# IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/114

## z dne 23. januarja 2025

## o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 18 Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti subvencioniranemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije ([1]) (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), in zlasti člena 18 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

### 1. POSTOPEK

#### 1.1 Veljavni ukrepi

(1) Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija) je z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/72 ([2]) (v nadaljnjem besedilu: prvotna uredba) uvedla izravnalno dajatev na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: LRK ali zadevna država ali Kitajska). Trenutno veljavne izravnalne dajatve znašajo od 3,9 % do 17,2 % (v nadaljnjem besedilu: prvotni ukrepi). Za preiskavo, zaradi katere so bili uvedeni prvotni ukrepi, se v nadaljnjem besedilu uporablja izraz „prvotna preiskava“.

(2) Po sodbi Splošnega sodišča v zadevi T-243/19 so bile marca 2023 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/610 ([3]) za družbo Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd ponovno uvedene izravnalne dajatve. Ponovno uvedena dajatev je bila določena na enaki ravni kot v prvotni uredbi. Zato so trenutno veljavne stopnje izravnalne dajatve tiste, ki so bile določene z Izvedbeno uredbo (EU) 2019/72.

(3) Komisija je z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/73 ([4]) uvedla tudi dokončne protidampinške ukrepe na uvoz električnih koles s poreklom iz Kitajske. Trenutno veljavne protidampinške dajatve znašajo od 9,9 % do 70,1 %.

#### 1.2 Začetek pregleda zaradi izteka ukrepov

(4) Komisija je 17. januarja 2024 na podlagi člena 18 osnovne uredbe začela pregled zaradi izteka ukrepov v zvezi z uvozom električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske v Unijo. Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([5]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o začetku).

([1]) UL L 176, 30.6.2016, str. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.
([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/72 z dne 17. januarja 2019 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 16, 18.1.2019, str. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/610 z dne 17. marca 2023 o ponovni uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske v zvezi z družbo Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd na podlagi sodbe Splošnega sodišča v zadevi T-243/19 (UL L 80, 20.3.2023, str. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).
([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/73 z dne 17. januarja 2019 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in pobiranju začasne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 16, 18.1.2019, str. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([5]) Obvestilo o začetku pregleda zaradi izteka protisubvencijskih ukrepov, ki se uporabljajo za uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Komisija je preiskavo začela na podlagi zahtevka za pregled, ki ga je 16. oktobra 2023 vložilo Združenje evropskih proizvajalcev koles (v nadaljnjem besedilu: zahtevek in vložnik) v imenu industrije električnih koles v Uniji v smislu člena 10(6) osnovne uredbe. Zahtevek je vseboval dokaze o verjetnosti nadaljevanja subvencioniranja in ponovitve škode industriji Unije, ki so zadostovali za začetek preiskave.

(6) Komisija je pred začetkom pregleda zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 10(7) osnovne uredbe uradno obvestila kitajsko vlado ([6]), da je prejela pravilno dokumentiran zahtevek, in jo povabila na posvetovanje. Kitajska vlada se na vabilo ni odzvala in zato posvetovanja ni bilo.

### 1.3 **Obdobje preiskave v zvezi s pregledom in obravnavano obdobje**

(7) Preiskava subvencioniranja in škode je zajemala obdobje od 1. januarja 2023 do 31. decembra 2023 (v nadaljnjem besedilu: obdobje preiskave v zvezi s pregledom ali OPP). Preučitev trendov, pomembnih za oceno verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve škode, je zajemala obdobje od 1. januarja 2020 do konca obdobja preiskave v zvezi s pregledom (v nadaljnjem besedilu: obravnavano obdobje).

### 1.4 **Zainteresirane strani**

(8) Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani pozvala, naj stopijo v stik z njo, če želijo sodelovati v preiskavi. Poleg tega je o začetku pregleda zaradi izteka ukrepa izrecno obvestila vložnika, vse znane proizvajalce Unije, znane proizvajalce v LRK in organe LRK, znane uvoznike, uporabnike ter združenja, za katera je znano, da jih to zadeva, ter jih povabila k sodelovanju.

