VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/114

z 23. januára 2025,

ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 z 8. júna 2016 o ochrane pred subvencovanými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie (ďalej len „základné nariadenie“) ([1]), a najmä na jeho článok 18,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Platné opatrenia

(1) Európska komisia (ďalej len „Komisia“) uložila vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/72 ([2]) (ďalej len „pôvodné nariadenie“) vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „ČĽR“ alebo „dotknutá krajina“, alebo „Čína“). V súčasnosti platné vyrovnávacie clá sa pohybujú v rozmedzí od 3,9 % do 17,2 % (ďalej len „pôvodné opatrenia“). Prešetrovanie, ktoré viedlo k uloženiu pôvodných opatrení, sa ďalej uvádza ako „pôvodné prešetrovanie“.

(2) V nadväznosti na rozsudok Všeobecného súdu vo veci T-243/19 boli vyrovnávacie clá spoločnosti Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd opätovne uložené v marci 2023 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/610 ([3]). Opätovne uložené clo bolo stanovené na rovnakej úrovni ako v pôvodnom nariadení. V súčasnosti platné sadzby vyrovnávacieho cla sú teda tie, ktoré boli stanovené vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/72.

(3) Komisia vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/73 ([4]) takisto uložila konečné antidumpingové opatrenia na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Číne. V súčasnosti platné antidumpingové clá sa pohybujú v rozmedzí od 9,9 % do 70,1 %.

1.2. Začatie revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti

(4) Komisia začala 17. januára 2024 revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti týkajúce sa dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike do Únie na základe článku 18 základného nariadenia. Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([5]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/72 zo 17. januára 2019, ktorým sa ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 16, 18.1.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/610 zo 17. marca 2023, ktorým sa v nadväznosti na rozsudok Všeobecného súdu vo veci T-243/19 opätovne ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, pokiaľ ide o spoločnosť Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd (Ú. v. EÚ L 80, 20.3.2023, s. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/73 zo 17. januára 2019, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a výber predbežného cla na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 16, 18.1.2019, s. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Oznámenie o začatí revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti antisubvenčných opatrení uplatniteľných na dovoz elektrických bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komisia začala prešetrovanie na základe žiadosti o revízne prešetrovanie, ktorú 16. októbra 2023 podalo Európske združenie výrobcov bicyklov (ďalej len „žiadosť“ a „žiadateľ“) v mene výrobného odvetvia Únie vyrábajúceho elektrické bicykle v zmysle článku 10 ods. 6 základného nariadenia. Žiadosť obsahovala dôkazy o pravdepodobnosti pokračovania subvencovania a pravdepodobnosti opätovného výskytu ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie, ktoré boli dostatočné na odôvodnenie začatia prešetrovania.

(6) Pred začatím revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti Komisia oznámila čínskej vláde ([6]), že jej bola doručená riadne doložená žiadosť, a vyzvala čínsku vládu na konzultácie v súlade s článkom 10 ods. 7 základného nariadenia. Čínska vláda neodpovedala, a preto sa konzultácie neuskutočnili.

1.3. **Obdobie revízneho prešetrovania a posudzované obdobie**

(7) Prešetrovanie týkajúce sa subvencovania a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2023 do 31. decembra 2023 (ďalej len „obdobie revízneho prešetrovania“ alebo „ORP“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia pravdepodobnosti pokračovania alebo opätovného výskytu ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2020 do konca obdobia revízneho prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.4. **Zainteresované strany**

(8) V oznámení o začatí revízneho prešetrovania boli zainteresované strany vyzvané, aby sa obrátili na Komisiu s cieľom zúčastniť sa na prešetrovaní. Komisia okrem toho osobitne informovala žiadateľa, všetkých známych výrobcov z Únie, známych výrobcov v ČĽR a orgány ČĽR, známych dovozcov, používateľov, ako aj združenia, o ktorých je známe, že sa ich prešetrovanie týka, o začatí revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti a vyzvala ich, aby sa na ňom zúčastnili.

(9) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť sa k začatiu revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti a požiadať o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach. V mene ôsmich spoločností v Únii, ktoré montujú časti a súčasti elektrických bicyklov dovážané z Číny a iných tretích krajín, sa prihlásila skupina *ad hoc* a predložila pripomienky. Tieto pripomienky sa netýkali samotného začatia konania a boli riešené v bode 6 o záujme Únie. Táto skupina požiadala aj o vypočutie Komisiou, ktoré sa uskutočnilo 30. apríla 2024.

1.5. **Výber vzorky**

(10) V oznámení o začatí konania Komisia uviedla, že v súlade s článkom 27 základného nariadenia môže vybrať vzorku zainteresovaných strán.

1.5.1. *Výber vzorky výrobcov z Únie*

(11) Komisia v oznámení o začatí konania uviedla, že sa pri prešetrovaní rozhodla obmedziť počet výrobcov z Únie na primeraný počet uplatnením výberu vzorky. Komisia vybrala vzorku na základe najväčšieho reprezentatívneho objemu výroby, ktorý bolo možné v rámci dostupného času primerane prešetriť.

(12) Komisia v súlade s článkom 27 základného nariadenia vyzvala zainteresované strany, aby sa vyjadrili k predbežnej vzorke. Žiadne pripomienky k predbežnej vzorke neboli doručené. Vzorka sa považovala za reprezentatívnu vzorku výrobného odvetvia Únie.

1.5.2. *Výber vzorky dovozcov*

(13) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala neprepojených dovozcov, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania.

(14) Formulár na výber vzorky nevyplnil žiadny neprepojený dovozca.

([6]) Pojem „čínska vláda“ sa v tomto nariadení používa v širokom zmysle a zahŕňa Štátnu radu, ako aj ministerstvá, útvary, agentúry a verejné správy na ústrednej, regionálnej alebo miestnej úrovni.

1.5.3. *Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov v ČĽR*

(15) Komisia požiadala všetkých známych výrobcov v ČĽR o poskytnutie informácií uvedených v oznámení o začatí konania, aby mohla rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť. Okrem toho Komisia požiadala zastúpenie Čínskej ľudovej republiky pri Európskej únii, aby identifikovalo a/alebo kontaktovalo iných výrobcov, ak existujú, ktorí by mohli mať záujem zúčastniť sa na prešetrovaní.

(16) Iba dvaja vyvážajúci výrobcovia z Čínskej ľudovej republiky poskytli odpoveď na výber vzorky, a preto sa výber vzorky nepovažoval za potrebný. Tieto dve spoločnosti však v období revízneho prešetrovania spolu predstavovali menej ako 0,1 % čínskeho výrobného odvetvia elektrických bicyklov z hľadiska i) vývozu do Únie, ii) predaja na domácom trhu a iii) čínskej výrobnej kapacity. Komisia preto usúdila, že tieto dve spoločnosti nemožno považovať za reprezentatívne pre čínske výrobné odvetvie elektrických bicyklov na účely revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti a že informácie špecifické pre ich spoločnosti neboli vhodné na to, aby tvorili základ pre reprezentatívne zistenia týkajúce sa všetkého vývozu z ČĽR do Únie.

(17) Komisia preto dospela k záveru, že spolupráca zo strany výrobcov elektrických bicyklov v ČĽR nie je dostatočná na to, aby mohla urobiť reprezentatívne zistenia, a informovala tieto dve spoločnosti, ako aj orgány Čínskej ľudovej republiky, že Komisia má v úmysle uplatniť článok 28 základného nariadenia a založiť svoje zistenia o pokračovaní alebo opätovnom výskyte subvencií a ujmy v súvislosti s dovozom z Čínskej ľudovej republiky na dostupných skutočnostiach.

1.6. **Vyplnené dotazníky a overovanie na mieste**

(18) Komisia vyzvala dve spoločnosti, ktoré poskytli odpovede na výber vzorky, aby kontaktovali útvary Komisie v prípade, že majú v úmysle vyplniť dotazník napriek tomu, že nie sú reprezentatívne pre odvetvie elektrických bicyklov v ČĽR (pozri vyššie). Pri začatí prešetrovania bola kópia dotazníkov sprístupnená v spise, ktorý je zainteresovaným stranám k dispozícii na nahliadnutie, a na webovom sídle Generálneho riaditeľstva pre obchod. Nebol predložený žiadny vyplnený dotazník.

(19) Komisia zaslala 12. februára 2024 čínskej vláde dotazník. Čínska vláda bola takisto požiadaná, aby zaslala osobitné dotazníky i) spoločnosti Chinese Export & Credit Insurance Corporation (ďalej len „Sinosure“), ii) výrobcom a distribútorom motorov, batérií a iných častí a súčastí a komponentov elektrických bicyklov a iii) bankám a iným finančným inštitúciám, o ktorých čínska vláda vie, že poskytli pôžičky príslušnému odvetviu.

(20) Komisia nedostala žiadne odpovede na uvedené dotazníky. Komisia preto verbálnou nótou z 5. apríla 2024 informovala čínsku vládu o svojom zámere uplatniť článok 28 základného nariadenia v súvislosti s informáciami požadovanými v dotazníkoch zaslaných čínskej vláde a vyzvala ju, aby sa k nim vyjadrila. Neboli doručené žiadne pripomienky.

(21) Komisia vyhľadala a overila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na určenie pravdepodobnosti pokračovania alebo opätovného výskytu dumpingu a ujmy a na stanovenie záujmu Únie. Overovania na mieste podľa článku 26 základného nariadenia sa uskutočnili v priestoroch týchto spoločností:

Výrobcovia z Únie

— Cube Bikes, Nemecko,

— Accell Hunland, Maďarsko,

— Cross, Bulharsko.

1.7. **Poskytnutie informácií**

(22) Komisia 25. októbra 2024 poskytla základné skutočnosti a úvahy, na základe ktorých zamýšľa zachovať platné vyrovnávacie clá. Všetkým stranám sa poskytla lehota, v rámci ktorej mohli k tomuto poskytnutiu informácií predložiť pripomienky.

(23) Niekoľko zainteresovaných strán predložilo pripomienky, ktoré Komisia posúdila a ktorými sa zaoberá ďalej v bodoch 2.3, 3.9 a 6. Vypočutá bola jedna strana, ktorá o to požiadala.

2. **PREŠETROVANÝ VÝROBOK, DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK**

2.1. **Prešetrovaný výrobok**

(24) Prešetrovaný výrobok je rovnaký ako v pôvodnom prešetrovaní, a to bicykle s pedálmi, s pomocným elektrickým motorom [„elektrické bicykle“ alebo „e-bicykle“, ktoré v súčasnosti patria pod číselné znaky KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10)].

2.2. **Dotknutý výrobok**

(25) Dotknutým výrobkom v tomto prešetrovaní je prešetrovaný výrobok s pôvodom v Čínskej ľudovej republike.

2.3. **Podobný výrobok**

(26) Ako sa zistilo v pôvodnom prešetrovaní, aj v tomto revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti sa potvrdilo, že tieto výrobky majú rovnaké základné fyzické, chemické a technické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitia:

— dotknutý výrobok pri vývoze do Únie,

— prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný na domácom trhu Čínskej ľudovej republiky,

— prešetrovaný výrobok, ktorý vyrábajú a predávajú vyvážajúci výrobcovia do ostatných krajín sveta, a

— prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný v Únii výrobným odvetvím Únie.

(27) Tieto výrobky sa preto považujú za podobné výrobky v zmysle článku 2 písm. c) základného nariadenia.

(28) Po poskytnutí informácií jedna strana tvrdila, že Komisia by mala špecifikovať, že časti a súčasti dovážané oslobodenými dovozcami a/alebo od oslobodených zahraničných vývozcov podľa vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2024/1279 ([7]) by sa nemali považovať za dotknutý výrobok. Podľa tejto strany by sa malo objasniť, že časti a súčasti dotknutého výrobku, ktoré sa majú použiť pre dotknutý výrobok, nepodliehajú vyrovnávacím clám, ak sa dovážajú samostatne.

(29) Komisia usúdila, že takéto objasnenie nie je opodstatnené, keďže na časti a súčasti sa nevzťahujú opatrenia, ktoré sú predmetom tohto revízneho prešetrovania. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

([7]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1279 z 8. mája 2024, ktoré sa týka oslobodení od rozšíreného antidumpingového cla na určité časti a súčasti bicyklov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike podľa nariadenia (ES) č. 88/97 (Ú. v. EÚ L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. PRAVDEPODOBNOSŤ POKRAČOVANIA SUBVENCOVANIA

(30) V súlade s článkom 18 základného nariadenia, a ako sa uvádza v oznámení o začatí revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti, Komisia skúmala, či je pravdepodobné, že uplynutie platnosti existujúcich opatrení by viedlo k pokračovaniu subvencovania.

3.1. Nespolupráca a použitie dostupných skutočností v súlade s článkom 28 ods. 1 základného nariadenia

(31) Komisia zaslala 12. februára 2024 čínskej vláde dotazník. Čínska vláda bola takisto požiadaná, aby zaslala osobitné dotazníky i) spoločnosti Chinese Export & Credit Insurance Corporation (ďalej len „Sinosure"), ii) výrobcom a distribútorom motorov, batérií a iných častí a súčastí a komponentov elektrických bicyklov a iii) bankám a iným finančným inštitúciám, o ktorých čínska vláda vie, že poskytli pôžičky príslušnému odvetviu.

(32) Komisia nedostala žiadne odpovede na uvedené dotazníky. Komisia preto verbálnou nótou z 5. apríla 2024 informovala čínsku vládu o svojom zámere uplatniť článok 28 základného nariadenia v súvislosti s informáciami požadovanými v dotazníkoch zaslaných čínskej vláde a vyzvala ju, aby sa k nim vyjadrila. Neboli doručené žiadne pripomienky.

(33) Vzhľadom na to, že spolupráca zo strany výrobcov elektrických bicyklov v ČĽR nebola dostatočná na to, aby sa mohli urobiť reprezentatívne zistenia na účely tohto revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti (pozri odôvodnenia 16 a 17), a vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu zo strany čínskej vlády a ďalších príslušných strán v ČĽR, ktoré boli požiadané o poskytnutie uvedených informácií, Komisia sa v súlade s článkom 28 základného nariadenia uchýlila k využitiu dostupných skutočností na stanovenie pravdepodobnosti pokračovania subvencovania odvetvia výroby elektrických bicyklov v ČĽR.

(34) V súlade s tým Komisia použila pri svojej analýze všetky dostupné skutočnosti, ktoré mala k dispozícii, konkrétne:

a) informácie uvedené v žiadosti;

b) zistenia Komisie v pôvodnom prešetrovaní, ako sa uvádza vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/72;

c) zistenia najnovších antisubvenčných prešetrovaní, ktoré Komisia uskutočnila v súvislosti s podporovanými výrobnými odvetviami v Číne, ako sú natieraný bezdrevný papier ([8]) (prešetrovanie týkajúce sa NBP), plochá oceľ valcovaná za tepla ([9]) (prešetrovanie týkajúce sa plochých výrobkov z ocele valcovaných za tepla), sklenené vlákno (prešetrovanie týkajúce sa GFR) ([10]) a káble z optických vlákien (prešetrovanie týkajúce sa káblov z optických vlákien) ([11]), v rámci ktorých sa skúmali podobné subvencie;

d) Pracovný dokument útvarov Komisie o výrazných deformáciách v hospodárstve ČĽR na účel prešetrovaní na ochranu obchodu (ďalej len „správa o Číne") ([12]).

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1647 z 21. augusta 2023, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz určitého natieraného bezdrevného papiera s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 207, 22.8.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1123 zo 7. júna 2023, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz určitých plochých výrobkov zo železa, z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele valcovaných za tepla s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 148, 8.6.2023, s. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/328 z 24. februára 2021, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz výrobkov z nekonečného skleneného vlákna s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 65, 25.2.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/72 z 18. januára 2022, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz káblov z optických vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/2011, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz káblov z optických vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 12, 19.1.2022, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Úvodné poznámky k výrobnému odvetviu elektrických bicyklov v ČĽR**

(35) V pôvodnom prešetrovaní Komisia stanovila víziu čínskej vlády na zlepšenie a podporu kľúčových výrobných odvetví, ako je napríklad výrobné odvetvie elektrických bicyklov, a to vykonaním niekoľkých plánov na vnútroštátnej, miestnej a odvetvovej úrovni. Konkrétne 13. päťročný plán národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja ČĽR na roky 2016 – 2020 (ďalej len „13. päťročný plán“) zahŕňal vozidlá využívajúce nové zdroje energie ako strategické odvetvie ([13]), zatiaľ čo v pláne rozvoja ľahkého priemyslu na rovnaké obdobie (2016 – 2020), ktorý pripravila čínska vláda na vykonávanie 13. päťročného plánu, a v pláne Made in China 2025 sa ako kľúčové odvetvia osobitne uvádzajú bicykle a batériový priemysel.

