *Granturi ad-hoc acordate de autoritățile municipale/regionale/naționale*

3.8.1.1. Constatările investigației inițiale

(170) Comisia a stabilit în investigația inițială că producătorii de biciclete electrice din RPC au primit numeroase granturi individuale ad-hoc din partea autorităților de la diferite niveluri, și anume autoritățile de la nivel național, provincial, municipal, național sau districtual. Aceste granturi au fost acordate din diverse motive și scopuri, de exemplu fonduri pentru brevete, fonduri și premii pentru știință și tehnologie, fonduri pentru dezvoltarea afacerilor, fonduri de promovare a exporturilor, granturi pentru participarea la expoziții, modernizarea echipamentelor de producție, formare profesională și alte fonduri de sprijin general.

(171) Granturile au fost considerate subvenții în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază. De asemenea, s-a constatat că acestea sunt specifice, deoarece Comisia a considerat că acestea erau limitate la anumite societăți sau proiecte specifice din anumite regiuni și/sau din industria bicicletelor electrice. S-a constatat, de asemenea, că unele granturi erau subordonate exportului.

(172) Avantajul a fost calculat în investigația inițială ca fiind suma primită în cursul perioadei de investigație, sau suma alocată perioadei de investigație, atunci când suma a fost amortizată pe durata de viață utilă a activelor fixe de care era legată subvenția ([83]).

(173) Comisia a stabilit că rata subvenției legată de această măsură a fost între 0,07 % și 0,25 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion.

3.8.1.2. Continuarea programului de subvenționare

(174) Solicitantul a furnizat elemente de probă în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor conform cărora producătorii de biciclete electrice din China au continuat să primească granturi ad-hoc individuale din partea autorităților municipale și regionale ([84]) în cuantumuri semnificative, demonstrând că sprijinul guvernamental pentru industria bicicletelor electrice din China este cuprinzător, la nivel național și sistemic.

(175) În plus, nici GC, nici vreun producător-exportator nu au furnizat elemente de probă sau indicii care să sugereze că industria bicicletelor electrice din China nu ar mai beneficia de aceste granturi. Într-adevăr, având în vedere că industria în cauză este o industrie încurajată, iar dezvoltarea sa reprezintă o prioritate pentru GC, Comisia a considerat că este de neconceput faptul că producătorii de biciclete electrice nu au continuat să primească numeroase și diverse granturi ad-hoc din partea autorităților de la diferite niveluri administrative pentru a asigura dezvoltarea continuă a industriei în conformitate cu politica industrială națională.

(176) Prin urmare, Comisia a concluzionat că producătorii de biciclete electrice din China au continuat să beneficieze de subvenții sub formă de diverse granturi.

Specificitate

(177) În absența oricăror elemente de probă contrare, Comisia a concluzionat că granturile ad-hoc sunt specifice din aceleași motive ca în investigația inițială (a se vedea considerentul 171).

Avantajul

(178) În absența răspunsurilor la chestionar din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice și a GC, Comisia nu a deținut informații specifice întreprinderilor pe baza cărora să poată calcula valoarea subvenției primite în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(179) Cu toate acestea, în cadrul unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, nu este necesar să se cuantifice valoarea exactă a subvențiilor primite. Cu toate acestea, pe baza elementelor de probă disponibile și în absența oricăror informații contrare, Comisia a considerat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de granturi ad-hoc de la diferite niveluri ale autorităților guvernamentale, ceea ce a constituit o contribuție financiară care conferă un avantaj în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

Concluzie

(180) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a concluzionat că industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții sub formă de granturi. Întrucât aceasta constituie o contribuție financiară care conferă un avantaj și este specifică, subvențiile din cadrul acestui sistem pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

([83]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72, considerentul 571.
([84]) Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, secțiunea 6.2.e. și anexele corespunzătoare.

3.9. **Concluzia globală privind continuarea subvenționării**

(181) În cadrul investigației inițiale, Comisia a stabilit o valoare totală a subvenției *ad valorem* care face obiectul unor măsuri compensatorii între 3,9 % și 17,2 % pentru societățile cooperante incluse în eșantion. Comisia a stabilit, de asemenea, o valoare a subvențiilor care pot face obiectul unor măsuri compensatorii pentru societățile cooperante neincluse în eșantion de 9,2 % și un nivel al taxei la nivel național pentru toți ceilalți producători-exportatori de 17,2 %.

(182) Având în vedere constatările Comisiei cu privire la diferitele sisteme și programe de subvenționare examinate mai sus, Comisia a concluzionat că producătorii de biciclete electrice din China au continuat să beneficieze de subvenții care pot face obiectul unor măsuri compensatorii la un nivel care depășește nivelul *de minimis* din cursul perioadei investigației de reexaminare.

(183) În urma comunicării constatărilor, o parte interesată a susținut că concluzia potrivit căreia industria bicicletelor electrice din China a continuat să beneficieze de subvenții a fost greșită. Pentru a susține această afirmație, au fost anexate observații din partea a trei reprezentanți ai producătorilor chinezi de biciclete electrice, care conțineau declarații conform cărora nu s-au primit subvenții. Comisia a considerat că, având în vedere faptul că acești producători nu s-au manifestat în cadrul investigației și nu au cooperat, declarațiile acestor producători, care au fost prezentate fără niciun element de probă subiacent, nu au putut fi acceptate. În consecință, afirmația a fost respinsă.

3.10. **Evoluția importurilor în cazul abrogării măsurilor**

(184) Ca urmare a constatării existenței subvenționării continue în cursul perioadei investigației de reexaminare, Comisia a analizat probabilitatea continuării importurilor subvenționate din țara în cauză, în eventualitatea abrogării măsurilor. S-au analizat următoarele elemente suplimentare: capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC și atractivitatea pieței Uniunii.

3.10.1. *Capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC*

(185) În absența cooperării din partea GC și a producătorilor-exportatori chinezi, Comisia și-a bazat constatările privind capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC pe informațiile furnizate de solicitant în cererea sa de reexaminare.