(9) Zainteresirane strani so imele možnost, da podajo pripombe glede začetka pregleda zaradi izteka ukrepov in zahtevajo zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih. Odzvala se je *ad hoc* skupina v imenu osmih družb v Uniji, ki sestavljajo dele za električna kolesa, uvožene iz Kitajske in drugih tretjih držav, in predložila pripombe. Te pripombe se niso nanašale na začetek kot tak in so obravnavane v nadaljevanju v oddelku 6 o interesu Unije. Ta skupina je zahtevala tudi zaslišanje pred Komisijo, ki je potekalo 30. aprila 2024.

### 1.5 **Vzorčenje**

(10) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da bo morda izbrala vzorec zainteresiranih strani v skladu s členom 27 osnovne uredbe.

#### 1.5.1 *Vzorčenje proizvajalcev Unije*

(11) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da se je odločila, da bo uporabila vzorčenje in tako preiskavo omejila na smiselno število proizvajalcev Unije. Vzorec je izbrala na podlagi največje reprezentativne količine proizvodnje, ki jo je bilo mogoče v razpoložljivem času ustrezno preiskati.

(12) Komisija je v skladu s členom 27 osnovne uredbe zainteresirane strani pozvala k predložitvi pripomb o začasnem vzorcu. Glede začasnega vzorca ni prejela nobene pripombe. Vzorec se je štel za reprezentativnega za industrijo Unije.

#### 1.5.2 *Vzorčenje uvoznikov*

(13) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je nepovezane uvoznike pozvala, naj ji zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku.

(14) Obrazca za vzorčenje ni izpolnil noben nepovezani uvoznik.

([6]) Izraz „kitajska vlada“ se v tej uredbi uporablja široko, tako da vključuje državni svet ter vsa ministrstva, službe, agencije in uprave na centralni, regionalni ali lokalni ravni.

1.5.3 *Vzorčenje proizvajalcev izvoznikov iz LRK*

(15) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je vse znane proizvajalce iz LRK pozvala, naj predložijo informacije, določene v obvestilu o začetku. Poleg tega je predstavništvo Ljudske republike Kitajske pri Evropski uniji pozvala, naj opredeli morebitne druge proizvajalce, ki bi jih zanimalo sodelovanje v preiskavi, in/ali vzpostavi stik z njimi.

(16) Izpolnjen obrazec za vzorčenje sta predložila samo dva proizvajalca izvoznika iz Ljudske republike Kitajske, zato se vzorčenje ni štelo za potrebno. Vendar sta ti družbi skupaj predstavljali manj kot 0,1 % kitajske industrije električnih koles v smislu (i) izvoza v Unijo, (ii) domače prodaje in (iii) kitajske proizvodne zmogljivosti v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Komisija je zato menila, da se navedeni družbi ne moreta šteti za reprezentativni za kitajsko industrijo električnih koles za namene preiskave v zvezi s pregledom zaradi izteka ukrepov in da njune specifične informacije ne morejo biti podlaga za reprezentativne ugotovitve v zvezi s celotnim izvozom iz LRK v Unijo.

(17) Komisija je zato sklenila, da sodelovanje proizvajalcev električnih koles iz LRK ni bilo zadostno za oblikovanje reprezentativnih ugotovitev, ter je obe družbi in organe Ljudske republike Kitajske obvestila, da namerava uporabiti člen 28 osnovne uredbe ter sprejeti svoje ugotovitve o nadaljevanju ali ponovitvi subvencioniranja in škode v zvezi z uvozom iz Ljudske republike Kitajske na podlagi razpoložljivih dejstev.