(36) Ako sa uvádza v pôvodnom nariadení ([14]), v rámci plánu rozvoja ľahkého priemyslu si odvetvie bicyklov a elektrických bicyklov vyžaduje „inžinierstvo technologickej reformácie“ prostredníctvom „priemyselnej výroby bicyklov z nových materiálov, technickej transformácie inteligentnej, ekologickej a efektívnej výrobnej línie a rozhodujúcich častí a súčastí elektrických bicyklov“. V pláne sa odporúča aj „podpora odvetvia výroby bicyklov s cieľom rozvoja smerom k ľahkým, diverzifikovaným, módnym a inteligentným bicyklom; urýchlenie výskumu a vývoja a používania odolných ľahkých materiálov, prevodoviek, hnacieho systému, novej energie, inteligentnej snímacej technológie a technológie internetu vecí; dôraz na vývoj diverzifikovaných bicyklov vhodných na módne a bežné účely, cvičenie a fitnes, diaľkové cesty po teréne, ako aj na vysokovýkonné sklápacie mechanizmy a na elektrické bicykle zlučiteľné so štandardnými a inteligentnými elektrickými bicyklami s lítiovo-iónovými batériami.“ Okrem toho sa v pláne rozvoja ľahkého priemyslu uvádzajú niektoré konkrétne politické opatrenia na podporu kľúčových odvetví, ako sú elektrické bicykle a batériový priemysel. Spomínajú sa v ňom najmä opatrenia, ako je reforma rozšírenia prístupu na trh, zvýšenie podpory finančnej daňovej politiky, ako aj finančnej podpory.

(37) Okrem toho sa v 13. päťročnom pláne pre výrobné odvetvie bicyklov a elektrických bicyklov (2016 – 2020), ktorý vydalo Čínske združenie výrobcov bicyklov (ďalej aj „CBA“, z angl. *China Bicycle Association*), uvádza, že výrobné odvetvie bicyklov patrí medzi rozvíjajúce sa odvetvia: „Novovznikajúce odvetvia, ako napríklad nové zdroje energie, nové materiály, internet, šetrenie energiou a ochrana životného prostredia a informačné technológie, sa podporujú na úrovniach siahajúcich až po úroveň národnej stratégie, a preto sa vstup do komunity strednej a najvyššej triedy stal pre tradičné odvetvia nevyhnutným trendom. Najmä po piatom plenárnom zasadnutí zameranom na ‚podporu nízkouhlíkového rozvoja dopravy a presadzovanie ekologickej prepravy na bicykli‘ bude mať odvetvie výroby bicyklov určite nové historické príležitosti na rozvoj.“ V 13. pláne pre bicykle sa ďalej uvádza, že „rozsah vývozu bicyklov a náhradných dielcov zostane stabilný a vývoz elektrických bicyklov sa dramaticky zvýši. Ešte viac sa posilní integrácia tohto odvetvia a prínos vedúcich podnikov k výstupnému objemu prekročí 50 %. Odvetvie bude podporovať, spoločne budovať a podnecovať rast troch až piatich priemyselných klastrov a charakteristických regiónov. Podiel bicyklov strednej a najvyššej triedy a elektrických bicyklov s lítiovými batériami sa ročne zvýši.“ Jednou z hlavných úloh uvedených v pláne bolo „pokračovať v podpore rozvoja rozmanitých, značkových bicyklov a bicyklov najvyššej triedy v danom odvetví a postupne zvyšovať podiel ľudí využívajúcich bicykle na prepravu a podiel bicyklov strednej a najvyššej triedy; vyrábať elektrické bicykle z ľahkých materiálov, s lítiovými batériami a inteligentnou technológiou a neustále zvyšovať podiel bicyklov s lítiovou batériou na trhu a podiel elektrických bicyklov na vývoz ([15])“.

(38) V Katalógu investičných projektov, ktoré podliehajú overovaniu a schvaľovaniu vlády, čínska vláda navyše signalizovala vyššiu mieru uprednostňovania vozidiel využívajúcich alternatívne zdroje energie vrátane elektrických bicyklov: „Výrobná kapacita, ktorá zvyšuje počet vozidiel poháňaných tradičným palivom, sa musí prísne kontrolovať tak, aby sa noví výrobcovia vozidiel poháňaných tradičným palivom už v zásade neoverovali a neschvaľovali na účely výstavby. Vyvíja sa úsilie na aktívne usmerňovanie zdravého a riadneho rozvoja vozidiel využívajúcich alternatívne zdroje energie“ ([16]).

(39) Aj v dokumente Made in China 2025, rozhodnutí č. 40 a v štátnej koncepcii strednodobého a dlhodobého rozvoja vedy a techniky (2006 – 2020) sa výrobné odvetvie elektrických bicyklov označilo za strategické/podporované kľúčové odvetvie, ktorého rozvoj by sa mal uprednostniť a podporovať ([17]).

([13]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, odôvodnenia 97 až 100.
([14]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, odôvodnenia 101 až 106.
([15]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, odôvodnenia 109 až 113.
([16]) Pozri poznámku pod čiarou č. 15, odôvodnenie 114.
([17]) Pozri poznámku pod čiarou č. 15, odôvodnenie 129.

(40) Okrem toho sa v pôvodnom prešetrovaní zistilo, že čínska vláda podporovala nielen výrobné odvetvie elektrických bicyklov, ale aj ich časti a súčasti, najmä motory a batérie ([18]), a to vo forme rôznych plánov na vnútroštátnej, regionálnej a odvetvovej úrovni. V 13. päťročnom pláne sa výslovne spomína podpora rozvoja vysokoúčinného skladovania energie, zatiaľ čo v pláne rozvoja ľahkého priemyslu je batériový priemysel uvedený ako kľúčové odvetvie. Okrem toho boli časti a súčasti bicyklov, konkrétne batérie a ľahké kovy na výrobu rámov, uvedené ako podporované odvetvia v Katalógu usmernení pre odvetvia využívajúce zahraničné investície, ako aj v Katalógu prioritných odvetví pre zahraničné investície v strednej a západnej Číne. Napokon, lítiovo-iónové batérie boli súčasťou zoznamu podporovaných odvetví v Katalógu na usmernenie reštrukturalizácie priemyslu.

(41) Komisia preto v pôvodnom nariadení dospela k záveru, že odvetvie elektrických bicyklov a odvetvie ich častí a súčastí možno považovať za kľúčové/strategické odvetvia, ktorých rozvoj čínska vláda aktívne podporuje ako politický cieľ ([19]).

(42) V žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti sa potvrdilo, že čínska vláda naďalej aktívne podporovala rozvoj odvetvia výroby elektrických bicyklov a ich častí a súčastí, ktoré sa v Číne stále považujú za kľúčové výrobné odvetvia, a to prostredníctvom rôznych politických dokumentov a právnych predpisov, ako sa uvádza ďalej v texte.

14. päťročný plán

(43) V 14. päťročnom pláne na obdobie 2021 až 2025 sa zdôrazňuje strategická vízia čínskej vlády na zlepšenie a podporu kľúčových výrobných odvetví ([20]). Podľa jeho kapitoly I je jednou z hlavných línií rozvoja podpora modernizácie tradičnej priemyselnej štruktúry a prehĺbenie „technologickej revolúcie a priemyselnej transformácie“. Táto myšlienka je ďalej rozpracovaná v kapitole IV, ktorá sa zameriava na rozvoj optimalizovaného moderného priemyselného systému s cieľom urobiť z Číny „výrobnú mocnosť“. Aby sa rozvíjajúce sa výrobné odvetvia „zrýchlili a rozšírili“, v pláne sa podporuje rozvoj a propaguje výroba „vozidiel využívajúcich nové zdroje energie a ekologických výrobkov a výrobkov šetrných k životnému prostrediu“, ako to bolo už v 13. päťročnom pláne.

(44) 14. päťročný plán rozvoja sa ďalej vykonáva vo forme miestnych a sektorových plánov, ktoré určujú smerovanie politík, ktoré sa majú vykonať v záujme rozvoja strategických odvetví a sektorov.

(45) V nadväznosti na 14. päťročný plán rozvoja ho každá nižšia ako centrálna úroveň vykonáva spolu s provinčnými a miestnymi plánmi, aby sa zabezpečili účinné opatrenia. Konkrétne:

(46) Provincia Tchien-ťin vo svojom 14. päťročnom pláne pre vysokokvalitný rozvoj spracovateľského priemyslu predpokladá urýchlenú transformáciu na „silné výrobné mesto“ ([21]). Tchien-ťin považuje odvetvie bicyklov/elektrických bicyklov za „výhodné odvetvie“, ktoré sa musí „intenzívne“ rozvíjať ([22]). Vozidlá využívajúce nové zdroje energie sú takisto hlavnou prioritou pre Tchien-ťin, pretože provincia chce rozvíjať energeticky úsporné vozidlá a vozidlá využívajúce nové zdroje energie. V pláne provincie Tchien-ťin sa predpokladá rozšírenie výrobného odvetvia lítium-iónových batérií vývojom materiálov, ako sú nikel, grafit a uhlíkový kremík, s cieľom urýchliť ich použitie vo vozidlách využívajúcich nové zdroje energie. Ďalšie materiály dôležité na výrobu elektrických bicyklov, ako sú plechy z horčíkovej zliatiny hliníka na výrobu častí a súčastí, napr. nábojov kolies, špičková oceľ na výrobu oceľových tyčí a oceľových drôtov, sú rovnako predmetom podpory ([23]). Na podporu 14. päťročného plánu zverejnil Úrad pre zahraničné záležitosti mestskej ľudovej vlády v Tchien-ťine zoznam 33 politických stimulov na zlepšenie hospodárstva v 1. štvrťroku 2023 vrátane dotácií až do výšky 50 miliónov CNY na spoločnosť ([24]).

([18]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, odôvodnenia 116 až 128.
([19]) Pozri odôvodnenie 130.
([20]) Celočínske zhromaždenie ľudových zástupcov, 2021, Prehľad 14. päťročného plánu národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja Čínskej ľudovej republiky a dlhodobá vízia do roku 2035, k dispozícii na stránke: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (stránka navštívená: 22. novembra 2023) (v čínštine).
([21]) „14. päťročný plán“ pre vysokokvalitný rozvoj spracovateľského priemyslu v provincii Tchien-ťin.
([22]) Pozri poznámku pod čiarkou č. 21, strany 23 – 24.
([23]) Pozri poznámku pod čiarkou č. 21, strany 14 – 20.
([24]) 33 politických stimulov Tchien-ťinu na zlepšenie hospodárstva v 1. štvrťroku 2023, body 10, 17, 18.

(47) V rámci 14. päťročného plánu pre vysokokvalitný rozvoj spracovateľského priemyslu v provincii Ťiang-su sa ako cieľ stanovuje prosperovať v rozvoji spracovateľského priemyslu. Vozidlá využívajúce nové zdroje energie sú jednou z kľúčových priemyselných priorít, ktoré budú podporované programami výskumu a vývoja a podporou fúzií a akvizícií ([25]). Lítium-iónové batérie sa považujú za kľúčové výrobky pre elektrické vozidlá a ich vývoj sa má podporovať programami výskumu a vývoja ([26]).

(48) V akčnom pláne na podporu stabilného pokroku a zlepšenia kvality priemyselného hospodárstva v provincii Če-ťiang sa predpokladá posilnenie priemyselného reťazca so zameraním na určité výrobné odvetvia vrátane vozidiel využívajúcich nové zdroje energie. Vozidlá využívajúce nové zdroje energie sú jedným z dvadsiatich siedmich odvetví, ktoré majú získať finančnú podporu od provincie Če-ťiang ([27]).

(49) V akčnom pláne pre rozvoj strategických priemyselných klastrov ako pilierov moderného ľahkého a textilného priemyslu v provincii Kuang-tung (2021 – 2025) sú medzi kľúčovými technológiami a materiálmi v kľúčových odvetviach moderného ľahkého priemyslu a textilného priemyslu uvedené bicyklové prevodové systémy. V pláne sa uvádza päť miest provincie Kuang-tung ako čínske „bike valleys“ (t. j. Kanton, Šen-čen, Chuej-čou, Tung-kuan a Čung-šan) ([28]).

(50) Na úrovni konkrétneho výrobného odvetvia vydalo Čínske združenie výrobcov bicyklov (ďalej aj „CBA“) 14. päťročný plán pre bicykle a elektrické bicykle, aby pripravilo pôdu pre expanziu čínskych bicyklov a elektrických bicyklov na zahraničné trhy. Ako bolo potvrdené aj v pôvodnom prešetrovaní ([29]), CBA je verejným orgánom v zmysle článku 2 písm. b) základného nariadenia. CBA je podriadená Čínskej národnej rade pre ľahký priemysel (CNLIC), bývalému ministerstvu ľahkého priemyslu. Predstavenstvo CBA je takisto úzko prepojené s čínskou vládou. Okrem toho generálny riaditeľ alebo predseda štátom vlastneného podniku alebo združenia výrobcov bicyklov musí byť vždy členom Komunistickej strany Číny. Dokonca aj v predstavenstve súkromných spoločností vyrábajúcich elektrické bicykle, ktoré sú členmi CBA a sú v predstavenstve CBA, musí byť vždy člen Komunistickej strany Číny, čo potvrdzuje povahu CBA ako verejného orgánu.

(51) Podľa 14. plánu pre bicykle sa má celková situácia v oblasti rozvoja výrobného odvetvia bicyklov/elektrických bicyklov riadiť reformami „centralizovaným spôsobom“ a zameraním sa na všeobecný cieľ zlepšenia kvality, zvýšenia efektívnosti a modernizácie a vybudovania krajiny so silným výrobným odvetvím bicyklov/elektrických bicyklov. V pláne sa stanovujú aj ciele na udržanie vysokého objemu vývozu bicyklov/elektrických bicyklov a zvýšenie podielu čínskych výrobcov na medzinárodnom trhu ([30]). Tieto ciele by sa mali dosiahnuť vykonávaním podporných politík, ako je napríklad poskytovanie osobitných finančných prostriedkov na podporu rozvoja odvetvia bicyklov/elektrických bicyklov ([31]).

(52) V 14. päťročnom pláne pre bicykle a elektrické bicykle sa opisujú tri aspekty rozvoja čínskeho výrobného odvetvia bicyklov/elektrických bicyklov na obdobie po 14. päťročnici: i) do roku 2025 sa má modernizáciou upevniť vytvorenie veľkého národa bicyklov/elektrických bicyklov; ii) do roku 2035 sa čínske výrobné odvetvie bicyklov/elektrických bicyklov stane dominantnou silou na medzinárodnom trhu; iii) do polovice storočia sa Čína stane výrobcom bicyklov/elektrických bicyklov so *„statusom silnej krajiny bicyklov/elektrických bicyklov“* ([32]). Okrem všeobecného národného plánu pre výrobné odvetvie bicyklov/elektrických bicyklov sa v 14. päťročnom pláne pre bicykle a elektrické bicykle stanovujú „regionálne koordinované stratégie rozvoja“ ([33]). Desiatim regiónom a provinciám ([34]) sa nariaďuje realizácia plánovaného priemyselného usporiadania s cieľom podporiť výrobu elektrických bicyklov, bicyklov a ich častí a súčastí s cieľom preniknúť na svetové trhy.