(186) Informațiile disponibile au arătat că în China există o supracapacitate generală de producție a bicicletelor electrice în cursul perioadei examinate. Capacitatea de producție ([85]) din China în această perioadă a fost estimată la 130 de milioane de bucăți pe an. În plus, producția chineză de biciclete standard poate fi transferată cu ușurință la producția de biciclete electrice, cu o capacitate totală potențială de peste 400 de milioane de bucăți ([86]). Potrivit informațiilor de piață ale solicitantului, producția efectivă și vânzările chineze s-au ridicat la 57 de milioane de bucăți pe an, ceea ce a indicat o capacitate neutilizată estimată de 73 de milioane de bucăți în cursul perioadei investigației de reexaminare ([87]). Această capacitate neutilizată, care a fost de aproape cincisprezece de ori mai mare decât consumul total al Uniunii în cursul aceleiași perioade, ar putea fi exportată către Uniune dacă s-ar permite expirarea măsurilor actuale.

(187) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că producătorii-exportatori chinezi dispun de capacități neutilizate semnificative, care ar putea fi utilizate pentru exporturi către Uniune în cantități mari cu prețuri subvenționate, în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor.

([85]) Conform informațiilor furnizate de solicitant pe baza cunoștințelor sale de piață, a informațiilor de pe site-urile internet ale unui număr mare de producători chinezi de biciclete electrice și a celor din „Cartea albă privind industria vehiculelor electrice cu două roți din China" (*White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*), disponibile la adresa: https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (link accesat ultima dată la 7 octombrie 2024). A se vedea anexa 8 la cerere, disponibilă în Tron la Tron.tdi t24.000756.

([86]) Pe baza cunoștințelor de piață ale solicitantului și a site-urilor internet ale producătorilor cunoscuți de biciclete electrice din China. A se vedea anexa 4 la cerere, disponibilă în Tron la Tron.tdi t24.000756.

([87]) Pe baza surselor menționate în notele de subsol 85 și 96. A se vedea anexa 8 și anexa 9 la cerere, disponibile în Tron la Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Atractivitatea pieței Uniunii*

(188) Pe baza informațiilor furnizate în cerere, piața Uniunii pentru bicicletele electrice a rămas atractivă pentru exportatorii chinezi. De la investigația inițială, importurile din RPC au scăzut atât în termeni absoluți, cât și în termeni relativi. Cu toate acestea, începând din 2020, când volumul importurilor din China era la cel mai scăzut nivel, importurile au crescut semnificativ și aproape s-au dublat, în pofida măsurilor în vigoare (a se vedea tabelul 2 de mai jos). Cota de piață deținută anterior de RPC a fost parțial preluată de alte țări terțe, cum ar fi Taiwan, care de la investigația anterioară și-a mărit volumul exporturilor către Uniune ale produsului care face obiectul reexaminării. În același timp, RPC a fost în continuare al doilea cel mai mare exportator de biciclete electrice către Uniune în cursul perioadei investigației de reexaminare. Acest lucru arată că Uniunea a rămas o piață atractivă pentru exportatorii din RPC.

(189) Piața Uniunii pentru biciclete electrice este una dintre cele mai mari din lume, cu un consum de 4 979 000 de bucăți în cursul perioadei investigației de reexaminare. În plus, astfel cum se explică în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, se preconizează că cererea de biciclete electrice va crește în următorii ani datorită (printre altele) politicilor de mediu din Uniune.

(190) Mai mult, chiar și cu măsurile în vigoare, exporturile chineze către Uniune au continuat și au o cotă de piață care nu poate fi neglijată, ceea ce a arătat că piața Uniunii a rămas și va rămâne atractivă pentru producătorii-exportatori chinezi.

(191) Prin urmare, pe baza supracapacității semnificative din RPC și a atractivității pieței Uniunii, Comisia a concluzionat că, în cazul expirării măsurilor actuale, este probabil ca producătorii-exportatori chinezi să continue să crească exporturile lor de biciclete electronice subvenționate către Uniune, în cantități mari.

3.10.3. *Concluzie privind continuarea subvenționării*

(192) Având în vedere constatările sale privind continuarea subvenționării în cursul perioadei investigației de reexaminare și evoluția probabilă a exporturilor în creștere către Uniune în eventualitatea expirării măsurilor, Comisia a concluzionat că există o mare probabilitate ca expirarea măsurilor compensatorii la importurile de biciclete electrice din RPC să conducă la continuarea importurilor subvenționate.

4. **PREJUDICIUL**

4.1. **Definiția industriei Uniunii și a producției Uniunii**

(193) Produsul similar a fost fabricat de 67 de producători din Uniune în cursul perioadei examinate. Aceștia constituie „industria Uniunii” în sensul articolului 9 alineatul (1) din regulamentul de bază.

(194) Producția totală a Uniunii în perioada investigației de reexaminare a fost stabilită la aproximativ 4 560 000 de bucăți. Acest număr a fost stabilit pe baza informațiilor disponibile privind industria Uniunii, cum ar fi raportul privind profilul de piață al industriei europene a bicicletelor și un studiu economic realizat de Confederația industriei europene a bicicletelor (denumită în continuare „CONEBI”). Astfel cum se precizează în considerentul 11, în cadrul eșantionului au fost selectați 3 producători din Uniune, reprezentând aproximativ 23,4 % din producția totală a produsului similar din Uniune.

4.2. **Consumul la nivelul Uniunii**

(195) Comisia a stabilit consumul la nivelul Uniunii pe baza statisticilor Eurostat privind importurile și volumul vânzărilor industriei Uniunii în Uniune, astfel cum au fost transmise de CONEBI.

(196) Consumul la nivelul Uniunii a evoluat după cum urmează:

Tabelul 1

Consumul la nivelul Uniunii (bucăți)

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Totalul la nivelul Uniunii Consumul (bucăți)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indice	*100*	*112*	*122*	*114*

Sursă: Eurostat și CONEBI.