1.6 **Izpolnjeni vprašalniki in preveritveni obiski**

(18) Komisija je družbi, ki sta predložili izpolnjen obrazec za vzorčenje, pozvala, naj vzpostavita stik s službami Komisije, če nameravata izpolniti vprašalnik, čeprav nista bili reprezentativni za industrijo električnih koles v LRK (glej zgoraj). Ob začetku preiskave je bil izvod vprašalnika vključen v dokumentacijo, ki je na vpogled zainteresiranim stranem, in objavljen na spletišču GD za trgovino. Predložen ni bil noben izpolnjen vprašalnik.

(19) Komisija je 12. februarja 2024 kitajski vladi poslala vprašalnik. Poleg tega je kitajsko vlado pozvala, naj posebne vprašalnike posreduje (i) družbi China Export & Credit Insurance Corporation (v nadaljnjem besedilu: Sinosure), (ii) proizvajalcem in distributerjem motorjev, baterij ter drugih delov in sestavnih delov za električna kolesa ter (iii) bankam in drugim finančnim institucijam, za katere kitajska vlada ve, da so zadevni industriji zagotovile posojila.

(20) Komisija ni prejela nobenega izpolnjenega vprašalnika. Zato je kitajsko vlado z verbalno noto z dne 5. aprila 2024 obvestila, da namerava v zvezi z zahtevanimi informacijami iz vprašalnikov, poslanih kitajski vladi, uporabiti člen 28 osnovne uredbe, in jo pozvala, naj predloži pripombe. Prejela ni nobene pripombe.

(21) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so bile po njenem mnenju potrebne za ugotovitev verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve dampinga in škode ter interesa Unije. Preveritveni obiski v skladu s členom 26 osnovne uredbe so bili opravljeni v prostorih naslednjih družb:

***Proizvajalci Unije***

— Cube Bikes, Nemčija,

— Accell Hunland, Madžarska,

— Cross, Bolgarija.

### 1.7 **Razkritje**

(22) Komisija je 25. oktobra 2024 razkrila bistvena dejstva in premisleke, na podlagi katerih je nameravala ohraniti veljavne izravnalne dajatve. Za vse strani je bil določen rok, v katerem so lahko predložile pripombe k razkritju.

(23) Več zainteresiranih strani je predložilo pripombe, ki jih je Komisija preučila in obravnavala v oddelkih 2.3, 3.9 in 6 v nadaljevanju. Ena od strani v postopku je zahtevala zaslišanje, njenemu zahtevku pa je bilo ugodeno.

## 2. **IZDELEK, KI SE PREGLEDUJE, ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK**

### 2.1 **Izdelek, ki se pregleduje**

(24) Izdelek, ki se pregleduje, je enak kot v prvotni preiskavi, in sicer kolesa, s pedali, s pomožnim električnim motorjem (v nadaljnjem besedilu: električna kolesa), ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 8711 60 10 in ex 8711 60 90 (oznaka TARIC 8711 60 90 10).

### 2.2 **Zadevni izdelek**

(25) Zadevni izdelek v tej preiskavi je izdelek, ki se pregleduje, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

### 2.3 **Podobni izdelek**

(26) Kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi in potrjeno v tej preiskavi v zvezi s pregledom zaradi izteka ukrepov, imajo naslednji izdelki enake osnovne fizikalne in tehnične lastnosti ter so namenjeni enakim osnovnim uporabam:

— zadevni izdelek, kadar se izvaža v Unijo,

— izdelek, ki se pregleduje ter ki se proizvaja in prodaja na domačem trgu Ljudske republike Kitajske,

— izdelek, ki se pregleduje ter ki ga proizvajalci izvozniki proizvajajo in prodajajo drugje po svetu, ter

— izdelek, ki se pregleduje, ki ga v Uniji proizvaja in prodaja industrija Unije.

(27) Ti izdelki se torej v smislu člena 2, točka (c), osnovne uredbe štejejo za podobne izdelke.