([25]) Plán pre vysokokvalitný rozvoj spracovateľského priemyslu v provincii Ťiang-su, strana 42.
([26]) Pozri poznámku pod čiarou č. 25, s. 27.
([27]) Akčný plán na podporu stabilného pokroku a zlepšenia kvality priemyselného hospodárstva v provincii Če-ťiang, strany 2 a 15.
([28]) Akčný plán pre rozvoj strategických priemyselných klastrov ako pilierov moderného ľahkého a textilného priemyslu v provincii Kuang-tung (2021 – 2025), strany 12 a 15.
([29]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72 („pôvodné prešetrovanie týkajúce sa *elektrických bicyklov z Číny*“).
([30]) 14. päťročný plán pre bicykle a elektrické bicykle, strany 3 – 4 a 13 – 14. K dispozícii online na adrese: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Pozri poznámku pod čiarkou č. 30, strany 59 a 62 – 63.
([32]) Pozri poznámku pod čiarkou č. 30, strany 27 a 28.
([33]) Pozri poznámku pod čiarkou č. 30, strany 35 – 37.
([34]) Tchien-ťin, Wuqing Bicycle and Parts Co-development Zone, provincia Che-pej, provincia Ťiang-su, Suzhou Bicycle Export Base, provincia Če-ťiang, Taizhou Electric Bicycle Production and Export Concentration Zone, provincia Kuang-tung, Foshan Sports Bike R&D and Design Industrial Base a provincia Kuang-si.

(53) Ďalším dôležitým politickým dokumentom sú Usmerňujúce stanoviská o podpore vysokokvalitného rozvoja ľahkého priemyslu, v ktorých sa stanovuje niekoľko podporných opatrení pre čínske výrobné odvetvie bicyklov, elektrických bicyklov a komponentov ([35]). Cieľom stanovísk je podporiť inovácie a výrobu všetkých typov bicyklov a elektrických bicyklov a rozvíjať výrobu batérií pre digitálnu a zelenú transformáciu. To sa má dosiahnuť fiškálnymi a finančnými podpornými opatreniami, vytvorením integrovaných priemyselných klastrov a poskytnutím výhod prostredníctvom politiky Jedno pásmo, jedna cesta a politiky globálnej orientácie ([36]).

Made in China 2025

(54) Made in China 2025 je štátom riadená priemyselná politika, ktorej cieľom je dosiahnuť dominantné postavenie ČĽR v globálnej výrobe vyspelých technológií prostredníctvom štátnych dotácií, štátom vlastnených podnikov a nadobúdania duševného vlastníctva, a tým nahradiť zahraničné kapacity ([37]). Úrad obchodného zástupcu Spojených štátov amerických (USTR) takisto zistil, že čínsky štát zriadil fondy s viac ako 500 miliardami USD, ktoré sú k dispozícii na podporu určených výrobných odvetví ([38]).

(55) Politika Made in China 2025 zahŕňa opatrenia priamo súvisiace s výrobou elektrických bicyklov, pričom sa v nej uvádza zoznam strategických úloh, ktoré sa majú vykonať do roku 2025, vrátane intenzívnejšieho „úsilia o výskum a vývoj pokročilých energeticky úsporných a ekologických technológií, procesov a vybavenia“, posilnenia „výskumu a vývoja ekologických výrobkov, rozšírenia techník ľahkých materiálov, nízkoenergetickej spotreby a jednoduchého zhodnocovania, sústavnej podpory energetickej efektívnosti koncových výrobkov využívajúcich energiu vrátane motorov, ohrievačov vody, spaľovacích motorov a elektrospotrebičov […] a energickej podpory ekologického a nízkouhlíkového vývoja odvetvia nových materiálov, odvetvia nových zdrojov energie a odvetvia vybavenia najvyššej triedy“ ([39]).

Rozhodnutie č. 40

(56) Rozhodnutie č. 40 Štátnej rady je právnym dokumentom vydaným v roku 2005, ktorého cieľom je podporiť prispôsobenie priemyselnej štruktúry v Číne, a to podporovaním rozvoja vyspelých výrobných odvetví a odstraňovaním zastaraných výrobných kapacít ([40]). V Katalógu usmernení k úprave priemyselnej štruktúry, ktorý je opatrením na vykonávanie rozhodnutia č. 40, sa čínskej vláde poskytujú kľúčové usmernenia pre investičné projekty a formulujú a presadzujú sa politiky v oblasti verejných financií, daní, úverov, dovozu a vývozu, ako aj pozemkov ([41]).

(57) V rozhodnutí č. 40, ktoré je právne záväzné pre verejné orgány a hospodárske subjekty v ČĽR, sa rozdeľujú rôzne priemyselné odvetvia do troch kategórií, a to: podporované, obmedzené a zakázané projekty. Podľa rozhodnutia č. 40 je niekoľko relevantných odvetví označených ako podporované, ktoré potom dostávajú niekoľko dotácií (Štátna rada poveruje všetky čínske finančné inštitúcie, aby poskytovali úverovú podporu, a sľubuje vykonávanie „ďalších preferenčných politík pre podporované projekty“). Najmä batérie a ľahké materiály sú vo vydaní Katalógu usmernení k úprave priemyselnej štruktúry na rok 2019 zaradené do kategórie „podporované“ (v kapitole XIX) ([42]).

([35]) Usmerňujúce stanoviská k podpore vysokokvalitného rozvoja ľahkého priemyslu, 2022, dostupné online na adrese: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.
([36]) Pozri body 17, 18, 20, 21 a 23.
([37]) Oznámenie Štátnej rady o zverejnení iniciatívy Made in China 2025, dostupné na adrese: 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“*, marec 2020, s. 31 (k dispozícii na adrese: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2 %80 %99s_WTO_Compliance.pdf).
([39]) Oznámenie Štátnej rady o zverejnení iniciatívy Made in China 2025 (dostupné na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).
([40]) K dispozícii na adrese http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.
([41]) Rozhodnutie Štátnej rady č. 40 o uverejnení a vykonávaní dočasných ustanovení o podpore rozvoja priemyselnej štruktúry (2005); Katalóg usmernení k úprave priemyselnej štruktúry (2019) (dostupný na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).
([42]) Katalóg usmernení k úprave priemyselnej štruktúry (2019), s. 17 (dostupný na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Okrem toho sú časti a súčasti bicyklov, konkrétne batérie a ľahké kovy na rámy, súčasťou zoznamu „podporovaných odvetví“ v Katalógu podporovaných odvetví pre zahraničné investície (verzia 2020) ([43]).

Záver

(59) Pri absencii informácií svedčiacich o opaku z uvedeného vyplýva, že elektrické bicykle a ich dodávateľský reťazec sú naďalej súčasťou odvetví „podporovaných“ čínskou vládou, a preto sú príjemcami pokračujúcej podpory čínskej vlády, ktorá zahŕňa prístup k preferenčnému financovaniu, oslobodeniu od daní, vstupom za nižšiu než primeranú odplatu (pôda, batérie, motory atď.), ako aj prístup ku grantovým programom na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni.

3.3. Subvencie a programy subvencovania preskúmavané v rámci súčasného revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti

(60) Vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu sa Komisia rozhodla preskúmať podľa článku 28 základného nariadenia, po prvé, či subvencie, ktoré boli predmetom vyrovnávacích opatrení v pôvodnom prešetrovaní a na ktoré sa odkazuje v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, naďalej poskytovali výhodu výrobnému odvetviu elektrických bicyklov v ČĽR počas obdobia revízneho prešetrovania, a po druhé, či je pravdepodobné, že subvencovanie bude pokračovať, ak by uplynula platnosť opatrení.

(61) Tieto dotácie alebo programy subvencovania sú:

a) Preferenčné financovanie

Úvery a úverové linky

b) Poistenie vývozných úverov

c) Poskytovanie tovaru vládou za nižšiu než primeranú odplatu

Poskytovanie motorov za nižšiu než primeranú odplatu

Poskytovanie batérií za nižšiu než primeranú odplatu

Poskytovanie práv na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu

d) Programy oslobodenia od priamych daní a ich zníženia

Zvýhodnenia týkajúce sa dane z príjmov podnikov pre podniky s vyspelými a novými technológiami

Kompenzácia dane z príjmov podnikov za výdavky na výskum a vývoj

Oslobodenie od dane z príjmov z dividend medzi podnikmi, ktoré sú kvalifikované ako rezidenčné podniky

e) Programy týkajúce sa nepriamych daní a dovozného cla

Oslobodenie od DPH a zníženie dovozných ciel na používanie dovážaných zariadení a technológií

f) Grantové programy

Granty ad hoc poskytované miestnymi/regionálnymi samosprávnymi orgánmi

3.4. Preferenčné financovanie (úvery, úverové linky)

3.4.1. *Zistenia z pôvodného prešetrovania*

(62) V pôvodnom prešetrovaní ([44]) Komisia zistila, že štátom vlastnené banky sú verejnými subjektmi, pretože plnia vládne funkcie, a tým vykonávajú vládnu právomoc. Komisia však takisto zistila, že tieto banky boli v každom prípade poverené a usmerňované čínskou vládou, aby vykonávali funkcie zvyčajne zverené vláde v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia.

([43]) Katalóg podporovaných odvetví pre zahraničné investície, body 129, 268, 269, 271 a 304 (vydanie z roku 2022, dostupné na adrese: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.5.1.

(63) Komisia na základe normatívneho právneho rámca, ktorý sa vzťahuje na finančný sektor v ČĽR, najmä článku 34 zákona o komerčných bankách, článku 15 všeobecných pravidiel o úveroch a rozhodnutia č. 40, stanovila aj to, že súkromné komerčné banky v Číne boli poverené alebo usmernené v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia, aby vykonávali vládne politiky ([45]).

(64) Komisia preto v pôvodnom prešetrovaní dospela k záveru, že všetky finančné inštitúcie pôsobiace v ČĽR sledovali vládnu politiku a poskytovali úvery, ako aj úverové linky ([46]) za preferenčné sadzby odvetviu výroby elektrických bicyklov, ktoré sa považovalo za podporované odvetvie.

(65) Zistilo sa, že výhoda v zmysle článku 3 ods. 2 a článku 6 písm. b) základného nariadenia existovala v rozsahu, v ktorom sa úvery a úverové linky udeľovali za lepších podmienok, než za akých by ich mohol príjemca získať na trhu. Za výhodu poskytnutú príjemcom sa považoval rozdiel medzi výškou úroku, ktorý spoločnosť skutočne zaplatila, a sumou, ktorú by spoločnosť zaplatila za porovnateľný komerčný úver/úverovú linku, ktorý/ktorú by mohla získať na voľnom trhu ([47]).

(66) Zistilo sa, že tento subvenčný program je špecifický v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže úverové inštitúcie poskytli preferenčné úvery a úverové linky len obmedzenému počtu spoločností/odvetví, ktoré čínska vláda považuje za kľúčové/strategické odvetvia, medzi ktoré patrí aj odvetvie výroby elektrických bicyklov.

(67) Miera subvencie stanovená v pôvodnom prešetrovaní v súvislosti s touto schémou sa pohybovala od 0,23 % do 2,77 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.4.2. *Pokračovanie programu subvencovania*

(68) Žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti poskytol dôkazy o tom, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v ČĽR naďalej využívalo preferenčné financovanie po uložení pôvodných opatrení ([48]).

(69) Podľa žiadateľa čínske štátom vlastnené banky naďalej dominujú čínskemu bankovému systému, a preto zohrávajú ústrednú úlohu pri podpore a financovaní odvetví, ktoré čínska vláda označila za podporované. Tvrdí aj to, že od roku 2021 sa zvýšilo preferenčné financovanie zo strany štátom vlastnených bánk, najmä v súvislosti s podporou čistej energie, zelenej dopravy, znižovania emisií uhlíka a energeticky úspornej transformácie tradičných odvetví ([49]).

(70) Z dôkazov, ktoré žiadateľ poskytol, vyplýva, že výrobcovia elektrických bicyklov naďalej dostávali od čínskych bánk preferenčné úvery a úverové linky. Takéto úvery a úverové linky sú uvedené vo výročných správach viacerých výrobných spoločností. Napríklad výrobca elektrických bicyklov Yadea uvádza vo svojej účtovnej závierke za rok 2022 dva bezúročné úvery od miestnych samospráv na výstavbu nových výrobných zariadení vo výške 460 miliónov CNY a 39 miliónov CNY ([50]). Okrem toho ďalší výrobca elektrických bicyklov, spoločnosť JoyKie, získal v roku 2022 úverové linky od niekoľkých čínskych bánk ([51]). Hoci podmienky úverov a úverových liniek sú dôvernými obchodnými dokumentmi, žiadateľ tvrdí, že podobne ako v pôvodnom prešetrovaní sa takéto úvery a úverové linky naďalej poskytovali za preferenčných podmienok vzhľadom na to, že odvetvie elektrických bicyklov je naďalej podporovaným odvetvím.

([45]) Pozri poznámku pod čiarou č. 44, odôvodnenia 218 až 222.
([46]) Pozri poznámku pod čiarou č. 44, odôvodnenia 222 a 297.
([47]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, body 3.5.4.2 a 3.5.4.3.
([48]) Pozri body 63 až 87 sprístupnenej verzie žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti a príslušné prílohy k nej.
([49]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 40.
([50]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 11, výročná správa Yadea za rok 2022, s. 179 a 184.
([51]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 11, výročná správa JoyKie za rok 2022, s. 107 a nasl. a 508.

(71) Komisia zistila, že počas obdobia revízneho prešetrovania v Číne stále prevládal všeobecný právny rámec, ktorý existoval počas pôvodného prešetrovania a ktorý slúžil na usmernenie finančným inštitúciám, aby sa pri prijímaní finančných rozhodnutí prispôsobili cieľom priemyselnej politiky. Od pôvodného prešetrovania čínsky štát v skutočnosti ďalej posilnil svoju kontrolu nad finančným trhom, aby lepšie slúžil záujmom reálnej ekonomiky a riadil sa cieľmi čínskej priemyselnej politiky, v neposlednom rade aj tým, že smeroval finančné prostriedky do prioritných odvetví. Svedčí o tom najmä i) článok 34 zákona o bankách, v ktorom sa uvádza, že „komerčné banky vykonávajú svoju činnosť v oblasti poskytovania úverov v súlade s potrebami národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a podľa usmernení priemyselných politík štátu“, ii) článok 15 všeobecných pravidiel o úveroch, v ktorom sa stanovuje, že úroky z úverov môžu byť dotované, ak sú v súlade so štátnou politikou na podporu rastu určitých výrobných odvetví a hospodárskych oblastí, a iii) rozhodnutie č. 40, v ktorom sa určité priemyselné odvetvia označujú ako „podporované“, ktoré by mali mať prednostný prístup k úverom ([52]).

(72) Komisia v tejto súvislosti pripomenula, že v tomto prešetrovaní zistila (pozri odôvodnenie 59), že odvetvie výroby elektrických bicyklov je v ČĽR naďalej podporovaným odvetvím.

(73) Systematickú inštrumentalizáciu čínskeho finančného sektora na účely vykonávania priemyselných politík a poskytovania preferenčného financovania podporovaným výrobným odvetviam potvrdzujú aj zistenia Komisie v niekoľkých nedávnych antisubvenčných prešetrovaniach ([53]).

Špecifickosť

(74) Keďže je tento subvenčný program obmedzený len na spoločnosti v podporovaných odvetviach a nie je dostupný pre všetky hospodárske odvetvia, Komisia stanovila, že je špecifický v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia.

Výhoda

(75) Keďže čínski výrobcovia, čínska vláda a finančné inštitúcie v Číne nespolupracovali, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(76) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Na základe dostupných dôkazov mohla Komisia dospieť k záveru, že čínska vláda naďalej poskytovala úvery a úverové linky výrobnému odvetviu elektrických bicyklov za preferenčných podmienok v súlade s politikou stanovenou v rôznych plánoch a iných právnych aktoch, v ktorých sa výrobné odvetvie elektrických bicyklov uvádza ako podporované odvetvie. Spoločnosti vo výrobnom odvetví elektrických bicyklov mali počas obdobia revízneho prešetrovania stále k dispozícii priamy prevod finančných prostriedkov vo forme preferenčného financovania.