(197) Consumul total de biciclete electrice în UE a crescut de la aproximativ 4,3 milioane de biciclete electrice în 2020 la 5,3 milioane de biciclete electrice în 2022. Îmbunătățirea proiectării și a performanței, combinată cu o mai mare sensibilizare cu privire la mediu în rândul cetățenilor UE, au condus la o creștere constantă a consumului de biciclete electrice. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, consumul de biciclete electrice în UE a scăzut cu 346 000 de bucăți în comparație cu 2022, în urma unei scăderi a cererii care a avut loc la un anumit timp după eliminarea ultimelor măsuri legate de COVID-19 în prima jumătate a anului 2022.

4.3. **Importurile din RPC**

4.3.1. *Volumul și cota de piață a importurilor din RPC*

(198) Comisia a stabilit volumul importurilor pe baza datelor furnizate de Eurostat.

(199) Cota de piață a importurilor a fost apoi stabilită prin compararea volumelor importurilor cu consumul din Uniune, astfel cum se arată în tabelul 1.

(200) Importurile în Uniune din RPC au evoluat după cum urmează:

Tabelul 2

Volumul importurilor (bucăți) și cota de piață

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Volumul importurilor din RPC (bucăți)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indice	*100*	*205*	*261*	*215*
Cota de piață (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Indice	*100*	*184*	*214*	*189*

Sursă: Eurostat și CONEBI.

(201) Chiar și în condițiile măsurilor în vigoare, cota de piață a importurilor din China a crescut de la 2,3 % în 2020 până la 4,4 % în perioada investigației de reexaminare.

4.3.2. *Prețurile importurilor din RPC și subcotarea prețurilor*

(202) Comisia a stabilit prețurile importurilor pe baza datelor furnizate de Eurostat.

(203) Prețul mediu al importurilor în Uniune din RPC a evoluat după cum urmează:

Tabelul 3

Prețuri de import (EUR/bucată)

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
RPC	294	354	449	298
Indice	*100*	*120*	*153*	*101*

Sursă: Eurostat.

(204) Prețurile medii ale importurilor din RPC au continuat să fie extrem de scăzute în cursul perioadei examinate. În 2020 și 2021, prețurile raportate de Eurostat au fost chiar mai mici decât prețurile medii constatate în investigația inițială (și anume, între 422 EUR și 477 EUR).

(205) Pe baza datelor Eurostat, prețurile din 2022 au fost temporar mai ridicate, dar tot mai mici decât prețurile importurilor din China în 2016 (și anume 477 EUR).

(206) Având în vedere lipsa de cooperare din partea producătorilor-exportatori din RPC, Comisia a stabilit subcotarea prețurilor în perioada investigației de reexaminare comparând:

1. prețurile medii ponderate de vânzare percepute de producătorii din Uniune incluși în eșantion de la clienții neafiliați de pe piața Uniunii, ajustate la nivelul franco-fabrică și

2. prețurile medii ponderate corespunzătoare ale produsului care face obiectul reexaminării din RPC către piața Uniunii, stabilite pe bază de cost, asigurare și navlu (CIF), inclusiv taxa antidumping (toate celelalte societăți 62,1 %) și taxa compensatorie (toate celelalte societăți 17,2 %), cu ajustări corespunzătoare pentru taxele vamale (6 %) și costurile ulterioare importului (2 %).

(207) Rezultatul comparației a fost exprimat ca procent din cifra de afaceri înregistrată de producătorii din cadrul Uniunii incluși în eșantion în perioada investigației de reexaminare. Subcotarea prețurilor a fost între 68 % și 80 %. Fără taxe, subcotarea prețurilor s-a ridicat la 82,8 %.

4.3.3. *Importurile din alte țări terțe decât RPC*

(208) Importurile de biciclete electrice din alte țări terțe decât RPC au provenit în principal din Taiwan și Vietnam.

(209) Volumul (agregat) al importurilor în Uniune, precum și cota de piață și tendințele prețurilor în cazul importurilor de biciclete electrice provenite din alte țări terțe au evoluat după cum urmează:

Tabelul 4

Importuri din țări terțe

Țara		2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Taiwan	Volum (bucăți)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indice	*100*	*106*	*118*	*86*
	Cota de piață (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Țara		2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
	Prețul mediu (EUR/unitate)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indice	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Volum (bucăți)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indice	*100*	*106*	*129*	*122*
	Cota de piață (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Prețul mediu (EUR/unitate)	542	585	762	790
	Indice	*100*	*108*	*140*	*146*
Totalul pentru toate țările terțe, cu excepția țării în cauză	Volum (bucăți)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indice	*100*	*116*	*131*	*98*
	Cota de piață (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Prețul mediu (EUR/unitate)	966	935	1 082	1 258
	Indice	*100*	*97*	*112*	*130*

Sursă: Eurostat.

(210) Cota de piață a importurilor totale de produs care face obiectul reexaminării din alte țări terțe decât RPC a crescut între 2020-2022 și a ajuns la 20,3 % în 2022. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, aceasta a scăzut la 16,3 %, un nivel mai scăzut decât în 2020.

4.4. **Situația economică a industriei Uniunii**

4.4.1. *Observații generale*

(211) Evaluarea situației economice a industriei Uniunii a implicat o evaluare a tuturor indicatorilor economici care influențează situația industriei Uniunii în cursul perioadei examinate.

(212) Astfel cum s-a menționat în considerentul 11, pentru evaluarea situației economice a industriei Uniunii s-a recurs la eșantionare.

(213) În scopul determinării prejudiciului, Comisia a făcut distincție între indicatorii de prejudiciu macroeconomici și cei microeconomici. Comisia a evaluat indicatorii macroeconomici pe baza informațiilor oferite de CONEBI. Datele se referă la toți producătorii din Uniune. Comisia a evaluat indicatorii microeconomici pe baza datelor cuprinse în răspunsurile din chestionarele completate de producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(214) Indicatorii macroeconomici sunt: producția, capacitatea de producție, gradul de utilizare a capacității de producție, volumul vânzărilor, cota de piață, ocuparea forței de muncă, productivitatea, amploarea marjei de subvenție și redresarea în urma practicilor anterioare de subvenționare.