(28) Po razkritju je ena stran pripomnila, da bi morala Komisija podrobneje določiti, da se deli, ki so jih uvozili izvzeti uvozniki in/ali izvzeti tuji izvozniki v skladu z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2024/1279 ([7]) ne bi smeli šteti za zadevni izdelek. Ta stran v postopku je trdila, da bi moralo biti pojasnjeno, da se za dele zadevnega izdelka, ki se uporabljajo pri zadevnem izdelku, ne uporabljajo izravnalne dajatve, če se ti deli uvažajo ločeno.

(29) Komisija je menila, da tako pojasnilo ni upravičeno, saj navedeni deli niso zajeti v ukrepih, ki so predmet tega pregleda. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

([7]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1279 z dne 8. maja 2024 glede izvzetij iz razširjene protidampinške dajatve na nekatere dele za kolesa s poreklom iz Ljudske republike Kitajske v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 88/97 (UL L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

## 3. VERJETNOST NADALJEVANJA SUBVENCIONIRANJA

(30) Komisija je v skladu s členom 18 osnovne uredbe in navedbo v obvestilu o začetku preučila, ali obstaja verjetnost, da se bo zaradi izteka obstoječih ukrepov subvencioniranje nadaljevalo.

### 3.1 Nesodelovanje in uporaba razpoložljivih dejstev v skladu s členom 28(1) osnovne uredbe

(31) Komisija je 12. februarja 2024 kitajski vladi poslala vprašalnik. Poleg tega je kitajsko vlado pozvala, naj posebne vprašalnike posreduje (i) družbi China Export & Credit Insurance Corporation (v nadaljnjem besedilu: Sinosure), (ii) proizvajalcem in distributerjem motorjev, baterij ter drugih delov in sestavnih delov za električna kolesa ter (iii) bankam in drugim finančnim institucijam, za katere kitajska vlada ve, da so zadevni industriji zagotovile posojila.

(32) Komisija ni prejela nobenega izpolnjenega vprašalnika. Zato je kitajsko vlado z verbalno noto z dne 5. aprila 2024 obvestila, da namerava v zvezi z zahtevanimi informacijami iz vprašalnikov, poslanih kitajski vladi, uporabiti člen 28 osnovne uredbe, in jo pozvala, naj predloži pripombe. Prejela ni nobene pripombe.

(33) Ker sodelovanje proizvajalcev električnih koles iz LRK ni bilo zadostno za oblikovanje reprezentativnih ugotovitev za namen tega pregleda zaradi izteka ukrepov (glej uvodni izjavi 16 in 17), kitajska vlada in druge zadevne strani iz LRK, ki so bile pozvane k predložitvi informacij, pa niso sodelovale, kot je opisano zgoraj, je Komisija v skladu s členom 28 osnovne uredbe za ugotavljanje verjetnosti nadaljevanja subvencioniranja industrije električnih koles v LRK uporabila razpoložljiva dejstva.

(34) Zato je Komisija za svojo analizo uporabila vsa dejstva, ki jih je imela na voljo, zlasti:

(a) informacije iz zahtevka;

(b) svoje ugotovitve iz prvotne preiskave, kot so navedene v Izvedbeni uredbi (EU) 2019/72;

(c) ugotovitve iz najnovejših protisubvencijskih preiskav, ki jih je Komisija izvedla v zvezi s spodbujanimi industrijami na Kitajskem, kot so industrija premazanega finega papirja ([8]), vroče valjanih ploščatih izdelkov iz jekla ([9]), steklenih vlaken ([10]) in kablov iz optičnih vlaken ([11]), ter v okviru katerih je preučila podobne subvencije;

(d) Delovni dokument služb Komisije o znatnem izkrivljanju v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite (v nadaljnjem besedilu: poročilo o Kitajski) ([12]).

([8]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1647 z dne 21. avgusta 2023 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz nekaterih vrst premazanega finega papirja s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 18 Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 207, 22.8.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1123 z dne 7. junija 2023 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske na podlagi pregleda zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 18 Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 148, 8.6.2023, str. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/328 z dne 24. februarja 2021 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz izdelkov iz brezkončnih steklenih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 18 Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 65, 25.2.2021, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/72 z dne 18. januarja 2022 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2021/2011 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 12, 19.1.2022, str. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD (2024)91 final z dne 10. aprila 2024.