Záver

(77) Na základe uvedených úvah a pri absencii tvrdení o opaku Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne počas obdobia revízneho prešetrovania naďalej využívalo subvencie vo forme preferenčných úverov a úverových liniek. Vzhľadom na existenciu finančných príspevkov, na poskytovanú výhodu a na špecifickosť sa tieto subvenčné programy naďalej považujú za napadnuteľné.

([52]) Pracovný dokument útvarov Komisie o výrazných deformáciách v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účel prešetrovaní na ochranu obchodu, SWD(2024) 91 final, 10. 4. 2024 (ďalej len „správa o Číne“), oddiel 6.

([53]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/1647, vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/1123 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/328.

3.5. **Poistenie vývozných úverov**

3.5.1. *Zistenia z pôvodného prešetrovania*

(78) V pôvodnom prešetrovaní Komisia zistila, že čínski výrobcovia elektrických bicyklov dostávali subvencie vo forme poistenia vývozných úverov za preferenčných podmienok ([54]).

(79) Komisia najmä zistila, že jediný dodávateľ poistenia vývozných úverov v Číne, China Export & Credit Insurance Corporation (ďalej len „Sinosure"), bol verejným orgánom, ktorý vykonával vládne funkcie v sektore elektrických bicyklov.

(80) Komisia takisto zistila, že spoločnosť Sinosure poskytla vývozcom elektrických bicyklov poistenie vývozných úverov za preferenčných podmienok, t. j. pod hranicou trhových podmienok, čím poskytla vyvážajúcim výrobcom výhodu. Za výhodu poskytnutú príjemcom sa považoval rozdiel medzi výškou poistného, ktoré podnik zaplatil za krátkodobé poistenie poskytované spoločnosťou Sinosure, a výškou poistného, ktoré by podnik zaplatil za porovnateľné poistenie vývozných úverov dostupné za trhových podmienok ([55]).

(81) Keďže táto schéma subvencovania bola podmienená vývozom, Komisia dospela k záveru, že je špecifická podľa článku 4 ods. 4 písm. a) základného nariadenia, a teda napadnuteľná.

(82) Miera subvencie stanovená v pôvodnom prešetrovaní v súvislosti s touto schémou sa pohybovala od 0 % do 0,50 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.5.2. *Pokračovanie programu subvencovania*

(83) Podobne ako v prípade pôvodného prešetrovania je spoločnosť Sinosure naďalej v úplnom vlastníctve čínskeho štátu. Podľa žiadateľa je spoločnosť Sinosure v súlade s diplomatickou, medzinárodnou obchodnou, priemyselnou, daňovou a finančnou politikou vlády Čínskej ľudovej republiky poverená podporovať čínsky vývoz a investície, najmä vývoz špičkového technologického tovaru alebo kapitálových výrobkov s vysokou pridanou hodnotou, a to ponukou poistenia vývozných úverov proti riziku nezaplatenia.

(84) Právne základy činností spoločnosti Sinosure sú rovnaké ako tie, ktoré sa uplatňovali počas pôvodného prešetrovania, najmä oznámenie o vykonávaní stratégie podpory obchodu prostredníctvom vedy a techniky s využitím poistenia vývozných úverov [Shang Ji Fa (2004) č. 368], ktoré vydali spoločne ministerstvo obchodu a Sinosure, a oznámenie o vydaní Vývozného katalógu čínskych výrobkov s vyspelou technológiou na rok 2006 [Guo Ke Fa Ji Zi (2006) č. 16].

(85) Podľa vlastného webového sídla spoločnosti Sinosure ([56]) ide o štátom financovanú a politicky orientovanú poisťovaciu spoločnosť, ktorú zriadil a ktorú financuje štát s cieľom podporovať rozvoj zahraničného hospodárstva a obchodu Číny, ako aj spoluprácu v tejto oblasti. Podporuje čínsky vývoz tovaru, technológií a služieb, najmä vývoz špičkového technologického tovaru alebo kapitálových výrobkov s vysokou pridanou hodnotou, ako sú strojárske a elektrotechnické výrobky, a tým účinne slúži národným stratégiám, presne podporuje rozvoj podnikov a zabezpečuje finančnú udržateľnosť. Keďže ide o politicky orientovanú finančnú inštitúciu zriadenú s cieľom splniť požiadavky hospodárskej globalizácie a rozvoja čínskeho zahraničného hospodárstva a obchodu, výslovne na svojom webovom sídle uvádza, že sa bude úzko zameriavať na cieľ slúžiť národným stratégiám.

(86) Okrem toho zostáva úloha spoločnosti Sinosure ako platformy na podporu vládnych politík nezmenená, ako vyplýva zo spoločnej výzvy ministerstva obchodu a spoločnosti Sinosure z roku 2022 na „podporu podnikov pri prehlbovaní tradičných vývozných destinácií a využívaní diverzifikovaných trhov, so zameraním na poskytovanie služieb úverového poistenia pre vývoz do krajín pozdĺž Jedného pásma, jednej cesty, na rozvíjajúce sa trhy a pre partnerov v zónach voľného obchodu" ([57]).

([54]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.6.
([55]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, odôvodnenie 362.
([56]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 46, profil Sinosure. Pozri aj sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Správa o Číne, oddiel 6.6.

(87) Z toho vyplýva, že spoločnosť Sinosure je naďalej verejným orgánom, ktorý vykonáva vládne funkcie, najmä pokiaľ ide o podporované odvetvia. Poskytuje poistenie vývozných úverov za výhodnejších podmienok, než aké by príjemca mohol bežne získať na trhu, alebo poskytuje poistné krytie, ktoré by inak na trhu nebolo vôbec dostupné. Vzhľadom na to, že čínske výrobné odvetvie elektrických bicyklov ako súčasť priemyslu elektrických vozidiel a ekologickej dopravy je podporovaným a na vývoz orientovaným odvetvím, Komisia dospela k záveru, že ho spoločnosť Sinosure naďalej podporuje. Zistenie, že spoločnosť Sinosure naďalej poskytuje poistenie úverov podporovaným odvetviam, potvrdzujú aj zistenia Komisie v niekoľkých nedávnych antisubvenčných prešetrovaniach ([58]).

Špecifickosť

(88) Subvencie poskytované v rámci systému poistenia vývozných úverov sú špecifické, pretože ich nemožno získať bez vývozu, a preto sú podmienené uskutočnením vývozu v zmysle článku 4 ods. 4 písm. a) základného nariadenia.

Výhoda

(89) Keďže čínski výrobcovia, čínska vláda a spoločnosť Sinosure neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(90) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Na základe dostupných dôkazov mohla Komisia dospieť k záveru, že spoločnosť Sinosure pokračovala počas obdobia revízneho prešetrovania v poskytovaní poistenia vývozných úverov za preferenčných podmienok v súlade s politikou stanovenou v rôznych plánoch a iných právnych aktoch, v ktorých sa výrobné odvetvie elektrických bicyklov uvádza ako podporované odvetvie.

Záver

(91) Na základe uvedených úvah a pri absencii tvrdení o opaku Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme poistenia vývozných úverov za preferenčných podmienok. Vzhľadom na existenciu finančných príspevkov, na poskytovanú výhodu a na špecifickosť sa tento subvenčný program naďalej považuje za napadnuteľný.

3.6. **Poskytovanie tovaru vládou za nižšiu než primeranú odplatu**

3.6.1. *Poskytovanie elektrických motorov*

3.6.1.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(92) V pôvodnom prešetrovaní sa zistilo, že čínski výrobcovia elektrických bicyklov dostávali subvencie vo forme motorov za nižšiu než primeranú odplatu ([59]).

(93) Po prvé, Komisia potvrdila, že na čínskom domácom trhu s motormi do veľkej miery dominovali čínski domáci dodávatelia, ktorí mali viac ako 90 % podiel na trhu. Títo dodávatelia boli buď štátnom vlastnené podniky, alebo členovia Čínskeho združenia výrobcov bicyklov (ďalej len „CBA“) a ako takí boli podriadenými kľúčovými hospodárskymi subjektmi, ktoré boli poverené vykonávaním vnútroštátnej politiky s cieľom dosiahnuť širšie ciele týkajúce sa výroby elektrických bicyklov ([60]).

(94) Po druhé, Komisia na základe rôznych právnych dokumentov, najmä 12. päťročného plánu pre bicykle a elektrické bicykle, 13. päťročného plánu pre bicykle a elektrické bicykle a plánu rozvoja ľahkého priemyslu (2016 – 2020), stanovila politiku čínskej vlády zameranú na zlepšenie kvality a výkonnosti rozhodujúcich vstupov pre výrobné odvetvie elektrických bicyklov, ktorého neoddeliteľnou súčasťou sú motory, a na dokončenie priemyselného dodávateľského reťazca bicyklov, aby sa v Číne mohol vytvoriť vertikálne integrovaný a autonómny reťazec výroby elektrických bicyklov ([61]).

([58]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/1647, vykonávacie nariadenie (EÚ) 2022/72 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/328.
([59]) Pozri vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.7.2.
([60]) Pozri poznámku pod čiarou č. 59, odôvodnenia 382 až 383.
([61]) Pozri poznámku pod čiarou č. 59, odôvodnenia 390 až 393.

(95) Po tretie, Komisia zistila, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov a odvetvie motorov sú navzájom prepojené a že rozvoj odvetvia motorov je kľúčový pre rozvoj odvetvia elektrických bicyklov. V tejto súvislosti Komisia takisto zistila, že čínska vláda poskytla výrobnému odvetviu motorov subvencie s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť celého priemyselného reťazca vrátane odvetvia elektrických bicyklov. Komisia preto dospela k záveru, že čínska vláda poverila alebo nariadila čínskym výrobcom motorov, aby dodávali motory do odvetvia elektrických bicyklov za nižšiu než primeranú odplatu.

(96) Komisia v pôvodnom prešetrovaní takisto zistila, že subvencie vo forme motorov za nižšie než primerané odplaty boli špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. b) základného nariadenia, keďže zo systému mohol mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví a že došlo k poskytnutiu výhody. Výhody plynúce pre spoločnosti zaradené do vzorky sa v pôvodnom prešetrovaní vypočítali porovnaním cien motorov na domácom trhu a vývozných cien motorov od najväčšieho domáceho dodávateľa motorov. Rozdiel vyjadrený v percentách sa uplatnil na ceny, ktoré vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky zaplatili za motory zakúpené od domácich dodávateľov ([62]).

(97) Miera subvencie stanovená v pôvodnom prešetrovaní v súvislosti s touto schémou sa pohybovala od 0,78 % do 5,44 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.6.1.2. Pokračovanie programu subvencovania

(98) Žiadateľ tvrdil, že čínske výrobné odvetvie motorov bolo naďalej poverované alebo usmerňované čínskou vládou, aby dodávalo motory za nižšiu než primeranú odplatu výrobnému odvetviu elektrických bicyklov ([63]).

(99) Podľa žiadateľa sa na čínskych výrobcov motorov, podobne ako počas pôvodného obdobia prešetrovania, naďalej vzťahovali rôzne politické plány, v ktorých čínska vláda vyjadruje verejnú podporu výrobnému odvetviu motorov vzhľadom na jeho postavenie v priemyselnom dodávateľskom reťazci elektrických bicyklov v Číne.

(100) V 14. päťročnom pláne pre bicykle a elektrické bicykle ([64]) sa uvádza vývoj pomocného elektrického motora pre elektrické bicykle ako jeden z hlavných výskumných projektov pre členov CBA. Okrem toho sa v správe o analýze s hĺbkovým výskumom trhu a perspektívami rozvoja a investičnou uskutočniteľnosťou na roky 2022 – 2027 pre čínske výrobné odvetvie motorov pre elektrické bicykle ([65]) takisto potvrdzuje, že čínska vláda poskytuje dotácie motorom, ktorých cieľom je zvýšiť konkurencieschopnosť celého priemyselného reťazca vrátane výrobného odvetvia elektrických bicyklov ([66]). V 14. päťročnom pláne národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja Čínskej ľudovej republiky a prehľade dlhodobých cieľov do roku 2035 sa rovnako poskytuje silná podpora špičkovému, inteligentnému a ekologickému inteligentnému výrobnému priemyslu, ako sú elektrické bicykle a motory pre elektrické bicykle. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 55, v stratégii Made In China 2025 sa predpokladá posilnenie „úsilia o výskum a vývoj pokročilých energeticky úsporných a ekologických technológií, procesov a vybavenia“, posilnenie „výskumu a vývoja ekologických výrobkov, rozšírenia techník ľahkých materiálov, nízkoenergetickej spotreby a jednoduchého zhodnocovania, sústavnej podpory energetickej efektívnosti koncových výrobkov využívajúcich energiu vrátane motorov, ohrievačov vody, spaľovacích motorov a elektrospotrebičov […] a energickej podpory ekologického a nízkouhlíkového vývoja odvetvia nových materiálov, odvetvia nových zdrojov energie a odvetvia vybavenia najvyššej triedy“.

(101) Žiadateľ poskytol dôkazy aj o tom, že čínski výrobcovia motorov naďalej dostávali významné subvencie vo forme grantov, daňových úľav, preferenčného financovania atď. ([67])

(102) Keďže čínska vláda ani žiadny čínsky výrobca motorov nespolupracovali, Komisia dospela k záveru, že štruktúra trhu s motormi v Číne sa od pôvodného prešetrovania nezmenila. Preto a vzhľadom na kľúčový a neoddeliteľný význam odvetvia motorov pre rozvoj podporovaného odvetvia elektrických bicyklov Komisia dospela k záveru, že čínska vláda stále poveruje alebo usmerňuje výrobcov motorov v Číne, aby dodávali motory pre odvetvie elektrických bicyklov za nižšiu než primeranú odplatu, ako to bolo v pôvodnom prešetrovaní.

([62]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.7.2.7.
([63]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, oddiel 6.4 písm. b) bod ii) a príslušné prílohy.
([64]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 29.
([65]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 60.
([66]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 60.
([67]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, bod 236 a príloha 11.

Špecifickosť

(103) Subvencie poskytované v rámci tejto schémy sú špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy môže mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví.

Výhoda

(104) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov, čínski výrobcovia motorov ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(105) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Na základe dostupných dôkazov však Komisia mohla dospieť k záveru, že čínska vláda naďalej poverovala alebo usmerňovala výrobcov motorov v Číne, aby dodávali výrobcom elektrických bicyklov motory za nižšiu než primeranú odplatu, čo predstavuje finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) a článku 6 písm. d) základného nariadenia.

Záver

(106) Na základe uvedených úvah Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme poskytovania motorov za nižšiu než primeranú odplatu. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

3.6.2. *Poskytovanie batérií*

3.6.2.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(107) V pôvodnom prešetrovaní sa zistilo, že čínski výrobcovia elektrických bicyklov dostávali subvencie vo forme batérií za nižšiu než primeranú odplatu ([68]).

(108) Po prvé, Komisia potvrdila, že veľkú časť batérií dodávaných odvetviu elektrických bicyklov vyrábali v Číne (čiastočne) štátni výrobcovia a členovia CBA a ako takí boli podriadenými kľúčovými hospodárskymi subjektmi, ktoré boli poverené vykonávaním vnútroštátnej politiky s cieľom dosiahnuť širšie ciele súvisiace s výrobou elektrických bicyklov ([69]).

(109) Po druhé, Komisia na základe rôznych právnych (politických) dokumentov, najmä plánu rozvoja ľahkého priemyslu (2016 – 2020), plánu Made in China 2025, 12. a 13. päťročného plánu pre batériový priemysel a správ („Hĺbková analýza priemyslu lítium-iónových batérií pre elektrické bicykle v rokoch 2018 – 2023 a usmerňujúca správa o 13. päťročnom pláne rozvoja“), stanovila aj politiku vlády Čínskej ľudovej republiky na podporu batériového priemyslu a ďalšiu integráciu batériového priemyslu a odvetvia elektrických bicyklov vo forme pokročilej spolupráce a aliancií. V týchto politických dokumentoch sa ďalej potvrdila existencia subvenčnej politiky pre elektrické bicykle na batérie na podporu popularizácie a vývozu elektrických bicyklov. Na základe toho Komisia dospela v pôvodnom prešetrovaní k záveru, že odvetvie batérií je podporovaným odvetvím, ktoré môže mať prospech z rôznych subvencií, a že je úzko prepojené s odvetvím elektrických bicyklov ([70]).