(215) Indicatorii microeconomici sunt: prețurile unitare medii, costul unitar, costurile cu forța de muncă, stocurile, profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a mobiliza capital.

4.4.2. *Indicatorii macroeconomici*

4.4.2.1. Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție

(216) Producția totală a Uniunii, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție din Uniune au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 5

Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Volumul producției (bucăți)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indice	*100*	*125*	*150*	*133*
Capacitatea de producție (bucăți)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indice	*100*	*129*	*130*	*122*
Gradul de utilizare a capacității de producție (%)	59	57	68	64
Indice	*100*	*97*	*115*	*109*

Sursă: CONEBI, producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(217) Capacitatea de producție și producția din Uniune au crescut constant în perioada 2020-2022, ca urmare a creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare a existat o scădere a volumelor de producție și a capacităților din cauza creșterii acumulării de stocuri în timpul pandemiei de COVID-19, când producătorii din Uniune au anticipat continuarea accelerării vânzărilor, ceea ce nu s-a întâmplat deoarece, după pandemia de COVID-19, cererea a scăzut semnificativ.

4.4.2.2. Volumul vânzărilor și cota de piață

(218) Volumul vânzărilor și cota de piață a industriei Uniunii au evoluat pe parcursul perioadei examinate, după cum urmează:

Tabelul 6

Volumul vânzărilor și cota de piață (bucăți)

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Volumul total al vânzărilor pe piața Uniunii	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indice	*100*	*108*	*115*	*114*
Cota de piață (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Indice	*100*	*97*	*95*	*101*

Sursă: CONEBI, producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(219) Vânzările au crescut în cursul perioadei examinate, în special din cauza creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, odată ce măsurile legate de COVID-19 au fost eliminate, cererea de biciclete electrice a scăzut, ceea ce a dus la scăderea cifrelor de vânzări în perioada investigației de reexaminare. În plus, situația economică din 2022 și perioada investigației de reexaminare (costurile mai ridicate ale energiei, inflația, în special) au avut un efect nu numai asupra industriei Uniunii, ci și asupra consumatorilor, în special asupra celor cu o putere de cumpărare mai mică. Prin urmare, vânzările industriei Uniunii au stagnat în perioada investigației de reexaminare în comparație cu 2022, în timp ce cota de piață a industriei Uniunii a crescut cu 4,5 puncte procentuale.

4.4.2.3. Ocuparea forței de muncă și productivitatea

(220) Ocuparea forței de muncă și productivitatea au evoluat în cursul perioadei examinate, după cum urmează:

Tabelul 7

Ocuparea forței de muncă și productivitatea

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Număr de angajați	8 354	10 972	12 125	10 716
Indice	*100*	*131*	*145*	*128*
Productivitate (bucăți/ angajat)	410	390	424	426
Indice	*100*	*95*	*103*	*104*

Sursă: CONEBI, producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(221) Industria Uniunii a crescut nivelul de ocupare a forței de muncă cu 28 % în perioada examinată. Cea mai mare parte a acestei creșteri a avut loc între 2020 și 2022, ca urmare a creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. În 2023, s-a înregistrat o scădere a numărului de angajați ca urmare a scăderii volumelor de producție. Productivitatea a rămas stabilă în perioada luată în considerare.

4.4.2.4. Creșterea economică

(222) Întrucât vânzările au rămas stabile în perioada investigației de reexaminare în comparație cu 2022, în timp ce consumul a scăzut, industria Uniunii a reușit să își crească cota de piață cu 4,5 % în perioada respectivă.

4.4.2.5. Amploarea marjei de subvenție și redresarea în urma practicilor de subvenționare anterioare

(223) Nivelul importurilor din RPC în perioada investigației de reexaminare a fost relativ redus, reprezentând 4,4 % din consumul la nivelul Uniunii. Prin urmare, impactul importanței subvenționării asupra industriei Uniunii a fost destul de limitat.

4.4.3. *Indicatorii microeconomici*

4.4.3.1. Prețurile și factorii care influențează prețurile

(224) În perioada examinată, prețurile de vânzare unitare medii ponderate practicate de producătorii din Uniune incluși în eșantion față de clienți neafiliați din Uniune au evoluat după cum urmează:

Tabelul 8

Prețurile de vânzare și costul de producție în Uniune (EUR/bucată)

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Prețul de vânzare unitar mediu în Uniune	1 533	1 633	1 719	1 871
Indice	*100*	*107*	*112*	*122*
Costul de producție unitar	1 419	1 516	1 589	1 786
Indice	*100*	*107*	*112*	*126*

Sursă: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(225) Prețurile medii de vânzare ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion, precum și costurile de producție, au crescut în perioada examinată, fapt care în 2020 și 2021 a reflectat în principal o modificare a gamei de produse și a progreselor tehnologice în ceea ce privește motoarele pentru biciclete electrice și bateriile, în timp ce în 2022 și în perioada investigației de reexaminare, această creștere a reflectat, de asemenea, creșterea costurilor de producție din cauza situației economice generale marcate de inflație și de creșterea costurilor energiei.

4.4.3.2. Costul forței de muncă

(226) Costurile medii cu forța de muncă ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat pe parcursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 9

Costurile medii cu forța de muncă per angajat

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Costurile medii cu forța de muncă per angajat (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indice	*100*	*110*	*112*	*123*

Sursă: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(227) Chiar dacă în perioada investigației de reexaminare s-a înregistrat o scădere a numărului de angajați în comparație cu 2022, în urma unei scăderi a cererii, costurile medii cu forța de muncă per angajat au crescut constant în perioada examinată.