### 3.2 **Uvodne pripombe o industriji električnih koles v LRK**

(35) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila vizijo kitajske vlade za izboljšanje in spodbujanje ključnih industrij, kot je industrija električnih koles, z izvajanjem več načrtov na nacionalni, lokalni in sektorski ravni. Zlasti so bila v 13. petletnem načrtu za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj LRK, ki zajema obdobje 2016–2020 (v nadaljnjem besedilu: 13. petletni načrt), med strateške industrije uvrščena vozila na pogon z novimi viri energije ([13]), industriji koles in baterij pa sta bili izrecno opredeljeni kot ključni industriji v načrtu razvoja lahke industrije za isto obdobje (2016–2020), ki ga je kitajska vlada pripravila za izvajanje 13. petletnega načrta, in v strategiji Made in China 2025.

(36) Kot je opisano v prvotni uredbi ([14]), sta v skladu z načrtom razvoja lahke industrije industrija koles in električnih koles potrebovali „inženiring za tehnološko reformo“ z „industrializacijo kolesa iz novih materialov, tehnično preobrazbo inteligentne, do okolja prijazne in učinkovite linije za proizvodnjo električnih koles ter ključnih delov“. V tem načrtu so bili priporočeni tudi: „Spodbujanje industrije koles, da se razvija v smeri izdelave lahkih, raznovrstnih, modnih in inteligentnih koles. Pospeševanje raziskav in razvoja ter uporabe visokotrdnega lahkega materiala, prenosa moči, pogonskega sistema, nove energije, inteligentne tehnologije zaznavanja in tehnologije interneta stvari. Poudarek na razvoju raznovrstnih koles, primernih za modne in prostočasne namene, vadbo in pridobivanje telesne zdržljivosti, terensko vožnjo na dolge razdalje ter zlaganje ob zagotavljanju visoke zmogljivosti, in električnega kolesa, ki ustreza standardnemu in inteligentnemu električnemu kolesu z litij-ionsko baterijo.“ Poleg tega so bili v načrtu razvoja lahke industrije navedeni nekateri konkretni ukrepi politike za spodbujanje ključnih industrij, kot sta industriji električnih koles in baterij. Med njimi so bili zlasti ukrepi, kot so reforma za povečanje dostopa do trga, povečanje podpore politiki obdavčenja financiranja in finančna podpora.

(37) Poleg tega je bila industrija koles v 13. petletnem načrtu za industrijo koles in električnih koles (2016–2020), ki ga je izdalo Kitajsko združenje za kolesa (v nadaljnjem besedilu: združenje CBA), uvrščena med „nastajajoče industrije“ in v načrtu je bilo navedeno: „Nastajajoče industrije se dvigujejo na raven nacionalne strategije, kot so nova energija, nov material, internet, ohranjanje energije in varstvo okolja ter informacijska tehnologija, zato je pri tradicionalnih industrijah vstop v srednje- in visokocenovno skupnost postal neizogiben trend. Zlasti po tem, ko je bilo na peti plenarni seji predlagano ‚spodbujanje nizkoogljičnega razvoja prometa in prevoza ter zelenih potovanj s kolesi‘, se bodo industriji koles zagotovo ponudile nove zgodovinske priložnosti za razvoj.“ V 13. načrtu za kolesa je bilo navedeno še: „Obseg izvoza koles in nadomestnih delov bo ostal stabilen, izvoz električnih koles pa se bo močno povečal. Integracija industrije se bo še naprej krepila, prispevek vodilnih podjetij k obsegu proizvodnje pa bo presegel 50 %. Industrija bo negovala, skupaj zgradila in izboljšala 3–5 industrijskih grozdov in značilnih regij. Delež srednje- in visokocenovnih koles in električnih koles na litijevo baterijo se bo vsako leto povečal.“ Ena od glavnih nalog iz načrta je bila „nadaljevati spodbujanje razvoja raznovrstnih, oznamčenih in visokocenovnih koles v industriji ter postopoma povečati delež ljudi, ki potujejo s kolesom, in delež srednje- ter visokocenovnih koles; ustvariti lahka pametna električna kolesa na litijevo baterijo ter nenehno izboljševati tržni delež koles na litijevo baterijo in delež izvoza električnih koles ([15]).“