(110) Po tretie, Komisia takisto zistila, že odvetvie výroby elektrických bicyklov a odvetvie výroby lítium-iónových batérií sú navzájom prepojené a že čínska vláda uplatňovala politiku, podľa ktorej malo odvetvie výroby batérií znížiť svoje náklady a ceny prostredníctvom dotácií s cieľom podporiť odvetvie výroby elektrických bicyklov. Komisia preto dospela k záveru, že čínska vláda poverila alebo nariadila čínskym výrobcom batérií, aby dodávali batérie do odvetvia elektrických bicyklov za nižšiu než primeranú odplatu.

([68]) Pozri vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.7.3.
([69]) Pozri poznámku pod čiarou č. 68, odôvodnenia 443 až 445.
([70]) Pozri poznámku pod čiarou č. 68, odôvodnenia 452 až 461.

(111) Výhody plynúce pre spoločnosti zaradené do vzorky sa v pôvodnom prešetrovaní vypočítali porovnaním cien batérií na domácom trhu a vývozných cien batérií od jediného spolupracujúceho domáceho dodávateľa batérií. Rozdiel vyjadrený v percentách sa uplatnil na ceny, ktoré vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky zaplatili za batérie zakúpené od domácich dodávateľov ([71]).

(112) Komisia v pôvodnom prešetrovaní takisto zistila, že subvencie vo forme batérií za nižšie než primerané odplaty boli špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo systému mohol mať výhody len obmedzený počet spoločností/odvetví.

(113) Miera subvencie stanovená v pôvodnom prešetrovaní v súvislosti s touto schémou sa pohybovala od 0,38 % do 8,97 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.6.2.2. Pokračovanie programu subvencovania

(114) Žiadateľ tvrdil, že čínske výrobné odvetvie batérií bolo naďalej poverované alebo usmerňované čínskou vládou, aby dodávalo batérie za nižšiu než primeranú odplatu pre výrobné odvetvie elektrických bicyklov ([72]).

(115) Podľa žiadateľa sa na čínskych výrobcov batérií, podobne ako počas pôvodného obdobia prešetrovania, naďalej vzťahovali rôzne politické plány, v ktorých čínska vláda vyjadruje verejnú podporu výrobnému odvetviu lítiovo-iónových batérií vzhľadom na ich postavenie v priemyselnom dodávateľskom reťazci elektrických bicyklov v Číne.

(116) Žiadateľ sa odvoláva na 14. päťročný plán pre bicykle a elektrické bicykle (2012 – 2025), v ktorom je vývoj lítiovo-iónových batérií pre elektrické bicykle uvedený ako hlavná priorita členov CBA. V tejto súvislosti sa pripomína, že viacerí výrobcovia batérií v Číne sú členmi CBA. Čínske výrobné odvetvie batérií je podporované aj v rámci stratégie Made in China 2025 a 13. päťročného plánu pre výrobné odvetvie batérií, ktorý prijala Čínska asociácia chemického a fyzikálneho energetického priemyslu ([73]). V správe o analýze s hĺbkovým výskumom trhu a perspektívami rozvoja a investičnou uskutočniteľnosťou na roky 2022 – 2027 pre čínske výrobné odvetvie lítium-iónových batérií pre elektrické bicykle sa potvrdzuje pokračujúca podpora čínskeho výrobného odvetvia batérií ([74]).

(117) Žiadateľ poskytol dôkazy aj o tom, že čínski výrobcovia batérií naďalej dostávali významné subvencie vo forme grantov, daňových úľav, preferenčného financovania atď. ([75])

(118) Z toho vyplýva, že odvetvie batérií v Číne je naďalej podporovaným odvetvím, ktoré môže mať prospech z rôznych subvencií, a že je úzko prepojené s rozvojom odvetvia elektrických bicyklov.

(119) Keďže čínska vláda ani žiadny čínsky výrobca batérií nespolupracovali, Komisia dospela k záveru, že štruktúra trhu s batériami v Číne sa od pôvodného prešetrovania nezmenila. Preto a vzhľadom na neoddeliteľný význam odvetvia batérií pre rozvoj podporovaného odvetvia elektrických bicyklov Komisia dospela k záveru, že čínska vláda stále poveruje alebo usmerňuje výrobcov batérií v Číne, aby dodávali batérie pre odvetvie elektrických bicyklov za nižšiu než primeranú odplatu, ako to bolo v pôvodnom prešetrovaní.

Špecifickosť

(120) Subvencie poskytované v rámci tejto schémy sú špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy môže mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví.

([71]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.7.3.7.
([72]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, oddiel 6.4 písm. b) bod iii) a príslušné prílohy.
([73]) 13. päťročný plán pre odvetvie batérií prijatý Čínskou asociáciou chemického a fyzikálneho energetického priemyslu, kapitola V, oddiel I.
([74]) Správa o analýze s hĺbkovým výskumom trhu a perspektívami rozvoja a investičnou uskutočniteľnosťou na roky 2022 – 2027 pre čínske výrobné odvetvie lítium-iónových batérií pre elektrické bicykle.
([75]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, rôzne výročné správy v prílohe 11.

Výhoda

(121) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov, čínski výrobcovia batérií ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(122) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Na základe dostupných dôkazov však Komisia mohla dospieť k záveru, že čínska vláda naďalej poverovala alebo usmerňovala výrobcov batérií v Číne, aby dodávali výrobcom elektrických bicyklov batérie za nižšiu než primeranú odplatu, čo predstavuje finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) a článku 6 písm. d) základného nariadenia.

Záver

(123) Na základe uvedených úvah a pri absencii tvrdení o opaku Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme poskytovania batérií za nižšiu než primeranú odplatu. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

3.6.3. *Práva na užívanie pozemkov*

3.6.3.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(124) V pôvodnom prešetrovaní sa zistilo, že čínski výrobcovia elektrických bicyklov dostávali subvencie vo forme práv na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu ([76]).

(125) Komisia konkrétne zistila, že v ČĽR neexistuje fungujúci trh s pozemkami a že použitie externej referenčnej hodnoty preukázalo, že ceny platené za práva na užívanie pozemkov boli výrazne nižšie ako trhové ceny. Vzhľadom na to, že odvetvie výroby elektrických bicyklov bolo podporovaným odvetvím a že miestne orgány museli pri stanovovaní cien zohľadniť prvoradé politické ciele čínskej vlády vrátane poskytovania prednostného prístupu k pôde pre podporované odvetvia, Komisia dospela k záveru, že spoločnosti zaradené do vzorky v pôvodnom prešetrovaní dostali pôdu za nižšiu než primeranú odplatu. Poskytnutie práva na užívanie pozemku za nižšiu než primeranú odplatu sa preto považovalo za subvenciu poskytujúcu výhodu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia.

(126) Výhoda sa v pôvodnom prešetrovaní vypočítala na základe rozdielu medzi sumou, ktorú každý z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky skutočne zaplatil za práva na užívanie pozemkov, a sumou, ktorá by sa mala normálne zaplatiť na základe cien z Čínskeho Tchaj-peju, ktoré sa použili ako externá referenčná cena. Celková výška subvencie bola priradená k obdobiu prešetrovania použitím bežnej dĺžky trvania práv na užívanie pozemkov využívaných na priemyselné účely, t. j. 50 rokov ([77]).

(127) Komisia takisto zistila, že subvencia bola špecifická podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy mohol mať výhody len obmedzený počet spoločností/odvetví.

(128) V pôvodnom prešetrovaní Komisia stanovila valorickú výšku subvencie v súvislosti s touto schémou medzi 0,43 % a 1,46 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.6.3.2. Pokračovanie programu subvencovania

(129) Žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti a príslušných prílohách ([78]) predložil dôkazy o tom, že čínski výrobcovia elektrických bicyklov naďalej využívali výhodu v podobe práv na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu.

([76]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, bod 3.7.4.
([77]) Pozri poznámku pod čiarou č. 76, bod 3.7.4 písm. e).
([78]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, oddiel 6.4 písm. a).

(130) Právny rámec upravujúci poskytovanie práv na užívanie pozemkov v ČĽR zostal nezmenený a takéto práva možno získať len od príslušných orgánov, ktoré by pri udeľovaní práv na užívanie pozemkov museli zohľadniť priemyselnú politiku čínskej vlády, a nie striktne dodržiavať zásady voľného trhu ([79]).

(131) Okrem toho Komisia v nedávnych antisubvenčných prešetrovaniach zistila, že podporované odvetvia, medzi ktoré patrí aj odvetvie elektrických bicyklov, naďalej dostávajú právo na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu ([80]).

(132) Napokon, ani čínska vláda, ani žiadny vyvážajúci výrobca neposkytli žiadne dôkazy o tom, že podporované odvetvie výroby elektrických bicyklov prestalo využívať právo na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu.

(133) Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej využívajú subvencie vo forme práv na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu, čím poskytujú výhodu prijímajúcim spoločnostiam.

Špecifickosť

(134) Subvencie poskytované v rámci tejto schémy sú špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy môže mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví.

Výhoda

(135) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(136) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Na základe dostupných dôkazov však Komisia mohla dospieť k záveru, že čínska vláda naďalej poskytovala výrobcom elektrických bicyklov práva na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu, čo predstavuje finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iii) a článku 6 písm. d) základného nariadenia.

Záver

(137) Na základe uvedených úvah a pri absencii tvrdení o opaku Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme poskytovania práv na užívanie pozemkov za nižšiu než primeranú odplatu. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

3.7. **Programy oslobodenia od priamych daní a ich zníženia**

3.7.1. *Zvýhodnená daň z príjmov podnikov pre podniky s vyspelými a novými technológiami*

3.7.1.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(138) Podľa článku 28 čínskeho zákona o dani z príjmu podnikov môžu podniky využívajúce vyspelé a nové technológie využívať zníženú sadzbu dane z príjmu vo výške 15 % namiesto štandardnej sadzby 25 %.

(139) V pôvodnom prešetrovaní Komisia stanovila, že toto zníženie dane je subvenciou v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia, pretože zahŕňa finančný príspevok v podobe ušlých príjmov čínskej vlády, ktorým sa poskytuje výhoda dotknutým spoločnostiam. Vzhľadom na to, že v odvetviach podporovaných štátom pôsobia len spoločnosti, ktoré sú uznané za podniky s vyspelou a novou technológiou, Komisia dospela aj k záveru, že subvencia je špecifická, a preto je napadnuteľná.

([79]) Správa o Číne, kapitola 9.
([80]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/1647, vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/1123, vykonávacie nariadenie (EÚ) 2022/72 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/328.

(140) V pôvodnom prešetrovaní sa zistilo, že touto schémou subvencovania sa poskytli výhody niekoľkým výrobcom elektrických bicyklov. Výhoda sa vypočítala ako rozdiel medzi celkovou daňou splatnou podľa štandardnej sadzby dane a celkovou daňou splatnou podľa zníženej sadzby dane.

(141) Miera subvencie stanovená v pôvodnom prešetrovaní v súvislosti s touto schémou subvencovania sa stanovila v rozmedzí od 0 % do 0,70 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.7.1.2. Pokračovanie programu subvencovania

(142) Žiadateľ tvrdil, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej využívali túto schému subvencovania a poskytol dôkazy o tom, že mnohí výrobcovia elektrických bicyklov sa považujú za podniky s vyspelou a novou technológiou, a teda majú nárok na subvenciu ([81]). Žiadateľ predložil dôkazy aj vo forme výročných správ, že niekoľko výrobcov elektrických bicyklov *de facto* využilo schému po skončení pôvodného obdobia prešetrovania ([82]).

(143) Okrem toho Komisia nemala žiadne dôkazy ani náznaky, ktoré by naznačovali, že by sa schéma subvencovania počas obdobia revízneho prešetrovania neuplatňovala.

(144) Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej využívali subvencie vo forme daňovej úľavy pre podniky využívajúce vyspelé a nové technológie, ktoré týmto podnikom poskytli výhody.

Špecifickosť

(145) Subvencie poskytované v rámci tejto schémy sú špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy môže mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví.

Výhoda

(146) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(147) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Napriek tomu Komisia na základe dostupných dôkazov dospela k záveru, že čínska vláda naďalej poskytovala zníženie dane z príjmu, čo predstavovalo finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia.

Záver

(148) Na základe uvedených úvah a pri absencii tvrdení o opaku Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme ušlých štátnych príjmov. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

3.7.2. *Kompenzácia dane z príjmov podnikov za výdavky na výskum a vývoj*

3.7.2.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(149) V článku 30 ods. 1 čínskeho zákona o dani z príjmov podnikov sa stanovuje daňová kompenzácia pre výskum a vývoj a spoločnosti majú nárok na preferenčné daňové zaobchádzanie s výdavkami na výskum a vývoj, ktoré vznikli pri vývoji nových technológií, nových výrobkov a nových remesiel v určitých prioritných oblastiach vyspelých technológií určených štátom.

([81]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 52.
([82]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, príloha 11.

(150) V pôvodnom prešetrovaní Komisia stanovila, že kompenzácia dane za výskum a vývoj je subvenciou v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia, pretože zahŕňa finančný príspevok vo forme ušlých príjmov čínskej vlády, ktorý dotknutým spoločnostiam poskytuje výhodu rovnajúcu sa daňovej úspore.

(151) Komisia zistila aj to, že dotácia bola špecifická, keďže sa obmedzovala na podniky, ktoré vynaložili výdavky na výskum a vývoj v určitých prioritných oblastiach vyspelých technológií určených štátom, medzi ktoré patrí aj odvetvie elektrických bicyklov.

(152) Miera subvencie stanovená v pôvodnom prešetrovaní v súvislosti s touto schémou subvencovania sa stanovila v rozmedzí od 0 % do 0,51 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.7.2.2. Pokračovanie programu subvencovania

(153) Žiadateľ poskytol dôkazy o tom, že výrobcovia elektrických bicyklov sú naďalej považovaní za podniky s vyspelou a novou technológiou (pozri odôvodnenie 142), ktoré pôsobia v podporovanom odvetví. Žiadateľ takisto poskytol dostatok dôkazov o tom, že viacerým výrobcom elektrických bicyklov vznikajú značné výdavky na výskum a vývoj, ktoré sa od pôvodného prešetrovania zvýšili.

(154) Okrem toho Komisia nedostala žiadne dôkazy ani náznaky, ktoré by naznačovali, že by sa schéma subvencovania počas obdobia revízneho prešetrovania neuplatňovala alebo že by sa zmenili právne ustanovenia, ktoré ju upravujú.

(155) Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej využívali subvencie vo forme preferenčného daňového zaobchádzania s výdavkami na výskum a vývoj.

Špecifickosť

(156) Subvencie poskytované v rámci tejto schémy sú špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy môže mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví.

Výhoda

(157) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(158) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Napriek tomu Komisia na základe dostupných dôkazov usúdila, že odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme preferenčného daňového zaobchádzania s výdavkami na výskum a vývoj, čo predstavovalo finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia.

Záver

(159) Na základe uvedených úvah a pri absencii tvrdení o opaku Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme ušlých štátnych príjmov. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

3.7.3. *Oslobodenie od dane z príjmov z dividend medzi podnikmi, ktoré sú kvalifikované ako rezidenčné podniky*

3.7.3.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(160) Oslobodenie od dane z príjmov z dividend je stanovené v článkoch 25 až 26 zákona o dani z príjmov podnikov a v článku 83 vykonávacieho nariadenia k dani z príjmov podnikov.

(161) V pôvodnom prešetrovaní Komisia stanovila, že toto oslobodenie od dane je subvenciou podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia, pretože ide o finančný príspevok vo forme ušlého príjmu čínskej vlády, ktorým sa poskytuje dotknutej spoločnosti výhoda rovnajúca sa rozdielu medzi výškou bežne vyberanej dane a výškou dane skutočne zaplatenej dotknutou spoločnosťou. Komisia ďalej zistila, že subvencia je špecifická, keďže právnymi predpismi sa obmedzuje jej uplatňovanie na určité spoločnosti.