4.4.3.3. Stocurile

(228) Nivelurile stocurilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat pe parcursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 10

Stocurile

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Stocuri finale (bucăți)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indice	*100*	*81*	*208*	*533*

Sursă: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(229) Creșterile stocurilor au fost consecința acumulării de stocuri constituite în timpul pandemiei de COVID-19, când s-a înregistrat o creștere semnificativă a cererii, combinată cu probleme legate de lanțul de aprovizionare, întrucât producătorii din Uniune comandau în exces materii prime și componente pentru a îndeplini cerințele de producție. Cu toate acestea, odată ce problemele legate de lanțul de aprovizionare au fost soluționate, producătorii din Uniune au primit mai multe materii prime și componente decât era necesar. Apoi a urmat o scădere a cererii de biciclete electrice în perioada investigației de reexaminare, în comparație cu 2022, ceea ce a lăsat producătorilor din Uniune un număr foarte mare de stocuri la sfârșitul perioadei investigației de reexaminare.

4.4.3.4. Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a mobiliza capital

(230) Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

Tabelul 11

Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor

	2020	2021	2022	Perioada investigației de reexaminare
Profitabilitatea vânzărilor în Uniune către clienți neafiliați (% din cifra de afaceri a vânzărilor)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indice	*100*	*98*	*104*	*72*
Fluxul de lichidități (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Indice	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Investiții (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indice	*100*	*223*	*209*	*104*
Randamentul investițiilor (%)	147	127	163	111
Indice	*100*	*86*	*111*	*75*

Sursă: producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(231) Comisia a stabilit profitabilitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion prin exprimarea profitului net înainte de impozitare realizat din vânzările produsului similar către clienți neafiliați din Uniune ca procentaj din cifra de afaceri generată de vânzările respective. Producătorii din Uniune incluși în eșantion au rămas profitabili pe parcursul perioadei examinate. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, profitabilitatea a scăzut din cauza creșterii costurilor.

(232) Profitabilitatea globală stabilă în perioada examinată a permis industriei Uniunii să facă investiții mari.

(233) Fluxul net de lichidități reprezintă capacitatea producătorilor din Uniune de a-și autofinanța activitățile. Fluxul de lichidități a scăzut semnificativ de-a lungul perioadei examinate și a devenit negativ în 2023. Randamentul investițiilor s-a deteriorat, de asemenea, ceea ce a creat dificultăți industriei Uniunii în ceea ce privește capacitatea de a atrage capital și de a înregistra creștere economică. Acest lucru a dus la o scădere a investițiilor cu 50 % în perioada investigației de reexaminare în comparație cu 2022.

4.5. **Concluzie privind prejudiciul**

(234) Macroindicatorii, cum ar fi producția, vânzările și ocuparea forței de muncă în Uniune, au crescut constant în perioada 2020-2022, ca urmare a creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, volumele de producție, capacitățile, vânzările și ocuparea forței de muncă au scăzut, din cauza creșterii acumulării de stocuri în timpul pandemiei de COVID-19, urmată de o scădere a cererii ca urmare a eliminării măsurilor legate de COVID-19 și a modificării situației economice din Uniune, marcată în special de costurile ridicate la energie și de inflație.

(235) În ceea ce privește indicatorii microeconomici, investigația a stabilit că profitabilitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion în perioada 2020-2022 a rămas peste 7 %. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, profitabilitatea industriei Uniunii a scăzut la 5,4 %. Fluxul de lichidități a scăzut din 2020 până în 2022 și a devenit negativ în 2023. Randamentul investițiilor s-a deteriorat, de asemenea, ceea ce a creat dificultăți industriei Uniunii în ceea ce privește capacitatea de a atrage capital și de a înregistra creștere economică.

(236) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că, industria Uniunii s-a redresat în urma prejudiciului important, în sensul articolului 8 din regulamentul de bază, suferit în trecut, cauzat de importurile subvenționate provenite din RPC. Cu toate acestea, în cursul perioadei examinate, o serie de indicatori de prejudiciu s-au deteriorat, iar industria Uniunii a revenit la o situație fragilă din punct de vedere economic. Prin urmare, Comisia a examinat în continuare probabilitatea reapariției prejudiciului cauzat inițial de importurile subvenționate din RPC, în cazul în care măsurile ar fi abrogate.

5. **PROBABILITATEA REAPARIȚIEI PREJUDICIULUI**

(237) Comisia a analizat următoarele elemente pentru a stabili probabilitatea reapariției prejudiciului în cazul abrogării măsurilor: capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC, raportul dintre prețurile de export către țări terțe și nivelul prețurilor din Uniune precum și impactul importurilor potențiale și al nivelurilor prețurilor acestora din aceste țări asupra situației industriei Uniunii.

5.1. **Capacitatea neutilizată din RPC și atractivitatea pieței Uniunii**

(238) Astfel cum s-a descris deja în detaliu la punctul 3.10.1 de mai sus, producătorii-exportatori din RPC dispun de capacități neutilizate semnificative care ar putea fi utilizate pentru fabricarea produsului care face obiectul reexaminării pentru exportul către Uniune în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor. Cantitățile care ar putea fi exportate de producătorii-exportatori chinezi se ridică la 73 de milioane de bucăți, depășind cu mult dimensiunea pieței Uniunii.

(239) Astfel cum se descrie în detaliu la punctul 3.10.2 de mai sus, piața bicicletelor electrice din Uniune este una dintre cele mai mari din lume și se preconizează că cererea de biciclete electrice va crește în următorii ani, printre altele, datorită politicilor de mediu din Uniune. Producătorii-exportatori chinezi au exportat către principalele lor piețe terțe la prețuri semnificativ mai mici decât prețurile medii de vânzare ale producătorilor din Uniune pe piața Uniunii în cursul perioadei investigației de reexaminare. Prin urmare, exportul către Uniune ar putea fi mult mai atractiv pentru exportatorii chinezi. În consecință, se poate preconiza în mod rezonabil că, în cazul abrogării măsurilor, producătorii-exportatori chinezi ar începe să exporte volume mari ale produsului care face obiectul reexaminării către Uniune.

5.2. **Prețurile probabile de import și impactul asupra industriei Uniunii**

(240) Pentru a stabili modul în care importurile din RPC ar afecta industria Uniunii în cazul în care măsurile ar fi abrogate, Comisia a efectuat o analiză comparativă a prețurilor în scenariul fără existența unor măsuri antisubvenție.