(38) Kitajska vlada je v Katalogu naložbenih projektov, za katere sta potrebna vladna preveritev in odobritev, izrazila povečano dajanje prednosti vozilom na alternativne vire energije, vključno z električnimi kolesi: „Proizvodna zmogljivost, ki povečuje število vozil, ki jih poganjajo tradicionalna goriva, se strogo nadzoruje tako, da se graditev pri novih proizvajalcih vozil, ki jih poganjajo tradicionalna goriva, praviloma ne bo preverjala in odobravala. Prizadevati si je treba za aktivno usmerjanje zdravega in urejenega razvoja vozil na alternativne vire energije ([16]).“

(39) Industrija električnih koles je bila opredeljena kot strateška/spodbujana ključna industrija, katere razvoj bi bilo treba prednostno obravnavati in ga podpirati, tudi v strategiji Made in China 2025, Sklepu št. 40 in nacionalnem osnutku za srednjeročni in dolgoročni razvoj znanosti in tehnologije (2006–2020) ([17]).

([13]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave 97 do 100.
([14]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave 101 do 106.
([15]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave 109 do 113.
([16]) Prav tam, uvodna izjava 114.
([17]) Prav tam, uvodna izjava 129.

(40) Poleg tega je bilo v prvotni preiskavi ugotovljeno, da je kitajska vlada z različnimi načrti na nacionalni, regionalni in sektorski ravni poleg industrije električnih koles spodbujala tudi industrijo njihovih delov, zlasti motorjev in baterij ([18]). Zlasti v 13. petletnem načrtu je bila izrecno predvidena podpora razvoju visokoučinkovitega shranjevanja energije, v načrtu razvoja lahke industrije pa je bila industrija baterij navedena kot ključna industrija. Poleg tega so bili deli koles, zlasti baterije in lahke kovine za okvire, navedeni kot spodbujane industrije v Katalogu smernic za industrije s tujimi naložbami ter Katalogu prednostnih industrij za tuje naložbe v srednji in zahodni Kitajski. Nazadnje, litij-ionske baterije so bile uvrščene na seznam spodbujane industrije v Katalogu za usmerjanje prestrukturiranja industrije.

(41) Komisija je zato v prvotni uredbi sklenila, da se industriji električnih koles in njihovih delov štejeta za ključni/strateški industriji, katerih razvoj je cilj politike, za katerega si kitajska vlada dejavno prizadeva ([19]).

(42) V zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov je bilo potrjeno, da kitajska vlada z različnimi dokumenti politike in zakonodajo še naprej dejavno podpira razvoj industrije električnih koles in delov, ki se še vedno šteje za ključno industrijo na Kitajskem, kot je navedeno v nadaljevanju.

***14. petletni načrt***

(43) V 14. petletnem načrtu za obdobje 2021–2025 je poudarjena strateška vizija kitajske vlade za izboljšanje in spodbujanje ključnih industrij ([20]). V skladu s poglavjem I načrta je eno glavnih razvojnih načel spodbujati nadgradnjo tradicionalne industrijske strukture ter poglobiti „tehnološko revolucijo in industrijsko preobrazbo“. Ta zamisel je podrobneje predstavljena v poglavju IV, katerega cilj je razviti optimiziran sodoben industrijski sistem, da bi Kitajska postala „proizvodna velesila“. Kot je veljalo že za 13. petletni načrt, se v skladu z načrtom podpira razvoj in spodbuja proizvodnja „vozil na pogon z novimi viri energije ter zelenih in okolju prijaznih izdelkov“ za „pospešitev in razširitev“ nastajajočih industrij.