(162) Komisia stanovila valorickú výšku subvencie pre túto subvenčnú schému medzi 0 % a 0,04 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.7.3.2. Pokračovanie programu subvencovania

(163) Žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti poskytol dôkazy o tom, že niektorí výrobcovia elektrických bicyklov v Číne sú veľké podnikateľské skupiny zložené z viacerých čínskych spoločností a právnických osôb, a preto by boli oprávnení naďalej využívať túto schému subvencovania.

(164) Okrem toho Komisia nedostala žiadne dôkazy ani náznaky, ktoré by naznačovali, že by sa schéma subvencovania počas obdobia revízneho prešetrovania neuplatňovala alebo že by sa zmenili právne ustanovenia, ktoré ju upravujú.

(165) Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej využívali subvencie vo forme oslobodenia od dane z príjmov z dividend medzi oprávnenými rezidenčnými podnikmi.

Špecifickosť

(166) Subvencie poskytované v rámci tejto schémy sú špecifické podľa článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže zo schémy môže mať prospech len obmedzený počet spoločností/odvetví.

Výhoda

(167) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(168) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Napriek tomu Komisia na základe dostupných dôkazov a bez akýchkoľvek informácií o opaku usúdila, že odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme oslobodenia od dane z príjmu z dividend medzi oprávnenými rezidenčnými podnikmi, čo predstavovalo finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia.

Záver

(169) Na základe uvedených úvah Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne počas obdobia revízneho prešetrovania naďalej využívalo subvencie vo forme ušlých štátnych príjmov. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

3.8. **Grantové programy**

3.8.1. *Granty ad hoc poskytované samosprávnymi/regionálnymi/národnými orgánmi*

3.8.1.1. Zistenia z pôvodného prešetrovania

(170) Komisia v pôvodnom prešetrovaní zistila, že výrobcovia elektrických bicyklov v ČĽR dostali množstvo individuálnych *ad hoc* grantov od orgánov na rôznych úrovniach, t. j. na úrovni národnej, provinčnej, mestskej, krajskej alebo okresnej vlády. Tieto granty boli udelené z rôznych dôvodov a na rôzne účely, napr. patentové fondy, fondy a ocenenia v oblasti vedy a techniky, fondy na rozvoj podnikania, fondy na podporu vývozu, granty na účasť na výstavách, modernizáciu výrobných zariadení, odborné vzdelávanie a iné rôzne všeobecné podporné fondy.

(171) Granty sa považovali za subvencie podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia. Zistilo sa aj to, že sú špecifické, keďže Komisia usúdila, že sa obmedzujú na určité spoločnosti alebo konkrétne projekty v určitých regiónoch a/alebo v odvetví elektrických bicyklov. Ďalej sa zistilo, že niektoré granty sú podmienené vývozom.

(172) Výhoda sa v pôvodnom prešetrovaní vypočítala ako suma prijatá počas obdobia prešetrovania alebo priradená obdobiu prešetrovania, pričom táto suma sa odpísala počas životnosti dlhodobého majetku, s ktorým grant súvisel ([83]).

(173) Komisia stanovila mieru subvencie v súvislosti s týmto opatrením od 0,07 % do 0,25 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky.

3.8.1.2. Pokračovanie programu subvencovania

(174) Žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti poskytol dôkazy o tom, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej dostávali individuálne *ad hoc* granty od mestských a regionálnych orgánov ([84]) vo významných sumách, čo dokazuje, že vládna podpora odvetvia elektrických bicyklov v Číne je komplexná, celoštátna a systémová.

(175) Okrem toho ani čínska vláda, ani žiadny vyvážajúci výrobca neposkytli žiadne dôkazy alebo náznaky, ktoré by naznačovali, že odvetvie elektrických bicyklov v Číne by už nemalo mať výhody z týchto grantov. Vzhľadom na to, že predmetné odvetvie je podporovaným odvetvím a jeho rozvoj je prioritou čínskej vlády, Komisia považovala za nemysliteľné, aby výrobca elektrických bicyklov nepokračoval v získavaní početných a rôznych *ad hoc* grantov od orgánov na rôznych administratívnych úrovniach s cieľom zabezpečiť pokračujúci rozvoj odvetvia v súlade s vnútroštátnou priemyselnou politikou.

(176) Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne naďalej využívali subvencie vo forme rôznych grantov.

Špecifickosť

(177) Keďže neexistovali žiadne dôkazy o opaku, Komisia dospela k záveru, že *ad hoc* granty sú špecifické z rovnakých dôvodov ako v pôvodnom prešetrovaní (pozri odôvodnenie 171).

Výhoda

(178) Keďže čínski výrobcovia elektrických bicyklov ani čínska vláda neposkytli odpovede na dotazník, Komisia nemala k dispozícii žiadne informácie o jednotlivých spoločnostiach, na základe ktorých by sa mohla vypočítať výška subvencie prijatej počas obdobia revízneho prešetrovania.

(179) Pri revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti však nie je potrebné vyčísliť presnú sumu prijatých dotácií. Napriek tomu Komisia na základe dostupných dôkazov a bez akýchkoľvek informácií o opaku usúdila, že odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej využívalo subvencie vo forme *ad hoc* grantov od rôznych úrovní vládnych orgánov, čo predstavovalo finančný príspevok poskytujúci výhodu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu i) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia.

Záver

(180) Na základe uvedených úvah Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne počas obdobia revízneho prešetrovania naďalej využívalo subvencie vo forme grantov. Keďže ide o finančný príspevok poskytujúci výhodu a je špecifický, subvencie v rámci tohto systému sú napadnuteľné.

([83]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/72, odôvodnenie 571.
([84]) Žiadosť o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, bod 6.2 písm. e) a príslušné prílohy.

3.9. **Celkový záver o pravdepodobnosti pokračovania subvencovania**

(181) V pôvodnom prešetrovaní Komisia stanovila celkovú valorickú výšku vyrovnávacej subvencie v rozmedzí od 3,9 % do 17,2 % pre spolupracujúce spoločnosti zaradené do vzorky. Ďalej stanovila výšku napadnuteľných subvencií pre spolupracujúce spoločnosti nezaradené do vzorky vo výške 9,2 % a celoštátnu colnú sadzbu pre všetkých ostatných vyvážajúcich výrobcov vo výške 17,2 %.

(182) Vzhľadom na zistenia Komisie v súvislosti s rôznymi schémami a programami subvencovania, ktoré Komisia preskúmala, dospela Komisia k záveru, že výrobcovia elektrických bicyklov v Číne počas obdobia revízneho prešetrovania naďalej využívali napadnuteľné subvencie na úrovni presahujúcej *de minimis*.

(183) Po poskytnutí informácií jedna zainteresovaná strana tvrdila, že záver, že výrobné odvetvie elektrických bicyklov v Číne naďalej profitovalo zo subvencií, bol nesprávny. S cieľom podložiť toto tvrdenie boli pripojené podania troch zástupcov čínskych výrobcov elektrických bicyklov, ktoré obsahovali vyhlásenia, že neboli prijaté žiadne subvencie. Komisia usúdila, že vzhľadom na skutočnosť, že títo výrobcovia sa neprihlásili v prešetrovaní a nespolupracovali, vyhlásenia týchto výrobcov, ktoré boli predložené bez akýchkoľvek podporných dôkazov, nebolo možné akceptovať. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

3.10. **Vývoj dovozu v prípade zrušenia opatrení**

(184) V nadväznosti na zistenie potvrdzujúce existenciu pokračujúceho subvencovania počas obdobia revízneho prešetrovania Komisia prešetrovala pravdepodobnosť pokračovania subvencovaného dovozu z dotknutej krajiny, ak by sa opatrenia zrušili. Komisia analyzovala tieto ďalšie prvky: výrobnú kapacitu a voľnú kapacitu v ČĽR a atraktívnosť trhu Únie.

3.10.1. *Výrobná kapacita a voľná kapacita v ČĽR*

(185) Keďže čínska vláda a čínski vyvážajúci výrobcovia nespolupracovali, Komisia založila svoje zistenia týkajúce sa výrobnej kapacity a voľnej kapacity v ČĽR na informáciách, ktoré poskytol žiadateľ v žiadosti o revízne prešetrovanie.

(186) Dostupné informácie ukázali, že v posudzovanom období existuje v Číne všeobecná nadmerná kapacita výroby elektrických bicyklov. Výrobná kapacita ([85]) v Číne sa v tomto období odhadovala na 130 miliónov kusov ročne. Okrem toho sa čínska výroba štandardných bicyklov môže ľahko zmeniť na výrobu elektrických bicyklov s potenciálnou celkovou kapacitou viac ako 400 miliónov kusov ([86]). Podľa informácií žiadateľa o trhu predstavovala čínska skutočná výroba a predaj 57 miliónov kusov ročne, čo naznačuje odhadovanú voľnú kapacitu 73 miliónov kusov počas obdobia revízneho prešetrovania ([87]). Táto voľná kapacita, ktorá bola takmer pätnásťnásobkom celkovej spotreby v Únii v tom istom období, by sa mohla vyvážať do Únie, ak by uplynula platnosť súčasných opatrení.

(187) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že čínski vyvážajúci výrobcovia majú významné voľné kapacity, ktoré by v prípade uplynutia platnosti opatrení mohli využiť na vývoz do Únie vo veľkých množstvách a za subvencované ceny.

([85]) Podľa informácií, ktoré poskytol žiadateľ na základe svojich vedomostí o trhu, informácií z webových sídiel veľkého počtu čínskych výrobcov elektrických bicyklov a „Bielej knihy o čínskom priemysle dvojkolesových elektrických vozidiel“, ktorá je k dispozícii na adrese https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (naposledy zobrazená 7. októbra 2024). Pozri prílohu 8 k žiadosti, ktorá je k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000756.

([86]) Na základe vedomostí o trhu žiadateľa a webových sídiel známych čínskych výrobcov elektrických bicyklov. Pozri prílohu 4 k žiadosti, ktorá je k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000756.

([87]) Na základe zdrojov uvedených v poznámkach pod čiarou č. 85 a č. 96. Pozri prílohy 8 a 9 k žiadosti, ktoré sú k dispozícii v systéme Tron na adrese Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Atraktívnosť trhu Únie*

(188) Na základe informácií uvedených v žiadosti zostal trh Únie s elektrickými bicyklami pre čínskych vývozcov atraktívny. Od pôvodného prešetrovania sa dovoz z ČĽR znížil v absolútnom aj relatívnom vyjadrení. Od roku 2020, keď bol objem dovozu z Číny najnižší, však dovoz výrazne vzrástol a napriek zavedeným opatreniam sa takmer zdvojnásobil (pozri tabuľku 2). Podiel na trhu, ktorý mala predtým ČĽR, čiastočne prevzali iné tretie krajiny, ako napríklad Taiwan, ktorý od predchádzajúceho prešetrovania zvýšil objem vývozu prešetrovaného výrobku do Únie. Zároveň bola ČĽR počas obdobia revízneho prešetrovania stále druhým najväčším vývozcom elektrických bicyklov do Únie. To preukazuje, že Únia zostala pre vývozcov z ČĽR atraktívnym trhom.

(189) Trh s elektrickými bicyklami v Únii je jedným z najväčších na svete, pričom počas obdobia revízneho prešetrovania dosiahol spotrebu 4 979 000 kusov. Okrem toho, ako sa uvádza v žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti, sa očakáva, že dopyt po elektrických bicykloch v nadchádzajúcich rokoch porastie (okrem iného) v dôsledku environmentálnych politík v Únii.

(190) Navyše, aj po zavedení opatrení čínsky vývoz do Únie pokračoval a mal nezanedbateľný podiel na trhu, čo dokazuje, že trh Únie bol a bude pre čínskych vyvážajúcich výrobcov naďalej atraktívny.

(191) Komisia preto na základe značnej nadmernej kapacity v ČĽR a atraktívnosti trhu Únie dospela k záveru, že v prípade uplynutia platnosti súčasných opatrení je pravdepodobné, že čínski vyvážajúci výrobcovia budú pokračovať vo vývoze subvencovaných elektrických bicyklov do Únie a zvýšia ho vo veľkom množstve.

3.10.3. *Záver o pokračovaní subvencovania*

(192) Komisia so zreteľom na svoje zistenia v súvislosti s pokračovaním subvencovania počas obdobia revízneho prešetrovania a v súvislosti s pravdepodobným vývojom zvyšovania objemu vývozu do Únie v prípade uplynutia platnosti opatrení dospela k záveru, že uplynutie platnosti vyrovnávacích opatrení na dovoz elektrických bicyklov z ČĽR by s veľkou pravdepodobnosťou viedlo k pokračovaniu subvencovaného dovozu.

4. **UJMA**

4.1. **Definícia výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii**

(193) Podobný výrobok vyrábalo v Únii počas posudzovaného obdobia 67 výrobcov. Títo výrobcovia predstavujú „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 9 ods. 1 základného nariadenia.

(194) Celková výroba v Únii počas obdobia revízneho prešetrovania bola stanovená na približne 4 560 000 kusov. Toto číslo bolo stanovené na základe dostupných informácií týkajúcich sa výrobného odvetvia Únie, ako je správa *The European Bicycle Industry & Market Profile* a ekonomická štúdia, ktorú vypracovala Konfederácia európskeho cyklistického priemyslu (ďalej len „CONEBI“). Ako sa uvádza v odôvodnení 11, do vzorky boli zaradení traja výrobcovia z Únie, ktorí predstavujú 23,4 % celkovej výroby podobného výrobku v Únii.

4.2. **Spotreba v Únii**

(195) Komisia stanovila spotrebu v Únii na základe štatistických údajov Eurostatu o dovoze a objeme predaja výrobného odvetvia Únie v Únii, ktoré predložila CONEBI.

(196) Spotreba v Únii sa vyvíjala takto:

Tabuľka 1

Spotreba v Únii (v kusoch)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Celková spotreba v Únii (v kusoch)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Zdroj: Eurostat a CONEBI

(197) Celková spotreba elektrických bicyklov v EÚ sa zvýšila z približne 4,3 milióna elektrických bicyklov v roku 2020 na 5,3 milióna elektrických bicyklov v roku 2022. Zlepšenia v oblasti konštrukcie a výkonu spolu s väčším environmentálnym povedomím občanov EÚ viedli k neustálemu zvyšovaniu spotreby elektrických bicyklov. V období revízneho prešetrovania sa však spotreba elektrických bicyklov v EÚ v porovnaní s rokom 2022 znížila o 346 000 kusov v dôsledku poklesu dopytu, ku ktorému došlo niekedy po zrušení posledných opatrení v súvislosti s ochorením COVID-19 v prvej polovici roka 2022.

4.3. **Dovoz z ČĽR**

4.3.1. *Objem dovozu z ČĽR a jeho podiel na trhu*

(198) Komisia stanovila objem dovozu na základe údajov Eurostatu.

(199) Následne sa stanovil podiel dovozu na trhu porovnaním objemu dovozu so spotrebou v Únii, ako sa uvádza v tabuľke 1.

(200) Dovoz z ČĽR do Únie sa vyvíjal takto:

Tabuľka 2

Objem dovozu (v kusoch) a podiel na trhu

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Objem dovozu z ČĽR (v kusoch)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Podiel na trhu (v %)	2,3	4,3	5,0	4,4
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Zdroj: Eurostat a CONEBI

(201) Aj po zavedení opatrení sa podiel čínskeho dovozu na trhu zvýšil z 2,3 % v roku 2020 na 4,4 % v období revízneho prešetrovania.

4.3.2. *Ceny dovozu z ČĽR a cenové podhodnotenie*

(202) Komisia stanovila ceny dovozu na základe údajov Eurostatu.

(203) Priemerná cena dovozu z ČĽR do Únie sa vyvíjala takto:

Tabuľka 3

Dovozné ceny (EUR/kus)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
ČĽR	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Zdroj: Eurostat.

(204) Priemerné ceny dovozu z ČĽR boli počas posudzovaného obdobia naďalej mimoriadne nízke. V rokoch 2020 a 2021 boli ceny uvádzané Eurostatom dokonca nižšie ako priemerné ceny zistené v počiatočnom prešetrovaní (t. j. od 422 EUR do 477 EUR).