(241) Pentru a estima prețul probabil la care producătorii chinezi ar vinde atunci când ar exporta către piața Uniunii, Comisia a efectuat o comparație între prețul mediu (franco fabrică) al producătorilor din Uniune incluși în eșantion și prețul mediu corespunzător al produsului care face obiectul reexaminării din RPC atunci când este exportat către țări terțe precum Regatul Unit, Turcia, Norvegia sau Serbia, care au coduri separate pentru bicicletele electrice și unde nu sunt în vigoare măsuri.

(242) Rezultatul comparației a arătat că prețul mediu al exporturilor chineze ale produsului în cauză către țările menționate anterior a variat de la 210 EUR la 650 EUR, adică semnificativ mai mic decât prețul practicat de industria Uniunii pe piața Uniunii. Prin urmare, în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor, ar fi probabil ca importurile din RPC să intre pe piață în volume mari, la fel ca în perioada investigației inițiale și la prețuri scăzute, ceea ce ar cauza un prejudiciu.

(243) În lumina celor de mai sus, concluzia este că abrogarea măsurilor ar conduce, cel mai probabil, la o creștere semnificativă a importurilor subvenționate din RPC la prețuri prejudiciabile. Prin urmare, viabilitatea industriei din Uniune ar fi expusă unui risc grav.

6. **INTERESUL UNIUNII**

(244) În conformitate cu articolul 31 din regulamentul de bază, Comisia a analizat dacă menținerea măsurilor antisubvenție existente ar fi împotriva interesului Uniunii în ansamblu. Determinarea interesului Uniunii s-a bazat pe evaluarea diferitelor interese implicate, printre care cele ale industriei, ale importatorilor și ale utilizatorilor din Uniune.

6.1. **Interesul industriei Uniunii**

(245) Investigația a arătat că, dacă măsurile ar expira, acest lucru ar avea un efect negativ asupra industriei Uniunii. Măsurile au restabilit condiții de concurență echitabile pe piața Uniunii. Acest fapt a permis noilor întreprinderi să intre pe piață, în special în segmentele de intrare și de gamă medie. Numărul producătorilor cunoscuți din Uniune de biciclete electrice aproape s-a dublat, de la aproximativ 37 în 2020 la 67 în 2023, în pofida provocărilor generate de situația economică din perioada 2022-2023. Numărul bicicletelor electrice produse în Uniune a crescut cu peste 1 milion între 2020 (3,4 milioane) și 2023 (4,5 milioane) și se preconizează că va crește și mai mult. Numărul de angajați direcți a crescut de la aproximativ 3 500 în perioada investigației inițiale la aproape 11 000 în perioada investigației de reexaminare.

(246) Încetarea măsurilor compensatorii ar plasa producătorii din Uniune cu risc ridicat, în special pe cei care deservesc segmentele de biciclete electrice de bază și medii, care includ mulți producători mai mici din întreaga industrie a Uniunii.

(247) Agravarea situației vulnerabile este faptul că producția de biciclete electrice este o activitate cu o intensitate ridicată a capitalului, deoarece sunt necesare stocuri substanțiale de componente pentru biciclete în orice moment pentru a menține producția. În plus, producătorii din Uniune au făcut investiții mari în producția durabilă și ecologică și în îmbunătățirea produselor în ultimii ani. Încetarea măsurilor antisubvenție ar bloca dezvoltarea know-how-ului tehnic practic pentru aplicarea tehnologiilor de vârf finale, inclusiv automatizarea și materialele noi.

(248) În plus, potrivit cererii de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, industria bicicletelor electrice din Uniune este una dintre cele mai mari industrii ecologice, cu peste 1 000 de întreprinderi mici și mijlocii („IMM-uri”) care au asigurat aproximativ
80 000 de locuri de muncă, conform Raportului din 2024 privind profilul de piață al industriei europene a bicicletelor. Printre acestea se numără locurile de muncă din producția directă și indirectă, industriile din amonte, accesoriile pentru biciclete, comercianții de biciclete etc.

(249) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că extinderea măsurilor este în interesul industriei Uniunii.

6.2. **Interesul asamblorilor**

(250) Comisia a contactat toți utilizatorii și toți importatorii neafiliați cunoscuți.

(251) În urma deschiderii investigației, singura parte care s-a manifestat și a prezentat observații a fost un grup ad-hoc, în numele a 8 societăți mici din Uniune, care asamblează piese pentru biciclete electrice importate din China și din alte țări terțe. Principala lor observație s-a referit la punerea în aplicare a măsurilor împotriva importurilor de componente pentru biciclete (convenționale) din China, ceea ce creează incertitudine cu privire la normele juridice privind importul de componente pentru biciclete electrice și, prin urmare, îngreunează importul de componente de biciclete electrice care nu fac obiectul măsurilor. Grupul s-a opus extinderii măsurilor, în principal din cauza problemelor actuale legate de importurile de componente, împreună cu riscul extinderii măsurilor la aceste componente de biciclete electrice, și a susținut că utilizarea supravegherii pieței pentru a controla conformitatea importurilor din RPC cu toate reglementările relevante ar fi mai eficientă pentru a aborda importurile de biciclete electrice comercializate în mod neloial din China, care sunt adesea ilegale și nesigure.

(252) Cu toate acestea, Comisia a considerat că nu este realist faptul că supravegherea pieței și măsurile de reglementare pot preveni doar prejudiciul cauzat de importurile de biciclete electrice subvenționate din RPC. De asemenea, aspectele legate de asigurarea respectării legislației vamale în ceea ce privește importurile de componente pentru biciclete electrice nu pot justifica încetarea măsurilor, care au avut efectul scontat. În orice caz, punerea în aplicare a măsurilor nu intră în domeniul de aplicare al investigației.

(253) În urma comunicării constatărilor, grupul ad-hoc a reiterat aceleași afirmații. Acesta a susținut că Comisia ar trebui să se concentreze mai degrabă pe consolidarea supravegherii pieței decât pe extinderea măsurilor de apărare comercială pentru a aborda cauzele reale ale denaturărilor pieței și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate părțile interesate. Potrivit grupului ad-hoc, măsurile de apărare comercială creează în mod accidental un cadru de reglementare care încurajează importurile de biciclete de calitate inferioară standardelor și nesigure, îngreunând în același timp viața producătorilor de biciclete electrice serioși din RPC cu ambiții pe termen lung pe piața Uniunii.