(44) 14. petletni načrt se izvaja z lokalnimi in sektorskimi načrti, v katerih je določena usmeritev politik, ki jih je treba izvajati za razvoj strateških industrij in sektorjev.

(45) Poleg 14. petletnega načrta se na vsaki podcentralni ravni izvajajo provincialni in lokalni načrti, da se zagotovijo učinkoviti ukrepi. Zlasti:

(46) Provinca Tianjin je v svojem 14. petletnem načrtu za visokokakovostni razvoj proizvodne industrije predvidela pospešeno preobrazbo v „močno proizvodno mesto“ ([21]). V provinci Tianjin menijo, da je sektor koles/električnih koles „koristna industrija“, ki jo je treba „odločno“ razvijati ([22]). Provinca Tianjin prednostno obravnava tudi vozila na pogon z novimi viri energije ter poleg njih želi razvijati tudi energijsko varčna vozila. V načrtu province Tianjin je predvidena razširitev industrije litij-ionskih baterij z razvojem materialov, kot so nikelj, grafit ter spojine ogljika in silicija, da bi se pospešila njihova uporaba v vozilih na pogon z novimi viri energije. Prednostno področje podpore vključuje tudi druge materiale, pomembne za proizvodnjo električnih koles, kot so plošče iz zlitine magnezija in aluminija za dele, npr. pesta koles, visokokakovostno jeklo za jeklene palice in jeklene žice ([23]). Urad za zunanje zadeve občinske ljudske vlade Tianjina je v podporo 14. petletnemu načrtu objavil seznam 33 političnih spodbud za izboljšanje gospodarstva v prvem četrtletju leta 2023, vključno s subvencijami v višini do 50 milijonov jenov na podjetje ([24]).

([18]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, uvodne izjave 116 do 128.
([19]) Prav tam, uvodna izjava 130.
([20]) NPC, 2021, osnutek 14. petletnega programa za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj. Ljudske republike Kitajske ter dolgoročne vizije do leta 2035, na voljo na: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (dostop: 22.11.2023) (v kitajskem jeziku).
([21]) 14. petletni načrt za visokokakovostni razvoj proizvodne industrije v Tianjinu.
([22]) Prav tam, strani 23 in 24.
([23]) Prav tam, strani 14–20.
([24]) 33 političnih spodbud Tianjina za izboljšanje gospodarstva v prvem četrtletju leta 2023, odstavki 10, 17 in 18.

(47) Načrt za visokokakovostni razvoj proizvodne industrije v provinci Jiangsu v okviru 14. petletnega načrta kot cilj določa uspešen razvoj proizvodnih industrij. Vozila na pogon z novimi viri energije so ena ključnih industrijskih prednostnih nalog, ki se bodo podpirala s programi raziskav in razvoja ter spodbujanjem združitev in pripojitev ([25]). Litij-ionske baterije se štejejo za osnovne izdelke za električna vozila, njihov razvoj pa naj bi se podpiral z izvajanjem programov raziskav in razvoja ([26]).

(48) V akcijskem načrtu za spodbujanje stalnega napredka in izboljšanja kakovosti industrijskega gospodarstva v provinci Zhejiang je predvidena okrepitev industrijske verige s poudarkom na nekaterih industrijah, vključno z vozili na pogon z novimi viri energije. Taka vozila so eden od sedemindvajsetih sektorjev, ki jih bo provinca Zhejiang finančno podpirala ([27]).

(49) V akcijskem načrtu za razvoj strateških temeljnih industrijskih grozdov sodobne lahke industrije in tekstilne industrije v provinci Guangdong (2021–2025) so sistemi koles za prenos moči navedeni med ključnimi tehnologijami in materiali v ključnih industrijah sodobne lahke industrije in tekstilne industrije. V načrtu je pet mest v provinci Guangdong navedenih kot kitajske „doline koles“ (tj. Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan in Zhongshan) ([28]).