(205) Na základe údajov Eurostatu boli ceny v roku 2022 dočasne vyššie, ale stále nižšie ako ceny dovozu z Číny v roku 2016 (t. j. 477 EUR).

(206) Vzhľadom na nespoluprácu vyvážajúcich výrobcov z ČĽR Komisia určila cenové podhodnotenie počas obdobia revízneho prešetrovania porovnaním týchto cien:

1. vážené priemerné predajné ceny prešetrovaného výrobku výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtované neprepojeným zákazníkom na trhu Únie, upravené na úroveň cien zo závodu, a

2. zodpovedajúce vážené priemerné ceny prešetrovaného výrobku z ČĽR na trh Únie, stanovené na základe nákladov, poistenia a dopravy (CIF), vrátane antidumpingového cla (všetky ostatné spoločnosti 62,1 %) a vyrovnávacieho cla (všetky ostatné spoločnosti 17,2 %), s príslušnými úpravami o clo (6 %) a náklady po dovoze (2 %).

(207) Výsledok porovnania bol vyjadrený ako percentuálny podiel obratu výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia revízneho prešetrovania. Rozpätie cenového podhodnotenia sa pohybovalo od 68 % do 80 %. Bez ciel predstavovalo cenové podhodnotenie 82,8 %.

4.3.3. *Dovoz z iných tretích krajín ako ČĽR*

(208) Inými tretími krajinami okrem ČĽR, z ktorých sa dovážali elektrické bicykle, boli hlavne Taiwan a Vietnam.

(209) Objem dovozu (súhrnný) do Únie, ako aj podiel na trhu a cenové trendy dovozu elektrických bicyklov z iných tretích krajín sa vyvíjali takto:

Tabuľka 4

Dovoz z tretích krajín

Krajina		2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Taiwan	Objem (v kusoch)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Podiel na trhu (v %)	11,6	11,0	11,2	8,7

Krajina		2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
	Priemerná cena (v EUR/kus)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Objem (v kusoch)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Podiel na trhu (v %)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Priemerná cena (v EUR/kus)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Všetky tretie krajiny okrem dotknutej krajiny spolu	Objem (v kusoch)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Podiel na trhu (v %)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Priemerná cena (v EUR/kus)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Zdroj: Eurostat.

(210) Podiel celkového dovozu prešetrovaného výrobku z tretích krajín iných ako ČĽR na trhu sa v rokoch 2020 – 2022 zvýšil a v roku 2022 dosiahol 20,3 %. V období revízneho prešetrovania však klesol na 16,3 %, čo je nižšia úroveň ako v roku 2020.

4.4. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.4.1. *Všeobecné poznámky*

(211) Posúdenie hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie zahŕňalo vyhodnotenie všetkých ekonomických ukazovateľov, ktoré mali počas posudzovaného obdobia vplyv na stav výrobného odvetvia Únie.

(212) Ako sa uvádza v odôvodnení 11, na posúdenie hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie sa použil výber vzorky.

(213) Na účely určenia ujmy Komisia rozlišovala medzi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazovateľmi ujmy. Komisia vyhodnotila makroekonomické ukazovatele na základe informácií, ktoré jej poskytla CONEBI. Údaje sa týkali všetkých výrobcov z Únie. Komisia vyhodnotila mikroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplnených dotazníkov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(214) Makroekonomické ukazovatele sú: výroba, výrobná kapacita, využitie kapacity, objem predaja, podiel na trhu, zamestnanosť, produktivita, veľkosť subvenčného rozpätia a zotavenie z minulého subvencovania.

(215) Mikroekonomické ukazovatele sú: priemerné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získavať kapitál.

4.4.2. *Makroekonomické ukazovatele*

4.4.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(216) Celková výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 5

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Objem výroby (v kusoch)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Výrobná kapacita (v kusoch)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Využitie kapacity (v %)	59	57	68	64
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(217) Výrobná kapacita a výroba v Únii sa v období 2020 až 2022 neustále zvyšovala v dôsledku zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. V období revízneho prešetrovania však došlo k poklesu objemu výroby a kapacity v dôsledku zvýšeného hromadenia zásob počas pandémie ochorenia COVID-19, keď výrobcovia z Únie očakávali pokračovanie predaja na zrýchlenej úrovni, čo sa nestalo, keďže po pandémii ochorenia COVID-19 dopyt výrazne klesol.

4.4.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(218) Objem predaja výrobného odvetvia Únie a jeho podiel na trhu sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 6

Objem predaja a podiel na trhu (v kusoch)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Celkový objem predaja na trhu Únie	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Podiel na trhu (v %)	78,7	76,1	74,7	79,2
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(219) Predaj sa v posudzovanom období zvýšil, najmä z dôvodu zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. Po zrušení opatrení v súvislosti s ochorením COVID-19 však dopyt po elektrických bicykloch klesol, čo malo za následok nižšie hodnoty predaja v období revízneho prešetrovania. Okrem toho hospodárska situácia v roku 2022 a v období revízneho prešetrovania (najmä vyššie náklady na energie, inflácia) mala vplyv nielen na výrobné odvetvie Únie, ale aj na spotrebiteľov, najmä na tých s nižšou kúpnou silou. Preto predaj výrobného odvetvia Únie v období revízneho prešetrovania v porovnaní s rokom 2022 stagnoval, zatiaľ čo podiel výrobného odvetvia Únie na trhu sa zvýšil o 4,5 percentuálneho bodu.

4.4.2.3. Zamestnanosť a produktivita

(220) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Zamestnanosť a produktivita

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Počet zamestnancov	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivita (v kusoch na zamestnanca)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Zdroj: CONEBI, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(221) Vo výrobnom odvetví Únie sa v posudzovanom období zvýšila úroveň zamestnanosti o 28 %. Tento nárast nastal hlavne v rokoch 2020 až 2022 v dôsledku zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. V roku 2023 došlo k poklesu počtu zamestnancov v dôsledku zníženia objemu výroby. V posudzovanom období bola produktivita na stabilnej úrovni.

4.4.2.4. Rast

(222) Keďže predaj v období revízneho prešetrovania zostal v porovnaní s rokom 2022 stabilný, zatiaľ čo spotreba klesla, výrobnému odvetviu Únie sa v tomto období podarilo zvýšiť svoj podiel na trhu o 4,5 %.

4.4.2.5. Veľkosť subvenčného rozpätia a zotavenie z minulého subvencovania

(223) Úroveň dovozu z ČĽR počas obdobia revízneho prešetrovania bola pomerne obmedzená a predstavovala iba 4,4 % spotreby v Únii. Vplyv veľkosti subvencovania na výrobné odvetvie Únie bol preto pomerne obmedzený.

4.4.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

4.4.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(224) Vážený priemer jednotkových predajných cien výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtovaných neprepojeným zákazníkom v Únii sa v posudzovanom období vyvíjal takto:

Tabuľka 8

Predajné ceny a výrobné náklady v Únii (v EUR/kus)

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena v Únii	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Jednotkové výrobné náklady	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(225) Priemerné predajné ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ako aj výrobné náklady sa v posudzovanom období zvýšili, čo sa v rokoch 2020 a 2021 premietlo najmä do zmeny sortimentu výrobkov a technologického pokroku v oblasti motorov a batérií pre elektrické bicykle, zatiaľ čo v roku 2022 a v období revízneho prešetrovania sa toto zvýšenie premietlo aj do zvýšených výrobných nákladov v dôsledku všeobecnej hospodárskej situácie poznačenej infláciou a vyššími nákladmi na energiu.

4.4.3.2. Náklady práce

(226) Priemerné náklady práce výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 9

Priemerné náklady práce na zamestnanca

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Priemerné náklady práce na zamestnanca (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(227) Hoci v období revízneho prešetrovania došlo v porovnaní s rokom 2022 k poklesu počtu zamestnancov v dôsledku poklesu dopytu, priemerné náklady na pracovníka sa v posudzovanom období neustále zvyšovali.

4.4.3.3. Zásoby

(228) Úroveň zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 10

Zásoby

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Konečný stav zásob (v kusoch)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(229) Zvýšenie zásob bolo spôsobené zvýšenou tvorbou zásob počas pandémie ochorenia COVID-19, keď došlo k výraznému zvýšeniu dopytu, v kombinácii s problémami v dodávateľskom reťazci, keďže výrobcovia z Únie nadmerne objednávali suroviny a komponenty, aby splnili požiadavky na výrobu. Po vyriešení problémov v dodávateľskom reťazci však výrobcovia z Únie získali viac surovín a komponentov, ako potrebovali. Na to nadviazal pokles dopytu po elektrických bicykloch v období revízneho prešetrovania v porovnaní s rokom 2022, v dôsledku čoho mali výrobcovia z Únie na konci obdobia revízneho prešetrovania veľmi vysoké zásoby.

4.4.3.4. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(230) Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 11

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií

	2020	2021	2022	Obdobie revízneho prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja)	7,5	7,4	7,8	5,4
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Peňažný tok (v EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investície (v EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Návratnosť investícií (v %)	147	127	163	111
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky

(231) Komisia stanovila ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, že čistý zisk z predaja podobného výrobku neprepojeným zákazníkom v Únii pred zdanením vyjadrila ako percentuálny podiel obratu z tohto predaja. Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky boli počas posudzovaného obdobia zisková. V období revízneho prešetrovania však ziskovosť klesla v dôsledku zvýšených nákladov.

(232) Celková stabilná ziskovosť v posudzovanom období umožnila výrobnému odvetviu Únie realizovať veľké investície.

(233) Čistý peňažný tok predstavuje schopnosť výrobcov z Únie samostatne financovať svoje činnosti. Počas posudzovaného obdobia sa peňažný tok výrazne znížil a v roku 2023 začal byť záporný. Návratnosť investícií sa takisto zhoršila, čo sťažilo výrobnému odvetviu Únie získavanie kapitálu a rast. To viedlo k poklesu investícií o 50 % v období revízneho prešetrovania v porovnaní s rokom 2022.

4.5. **Záver o ujme**

(234) Makroukazovatele, ako je výroba, predaj a zamestnanosť v Únii, sa v období 2020 až 2022 neustále zvyšovali v dôsledku zvýšeného dopytu počas pandémie ochorenia COVID-19. V období revízneho prešetrovania sa však objem výroby, kapacity, predaj a zamestnanosť znížili v dôsledku zvýšeného hromadenia zásob počas pandémie ochorenia COVID-19, po ktorom nasledoval pokles dopytu v dôsledku zrušenia opatrení v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 a zmeny hospodárskej situácie v Únii, ktorá sa vyznačovala najmä vysokými nákladmi na energie a infláciou.

(235) Pokiaľ ide o mikroekonomické ukazovatele, prešetrovaním sa zistilo, že ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky v období 2020 až 2022 zostala nad 7 %. V období revízneho prešetrovania však ziskovosť výrobného odvetvia Únie klesla na 5,4 %. Peňažný tok sa v rokoch 2020 až 2022 znížil a v roku 2023 sa dostal do záporných hodnôt. Návratnosť investícií sa takisto zhoršila, čo sťažilo výrobnému odvetviu Únie získavanie kapitálu a rast.

(236) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že sa výrobné odvetvie Únie zotavilo z minulej značnej ujmy v zmysle článku 8 základného nariadenia spôsobenej subvencovaným dovozom z ČĽR. Počas posudzovaného obdobia sa však zhoršilo niekoľko ukazovateľov ujmy a výrobné odvetvie Únie sa vrátilo do ekonomicky nestabilnej situácie. Komisia preto ďalej skúmala pravdepodobnosť opätovného výskytu ujmy, ktorú pôvodne spôsobil subvencovaný dovoz z ČĽR, ak by sa opatrenia zrušili.

5. **PRAVDEPODOBNOSŤ OPÄTOVNÉHO VÝSKYTU UJMY**

(237) S cieľom určiť pravdepodobnosť opätovného výskytu ujmy v prípade zrušenia opatrení Komisia analyzovala tieto prvky: výrobnú kapacitu a voľnú kapacitu v ČĽR, vzťah medzi vývoznými cenami do tretích krajín a úrovňou cien v Únii a vplyv potenciálneho dovozu a úrovne cien takéhoto dovozu z týchto krajín na situáciu výrobného odvetvia Únie.

5.1. **Voľná kapacita v ČĽR a atraktívnosť trhu Únie**

(238) Ako už bolo opísané a podrobne uvedené v bode 3.10.1, vyvážajúci výrobcovia v ČĽR majú značné voľné kapacity, ktoré by sa mohli použiť na výrobu prešetrovaného výrobku na vývoz do Únie v prípade uplynutia platnosti opatrení. Množstvo, ktoré by mohli čínski vyvážajúci výrobcovia vyviezť, predstavuje 73 miliónov kusov, čo značne prevyšuje veľkosť trhu Únie.

(239) Ako je opísané a podrobne uvedené v bode 3.10.2, trh Únie s elektrickými bicyklami je jedným z najväčších na svete a očakáva sa, že dopyt po elektrických bicykloch v nadchádzajúcich rokoch porastie, okrem iného aj v dôsledku environmentálnych politík v Únii. Čínski vyvážajúci výrobcovia vyvážali na svoje hlavné tretie trhy za ceny, ktoré boli počas obdobia revízneho prešetrovania výrazne nižšie ako priemerné predajné ceny výrobcov z Únie na trhu Únie. Preto je vývoz do Únie pre čínskych vývozcov potenciálne oveľa atraktívnejší. V dôsledku toho možno odôvodnene očakávať, že v prípade zrušenia opatrení by čínski vyvážajúci výrobcovia začali vyvážať veľké objemy prešetrovaného výrobku do Únie.

5.2. **Pravdepodobné ceny dovozu a vplyv na výrobné odvetvie Únie**

(240) S cieľom zistiť, ako by dovoz z ČĽR v prípade ukončenia opatrení ovplyvnil výrobné odvetvie Únie, Komisia vykonala porovnávaciu analýzu cien bez existencie antisubvenčných opatrení.

(241) S cieľom odhadnúť pravdepodobnú cenu, za ktorú by čínski výrobcovia predávali pri vývoze na trh Únie, Komisia vykonala porovnanie priemernej ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky (zo závodu) so zodpovedajúcou priemernou cenou prešetrovaného výrobku z ČĽR pri vývoze do tretích krajín, ako je Spojené kráľovstvo, Turecko, Nórsko alebo Srbsko, ktoré majú samostatné kódy pre elektrické bicykle a nemajú zavedené žiadne opatrenia.

(242) Výsledok porovnania ukázal, že priemerná cena čínskeho vývozu dotknutého výrobku do uvedených krajín sa pohybovala od 210 EUR do 650 EUR, t. j. bola výrazne nižšia ako cena výrobného odvetvia Únie na trhu Únie. Ak by sa preto povolilo uplynutie platnosti opatrení, bolo by pravdepodobné, že dovoz z ČĽR by vstúpil na trh vo veľkých objemoch ako v období prešetrovania v rámci pôvodného prešetrovania a za nízke ceny, čo by spôsobilo ujmu.

(243) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa dospelo k záveru, že zrušenie opatrení by s najväčšou pravdepodobnosťou viedlo k výraznému zvýšeniu subvencovaného dovozu z ČĽR za ceny spôsobujúce ujmu. V dôsledku toho by bola životaschopnosť výrobného odvetvia Únie vystavená vážnemu riziku.

6. **ZÁUJEM ÚNIE**

(244) V súlade s článkom 31 základného nariadenia Komisia preskúmala, či by zachovanie existujúcich vyrovnávacích opatrení bolo v rozpore so záujmom Únie ako celku. Určenie záujmu Únie bolo založené na vyhodnotení všetkých jednotlivých dotknutých záujmov vrátane záujmov výrobného odvetvia Únie, dovozcov a používateľov.