(254) Comisia a considerat că argumentele prezentate de grupul ad-hoc au fost deja abordate în considerentul 251. Întrucât nu au fost prezentate observații noi de fond cu privire la aceste aspecte, concluzia de la considerentul 252 a fost confirmată.

(255) Grupul ad-hoc a susținut, de asemenea, că abrogarea măsurilor de apărare comercială nu ar conduce la o creștere semnificativă a importurilor prejudiciabile, deoarece, potrivit grupului, o cotă de piață modestă de 4,4 % a importurilor din China în cursul PIR a infirmat afirmația potrivit căreia importurile din China reprezintă o amenințare semnificativă.

(256) Comisia a considerat că creșterea cotei de piață la 4,4 % în cursul PIR a avut loc într-o situație în care sunt în vigoare măsuri de apărare comercială. Datorită măsurilor de apărare comercială, importurile din China au câștigat doar 2,1 puncte procentuale din cota de piață în cursul perioadei examinate. Având în vedere atractivitatea pieței Uniunii, capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC și relația dintre prețurile de export către țări terțe și nivelul prețurilor din Uniune, Comisia a concluzionat că, în cazul abrogării măsurilor, ar exista o creștere semnificativă a importurilor care fac obiectul unui dumping din RPC la prețuri prejudiciabile. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

(257) În plus, grupul ad-hoc a susținut că Comisia s-a bazat pe informații și afirmații neverificate care compromit imparțialitatea investigației, în special pe cele provenite de la solicitant.

(258) Astfel cum se menționează în considerentele 33 și 34, Comisia a aplicat articolul 28 din regulamentul de bază întrucât nivelul de cooperare din partea producătorilor de biciclete electrice din RPC a fost insuficient pentru a permite constatări concludente în scopul prezentei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor și având în vedere lipsa cooperării din partea GC și a altor părți relevante din RPC, Comisia a utilizat datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază. În consecință, constatările cu privire la probabilitatea continuării subvenționării și a probabilității și reapariției prejudiciului s-au bazat pe datele disponibile, în special pe informațiile transmise împreună cu cererea de reexaminare, pe informațiile obținute de la părțile cooperante în cursul investigației (și anume, solicitantul și producătorii din Uniune incluși în eșantion), pe informațiile din constatările Comisiei din investigația inițială, pe constatările celor mai recente investigații antisubvenție efectuate de Comisie cu privire la industriile încurajate din China și pe documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative. Toate informațiile transmise de producătorii din Uniune incluși în eșantion au fost verificate cu atenție. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

6.3. **Interesul utilizatorilor și al importatorilor neafiliați**

(259) Niciun utilizator sau importator neafiliat nu s-a manifestat și nu a cooperat la prezenta investigație prin transmiterea unui răspuns la chestionar, cu excepția celor menționate mai sus. Pe baza informațiilor de care dispune Comisia, aceasta a constatat că nu există niciun element de probă care să contrazică concluzia investigației inițiale, potrivit căreia efectele negative asupra importatorilor neafiliați nu pot fi considerate disproporționate și au fost atenuate de disponibilitatea unor surse alternative de aprovizionare. Efectele pozitive ale măsurilor compensatorii asupra pieței Uniunii, în special asupra industriei Uniunii, au depășit eventualul efect negativ asupra celorlalte grupuri de interese. Într-adevăr, investigația a confirmat că, pe lângă China, există din ce în ce mai multe alte surse de aprovizionare din țări terțe. Prin urmare, Comisia a concluzionat că menținerea măsurilor nu ar fi în mod disproporționat în detrimentul utilizatorilor și al importatorilor.

(260) În urma comunicării constatărilor, o parte interesată a susținut că, în cazul în care măsurile nu sunt abrogate, bicicletele electrice vor continua să fie supraevaluate în mod inutil și mai puțin disponibile pentru utilizatori. Partea respectivă a afirmat că, în eventualitatea abrogării măsurilor, reducerea prețului bicicletelor electrice ar duce la creșteri importante ale vânzărilor de biciclete electrice. Comisia a considerat că prețurile mai mici nu conduc neapărat la o creștere a vânzărilor, deoarece siguranța, calitatea, fiabilitatea și serviciile, pe lângă prețuri, sunt, de asemenea, criterii atunci când utilizatorii iau în considerare achiziționarea unei biciclete electrice. De asemenea, în cazul în care măsurile ar fi abrogate, acest lucru ar avea un impact negativ asupra situației economice a industriei Uniunii, ceea ce ar afecta inovarea și varietatea produselor și ar avea ca rezultat mai puține opțiuni pentru utilizatori. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

6.4. **Concluzie privind interesul Uniunii**

(261) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a concluzionat că nu există motive imperioase legate de interesul Uniunii împotriva menținerii măsurilor existente asupra importurilor de produs care face obiectul reexaminării originar din RPC.

7. **MĂSURI ANTISUBVENȚIE**

(262) Pe baza concluziilor la care a ajuns Comisia privind continuarea subvenționării, reapariția prejudiciului și interesul Uniunii, măsurile antisubvenție privind importurile de biciclete electrice originare din RPC trebuie să fie menținute.

(263) Pentru a reduce la minimum riscurile de circumvenție a măsurilor ca urmare a diferențelor dintre nivelurile taxei sunt necesare măsuri speciale de asigurare a aplicării taxelor compensatorii individuale. Aplicarea de taxe compensatorii individuale este condiționată de prezentarea unei facturi comerciale valabile autorităților vamale ale statelor membre. Factura trebuie să respecte cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din prezentul regulament. Până la prezentarea unei astfel de facturi, importurile ar trebui să facă obiectul taxei compensatorii aplicabile pentru „toate celelalte importuri originare din RPC”.

(264) Deși prezentarea acestei facturi este necesară pentru ca autoritățile vamale ale statelor membre să aplice nivelurile individuale ale taxei compensatorii la importuri, ea nu este singurul element care trebuie luat în considerare de către autoritățile vamale. Într-adevăr, chiar dacă le este prezentată o factură care îndeplinește toate cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din prezentul regulament, autoritățile vamale ale statelor membre trebuie să își efectueze verificările uzuale și pot, la fel ca în toate celelalte cazuri, să solicite documente suplimentare (documente de expediere etc.) pentru a verifica exactitatea datelor conținute în declarație și pentru a asigura faptul că aplicarea ulterioară a taxei mai mici este justificată, în conformitate cu legislația vamală.

(265) În cazul în care importurile în Uniune ale uneia dintre societățile care beneficiază de niveluri individuale mai mici ale taxei cresc semnificativ în volum, după instituirea măsurilor în cauză, s-ar putea considera că o astfel de creștere în volum constituie, ea însăși, o modificare a configurației schimburilor comerciale, modificare datorată instituirii măsurilor în sensul articolului 23 alineatul (1) din regulamentul de bază. În astfel de circumstanțe și numai în cazul în care sunt îndeplinite condițiile, se poate deschide o investigație anticircumvenție. Investigația poate, printre altele, examina necesitatea de a elimina nivelurile individuale ale taxei (taxelor) și, prin urmare, de a institui o taxă la scară națională.

(266) Nivelurile individuale ale taxelor compensatorii specificate în prezentul regulament pentru întreprinderi se aplică exclusiv importurilor produsului care face obiectul reexaminării originar din RPC și fabricat de entitățile juridice menționate. Importurile de produs care face obiectul reexaminării fabricat de orice altă întreprindere care nu este menționată în mod specific în partea dispozitivă a prezentului regulament, inclusiv de entitățile afiliate întreprinderilor menționate în mod specific, trebuie să facă obiectul taxei aplicabile pentru „toate celelalte importuri originare din Republica Populară Chineză". Ele nu ar trebui să facă obiectul niciunuia dintre nivelurile individuale ale taxei compensatorii.

(267) O societate poate cere aplicarea nivelului individual al taxei dacă modifică ulterior numele entității sale. Cererea trebuie să fie adresată Comisiei ([88]). Cererea trebuie să conțină toate informațiile relevante care să permită demonstrarea faptului că modificarea nu afectează dreptul societății de a beneficia de nivelul taxei care i se aplică. În cazul în care schimbarea denumirii societății nu afectează dreptul său de a beneficia de nivelul taxei aplicabile acesteia, va fi publicată o notificare de modificare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* care să informeze cu privire la schimbarea denumirii.

(268) În conformitate cu articolul 109 din Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 al Parlamentului European și al Consiliului ([89]) privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii, în cazul în care un cuantum trebuie rambursat în urma unei hotărâri a Curții de Justiție a Uniunii Europene, rata dobânzii de plătit este rata aplicată de Banca Centrală Europeană principalelor sale operațiuni de refinanțare, astfel cum este publicată în seria C a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, în prima zi calendaristică a fiecărei luni.

(269) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 15 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/1036,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Se instituie o taxă compensatorie definitivă la importurile de biciclete, triciclete sau similare cu pedalare asistată, cu un motor electric auxiliar originare din Republica Populară Chineză, încadrate în prezent la codurile NC 8711 60 10 și ex 8711 60 90 (codul TARIC 8711 60 90 10).

(2) Se stabilește după cum urmează nivelul taxei compensatorii definitive aplicabile prețului net franco frontiera Uniunii, înainte de vămuire, pentru produsul descris la alineatul (1), fabricat de următoarele societăți:

Țara de origine	Societatea	Taxă compensatorie definitivă	Codul adițional TARIC
Republica Populară Chineză	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) Comisia Europeană, Direcția Generală Comerț, Direcția G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgia.

([89]) Regulamentul (UE, Euratom) 2024/2509 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 septembrie 2024 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Țara de origine	Societatea	Taxă compensatorie definitivă	Codul adițional TARIC
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd și 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
	Alte societăți cooperante enumerate în anexa I	9,2 %	A se vedea anexa I
	Societăți care nu au cooperat la regulamentul antisubvenție inițial, dar care au cooperat în investigația antidumping inițială desfășurată în paralel și enumerate în anexa II	17,2 %	A se vedea anexa II
	Toate celelalte importuri originare din Republica Populară Chineză	17,2 %	C999

(3) Aplicarea nivelurilor individuale ale taxelor specificate pentru societățile menționate la alineatul (2) este condiționată de prezentarea la autoritățile vamale ale statelor membre a unei facturi comerciale valabile, pe care trebuie să figureze o declarație datată și semnată de un reprezentant oficial al entității care emite respectiva factură, identificat prin numele și funcția acestuia, redactată după cum urmează: „Subsemnatul, certific faptul că (volumul) de (produs care face obiectul reexaminării), vândut la export în Uniunea Europeană, vizat de prezenta factură, a fost produs de către (denumirea și adresa întreprinderii) (cod adițional TARIC) în (țara în cauză). Declar că informațiile furnizate în prezenta factură sunt complete și corecte”. În cazul în care nu se prezintă o astfel de factură, se aplică taxa stabilită pentru „toate celelalte societăți”.

(4) În cazurile în care taxa compensatorie a fost scăzută din taxa antidumping pentru anumiți producători-exportatori, cererile de rambursare în temeiul articolului 21 din Regulamentul (UE) 2016/1037 declanșează, de asemenea, evaluarea marjei de dumping pentru producătorul-exportator în cauză în perioada investigației de rambursare. Cuantumul care urmează să fie restituit solicitantului cu titlu de rambursare nu poate depăși diferența dintre taxa percepută și taxa combinată, compensatorie și antidumping, stabilită în cadrul investigației de rambursare.

(5) Sub rezerva unor dispoziții contrare, se aplică dispozițiile în vigoare în materie de taxe vamale.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 ianuarie 2025.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

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

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

ANEXA II

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