6.1. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(245) Prešetrovaním sa preukázalo, že prípadné uplynutie platnosti opatrení by malo negatívny vplyv na výrobné odvetvie Únie. Opatreniami sa obnovili rovnaké podmienky na trhu Únie. Tým sa umožnil vstup nových spoločností na trh, najmä v segmentoch základnej a strednej triedy. Počet známych výrobcov elektrických bicyklov z Únie sa takmer zdvojnásobil z približne 37 v roku 2020 na 67 v roku 2023, a to napriek problémom vyplývajúcim z hospodárskej situácie v rokoch 2022 – 2023. Počet vyrobených elektrických bicyklov v Únii sa v rokoch 2020 (3,4 milióna) až 2023 (4,5 milióna) zvýšil o viac ako 1 milión a predpokladá sa, že sa bude ďalej zvyšovať. Počet priamych zamestnancov sa zvýšil z približne 3 500 v pôvodnom období prešetrovania na takmer 11 000 v období revízneho prešetrovania.

(246) Zrušenie vyrovnávacích opatrení by vystavilo výrobcov z Únie vysokému riziku, najmä tých, ktorí obsluhujú segmenty základných a stredných elektrických bicyklov, medzi ktorých patrí mnoho menších výrobcov v celom výrobnom odvetví Únie.

(247) Zraniteľnú situáciu zhoršuje skutočnosť, že výroba elektrických bicyklov je kapitálovo veľmi náročná, pretože na udržanie výroby sú neustále potrebné značné zásoby častí a súčastí bicyklov. Okrem toho výrobcovia z Únie v posledných rokoch vo veľkom investovali do udržateľnej a ekologickej výroby a zlepšenia výrobkov. Ukončenie antisubvenčných opatrení by zablokovalo rozvoj praktického technického know-how pre aplikáciu vyspelých technológií vrátane automatizácie a nových materiálov.

(248) Okrem toho podľa žiadosti o revízne prešetrovanie pred uplynutím platnosti je odvetvie elektrických bicyklov v Únii jedným z najväčších zelených odvetví, pričom podľa správy *The European Bicycle Industry & Market Profile 2024* viac ako 1 000 malých a stredných podnikov (MSP) vytvára približne 80 000 pracovných miest. Patria sem pracovné miesta v priamej a nepriamej výrobe, v dodávateľských odvetviach, v oblasti príslušenstva k bicyklom, predajniach bicyklov atď.

(249) Na základe uvedených skutočností je predĺženie platnosti opatrení v záujme výrobného odvetvia Únie.

6.2. **Záujem montážnych firiem**

(250) Komisia sa obrátila na všetkých známych používateľov a neprepojených dovozcov.

(251) Po začatí konania sa prihlásila jediná strana, ktorá predložila pripomienky, a to skupina *ad hoc* v mene ôsmich malých spoločností v Únii, ktoré montujú časti a súčasti elektrických bicyklov dovážané z Číny a iných tretích krajín. Ich hlavná pripomienka sa týkala vykonávania opatrení proti dovozu (bežných) častí a súčastí bicyklov z Číny, čo spôsobuje neistotu v súvislosti s právnymi pravidlami dovozu častí a súčastí elektrických bicyklov, a teda sťažuje dovoz častí a súčastí elektrických bicyklov, na ktoré sa opatrenia nevzťahujú. Skupina sa postavila proti rozšíreniu opatrení najmä z dôvodu súčasných problémov s dovozom komponentov spolu s rizikom rozšírenia opatrení na tieto komponenty elektrických bicyklov a tvrdila, že využitie dohľadu nad trhom na kontrolu súladu dovozu z ČĽR so všetkými príslušnými predpismi by bolo účinnejšie na riešenie nekalého obchodu pri dovoze elektrických bicyklov z Číny, ktoré sú často nelegálne a nebezpečné.

(252) Komisia však usúdila, že nie je reálne, aby len dohľad nad trhom a regulačné opatrenia mohli zabrániť ujme spôsobenej dovozom subvencovaných elektrických bicyklov z ČĽR. Ani problémy s presadzovaním colných predpisov v súvislosti s dovozom komponentov pre elektrické bicykle nemôžu odôvodniť ukončenie opatrení, ktoré dosiahli zamýšľaný účinok. V každom prípade presadzovanie opatrení nepatrí do rozsahu prešetrovania.

(253) Po poskytnutí informácií skupina *ad hoc* zopakovala rovnaké tvrdenia. Tvrdila, že Komisia by sa mala zamerať skôr na posilnenie dohľadu nad trhom než na rozšírenie opatrení na ochranu obchodu s cieľom riešiť základné príčiny narušení trhu a zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetky zainteresované strany. Podľa skupiny *ad hoc* opatrenia na ochranu obchodu neúmyselne vytvárajú regulačný rámec, ktorý podporuje dovoz nedostatočne štandardizovaných a nebezpečných bicyklov a zároveň sťažuje život serióznych výrobcov elektrických bicyklov z ČĽR s dlhodobými ambíciami na trhu Únie.

(254) Komisia zastávala názor, že argumenty, ktoré predložila skupina *ad hoc*, sa už riešili v odôvodnení 251. Keďže neboli predložené žiadne nové vecné pripomienky k týmto otázkam, záver uvedený v odôvodnení 252 bol potvrdený.

(255) Skupina *ad hoc* takisto tvrdila, že zrušenie opatrení na ochranu obchodu by neviedlo k výraznému zvýšeniu dovozu spôsobujúceho ujmu, keďže podľa nej skromný podiel čínskeho dovozu na trhu počas ORP vo výške 4,4 % oslabuje tvrdenie, že čínsky dovoz predstavuje značnú hrozbu.

(256) Komisia zvážila skutočnosť, že k zvýšeniu podielu na trhu počas ORP na 4,4 % došlo v situácii, keď boli zavedené opatrenia na ochranu obchodu. V dôsledku opatrení na ochranu obchodu sa podiel čínskeho dovozu na trhu počas posudzovaného obdobia zvýšil len o 2,1 percentuálneho bodu. Vzhľadom na atraktívnosť trhu Únie, výrobnú kapacitu a voľnú kapacitu v ČĽR a vzťah medzi vývoznými cenami do tretích krajín a cenovou úrovňou v Únii Komisia dospela k záveru, že ak by sa opatrenia zrušili, došlo by k výraznému zvýšeniu dumpingového dovozu z ČĽR na úrovni cien spôsobujúcich ujmu. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

(257) Skupina *ad hoc* okrem toho tvrdila, že Komisia vychádzala z neoverených informácií a tvrdení, ktoré ohrozujú nestrannosť prešetrovania, predovšetkým pokiaľ ide o informácie a tvrdenia, ktoré pochádzajú od žiadateľa.

(258) Ako sa uvádza v odôvodneniach 33 a 34, Komisia uplatnila článok 28 základného nariadenia, keďže spolupráca zo strany výrobcov elektrických bicyklov v ČĽR nebola dostatočná na vyvodenie reprezentatívnych zistení na účely tohto revízneho prešetrovania pred uplynutím platnosti a vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu zo strany čínskej vlády a iných príslušných strán v ČĽR sa Komisia v súlade s článkom 28 základného nariadenia uchýlila k použitiu dostupných skutočností. Zistenia týkajúce sa pravdepodobnosti pokračovania subvencovania a pravdepodobnosti opätovného výskytu ujmy boli preto založené na dostupných skutočnostiach, najmä na informáciách predložených spolu so žiadosťou o revízne prešetrovanie, na informáciách získaných od spolupracujúcich strán v priebehu prešetrovania (konkrétne od žiadateľa a výrobcov z Únie zaradených do vzorky), na informáciách zo zistení Komisie v pôvodnom prešetrovaní, na zisteniach najnovších antisubvenčných prešetrovaní vykonaných Komisiou v súvislosti s podporovanými odvetviami v Číne a na pracovnom dokumente útvarov Komisie o výrazných deformáciách. Všetky informácie, ktoré predložili výrobcovia z Únie zaradení do vzorky, boli dôkladne overené. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

6.3. **Záujem používateľov a neprepojených dovozcov**

(259) Okrem uvedeného podania sa neprihlásili žiadni používatelia ani neprepojení dovozcovia, ktorí by na tomto prešetrovaní spolupracovali a predložili vyplnený dotazník. Komisia na základe informácií, ktoré mala k dispozícii, zistila, že neexistujú žiadne dôkazy, ktoré by boli v rozpore so záverom pôvodného prešetrovania, že negatívne účinky na neprepojených dovozcov nemožno považovať za neprimerané a že ich zmierňuje dostupnosť alternatívnych zdrojov dodávok. Pozitívny vplyv vyrovnávacích opatrení na trh Únie, najmä na výrobné odvetvie Únie, prevážil nad potenciálnym negatívnym vplyvom na iné záujmové skupiny. Prešetrovaním sa skutočne potvrdilo, že okrem Číny existuje čoraz viac ďalších zdrojov dodávok z tretích krajín. Komisia preto dospela k záveru, že pokračovanie opatrení by nebolo pre používateľov a dovozcov neprimerane škodlivé.

(260) Po zverejnení jedna zainteresovaná strana tvrdila, že ak sa opatrenia nezrušia, elektrické bicykle budú naďalej zbytočne predražené a pre používateľov budú menej dostupné. Táto strana tvrdila, že ak by sa opatrenia zrušili, zníženie ceny elektrických bicyklov by viedlo k výraznému zvýšeniu predaja elektrických bicyklov. Komisia usúdila, že nižšie ceny nemusia nevyhnutne viesť k zvýšeniu predaja, pretože keď používatelia zvažujú nákup elektrického bicykla, okrem ceny sú kritériami aj bezpečnosť, kvalita, spoľahlivosť a služby. Takisto, ak by sa opatrenia zrušili, malo by to negatívny vplyv na hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie, a to by ovplyvnilo inovácie a rozmanitosť výrobkov a viedlo by to k menšiemu výberu pre používateľov. Na základe toho bolo toto tvrdenie zamietnuté.

6.4. **Záver o záujme Únie**

(261) Komisia na základe uvedených skutočností dospela k záveru, že neexistujú žiadne presvedčivé dôvody týkajúce sa záujmu Únie, ktoré by hovorili v neprospech zachovania existujúcich opatrení na dovoz prešetrovaného výrobku s pôvodom v ČĽR.

7. **ANTISUBVENČNÉ OPATRENIA**

(262) Na základe záverov, ku ktorým Komisia dospela v súvislosti s pokračovaním subvencovania, opätovným výskytom ujmy a záujmom Únie by sa mali antisubvenčné opatrenia týkajúce sa dovozu elektrických bicyklov s pôvodom v ČĽR zachovať.

(263) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania súvisiace s rozdielmi v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálnych vyrovnávacích ciel. Uloženie individuálnych vyrovnávacích ciel sa uplatňuje len po predložení platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Až do predloženia takejto faktúry by mal dovoz podliehať vyrovnávaciemu clu uplatniteľnému na „všetok ostatný dovoz s pôvodom v ČĽR“.

(264) Hoci je predloženie tejto faktúry nevyhnutné na to, aby colné orgány členských štátov mohli na dovoz uplatniť individuálne sadzby vyrovnávacieho cla, nejde o jediný prvok, ktorý majú colné orgány zohľadňovať. Colné orgány členských štátov totiž aj v prípade, že sa tovar predkladá s faktúrou spĺňajúcou všetky požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia, musia vykonať svoje zvyčajné kontroly a môžu si podobne ako vo všetkých ostatných prípadoch vyžiadať ďalšie doklady (prepravné doklady atď.), aby mohli overiť správnosť údajov uvedených vo vyhlásení a zabezpečiť, že následné uplatnenie nižšej colnej sadzby je odôvodnené v súlade s colnými predpismi.

(265) Ak by sa po uložení príslušných opatrení výrazne zvýšil objem dovozu do Únie jednej zo spoločností, na ktoré sa vzťahujú nižšie individuálne colné sadzby, takéto zvýšenie objemu by sa mohlo samo osebe považovať za zmenu v štruktúre obchodu v dôsledku uloženia opatrení v zmysle článku 23 ods. 1 základného nariadenia. Za takýchto okolností a za predpokladu splnenia podmienok sa môže začať prešetrovanie obchádzania opatrení. V tomto prešetrovaní sa môže okrem iného preskúmať potreba odňatia individuálnej colnej sadzby, resp. sadzieb a následného uloženia cla pre celú krajinu.

(266) Individuálne sadzby vyrovnávacieho cla pre jednotlivé spoločnosti uvedené v tomto nariadení sa uplatňujú výlučne na dovoz prešetrovaného výrobku s pôvodom v ČĽR, ktorý vyrábajú vymenované právnické osoby. Na dovoz prešetrovaného výrobku vyrobeného akoukoľvek inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s osobitne uvedenými subjektmi, by sa mala uplatňovať sadzba cla vzťahujúca sa na „všetok ostatný dovoz s pôvodom v Čínskej ľudovej republike“. Nemala by sa na ne uplatňovať žiadna z individuálnych sadzieb vyrovnávacieho cla.

(267) Spoločnosť môže požiadať o uplatňovanie individuálnej colnej sadzby, ak následne zmení názov svojho subjektu. Táto žiadosť musí byť adresovaná Komisii ([88]). Žiadosť musí obsahovať všetky relevantné informácie, ktoré umožnia preukázať, že uvedenou zmenou nie je dotknuté právo spoločnosti využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje. Ak zmenou názvu spoločnosti nie je dotknuté jej právo využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje, v *Úradnom vestníku Európskej únie* sa uverejní pozmeňujúce nariadenie o zmene názvu.

(268) Podľa článku 109 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2024/2509 ([89]) o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie, ak sa má vrátiť suma v dôsledku rozsudku Súdneho dvora Európskej únie, sadzbou úroku, ktorý sa má zaplatiť, by mala byť sadzba, ktorú Európska centrálna banka uplatňuje na svoje hlavné refinančné operácie, uverejnená v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* v prvý kalendárny deň každého mesiaca.

(269) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/1036,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Ukladá sa konečné vyrovnávacie clo na dovoz bicyklov s pedálmi, s pomocným elektrickým motorom, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN 8711 60 10 a ex 8711 60 90 (kód TARIC 8711 60 90 10).

2. Sadzba konečného vyrovnávacieho cla uplatniteľná na čistú frankocenu na hranici Únie pred preclením je v prípade výrobku opísaného v odseku 1 a vyrobeného ďalej uvedenými spoločnosťami takáto:

Krajina pôvodu	Spoločnosť	Konečné vyrovnávacie clo	Doplnkový kód TARIC
Čínska ľudová republika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium.
([89]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2024/2509 z 23. septembra 2024 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie (Ú. v. EÚ L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Krajina pôvodu	Spoločnosť	Konečné vyrovnávacie clo	Doplnkový kód TARIC
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd and 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
	Ostatné spolupracujúce spoločnosti uvedené v prílohe I	9,2 %	Pozri prílohu I
	Nespolupracujúce spoločnosti v pôvodnom antisubvenčnom nariadení, ale spolupracujúce v paralelnom pôvodnom antidumpingovom prešetrovaní, uvedené v prílohe II	17,2 %	Pozri prílohu II
	Všetok ostatný dovoz s pôvodom v Čínskej ľudovej republike	17,2 %	C999

3. Uplatňovanie individuálnych colných sadzieb stanovených pre spoločnosti uvedené v odseku 2 je podmienené predložením platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov, ktorá musí obsahovať vyhlásenie s dátumom a podpisom pracovníka subjektu, ktorý takúto faktúru vystavil, s uvedením jeho mena a funkcie, v tomto znení: „Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že (objem) (prešetrovaného výrobku) predaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, vyrobila spoločnosť (názov a adresa spoločnosti) (doplnkový kód TARIC) v [dotknutej krajine]. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.“ Ak sa takáto faktúra nepredloží, uplatňuje sa clo uplatňované na všetky ostatné spoločnosti.

4. V prípadoch, keď bolo vo vzťahu k určitým vyvážajúcim výrobcom vyrovnávacie clo odpočítané od antidumpingového cla, žiadosti o vrátenie cla podľa článku 21 nariadenia (EÚ) 2016/1037 takisto povedú k posúdeniu dumpingového rozpätia daného vyvážajúceho výrobcu, ktoré existovalo počas obdobia prešetrovania vrátenia cla. Suma, ktorá sa má žiadateľovi o vrátenie cla vrátiť, nesmie presiahnuť rozdiel medzi vybraným clom a kombinovaným vyrovnávacím a antidumpingovým clom stanoveným v rámci prešetrovania vrátenia cla.

5. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 23. januára 2025

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

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

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

PRÍLOHA II

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