(50) Na ravni industrijskega sektorja je Kitajsko združenje za kolesa (v nadaljnjem besedilu: CBA) izdalo 14. petletni načrt za kolesa in električna kolesa, da bi utrlo pot širitvi kitajskih koles in električnih koles na tuje trge. Kot je bilo potrjeno tudi v prvotni preiskavi ([29]), je združenje CBA javni organ v smislu člena 2, točka (b), osnovne uredbe. Združenje CBA deluje pod okriljem kitajskega nacionalnega sveta za lahko industrijo (v nadaljnjem besedilu: CNLIC), nekdanjega ministrstva za lahko industrijo. Poleg tega je upravni odbor združenja CBA tesno povezan s kitajsko vlado. Poleg tega mora biti izvršni direktor ali predsednik državnega podjetja ali združenja za kolesa vselej član Komunistične partije Kitajske (v nadaljnjem besedilu: KPK). Tudi odbori zasebnih podjetij za električna kolesa, ki so člani združenja CBA in vključeni v njegov odbor, morajo vselej vključevati člana KKP, kar potrjuje, da je združenje CBA javni organ.

(51) V skladu s 14. načrtom za kolesa je treba splošne razmere za razvoj industrije koles/električnih koles upravljati „centralizirano“ z reformami in osredotočanjem na splošni cilj izboljšanja kakovosti, povečanja učinkovitosti ter nadgradnje in izgradnje države z močno industrijo koles/električnih koles. Načrt določa tudi cilje za ohranitev velikega obsega izvoza koles/električnih koles in povečanje deležev kitajskih proizvajalcev na mednarodnih trgih ([30]). Te cilje bi bilo treba doseči z izvajanjem podpornih politik, kot je dodelitev posebnih sredstev za podporo razvoju industrije koles/električnih koles ([31]).

(52) V 14. petletnem načrtu za kolesa in električna kolesa so opisani trije vidiki razvoja kitajske industrije koles/električnih koles v prihodnjem obdobju, ki zajema 14. petletno obdobje: (i) do leta 2025 je treba utrditi oblikovanje velesile na področju koles/električnih koles z modernizacijo; (ii) do leta 2035 bo kitajska industrija koles/električnih koles postala prevladujoča sila na mednarodnem trgu; (iii) do sredine stoletja bo Kitajska postala proizvajalka koles/električnih koles s „statusom velesile na področju koles/električnih koles“ ([32]). Poleg splošnega nacionalnega načrta za industrijo koles/električnih koles 14. petletni načrt za kolesa in električna kolesa določa tudi „regionalne usklajene razvojne strategije“ ([33]). Deset regij in pokrajin ([34]) je pozvanih k izvedbi predvidenega industrijskega okvira za spodbujanje proizvodnje električnih koles, koles in delov za kolesa z namenom uveljavitve na svetovni ravni.

([25]) Načrt za visokokakovostni razvoj predelovalne industrije v provinci Jiangsu, stran 42.
([26]) Prav tam, stran 27.
([27]) Akcijski načrt za spodbujanje stalnega napredka in izboljšanja kakovosti industrijskega gospodarstva v provinci Zhejiang, strani 2 in 15.
([28]) Akcijski načrt za razvoj strateških temeljnih industrijskih grozdov sodobne lahke industrije in tekstilne industrije v provinci Guangdong (2021–2025), strani 12 in 15.
([29]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72 (v nadaljnjem besedilu: prvotna preiskava v zvezi z *električnimi kolesi iz Kitajske*).
([30]) 14. petletni načrt za kolesa in električna kolesa, strani 3 in 4 ter 13 in 14. Na voljo na: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Prav tam, strani 59, 62 in 63.
([32]) Prav tam, strani 27 in 28.
([33]) Prav tam, strani 35–37.
([34]) Tianjin, cona za sorazvoj koles in delov v okrožju Wuqing, provinca Hebei, provinca Jiangsu, baza za izvoz koles v mestu Suzhou, provinca Zhejiang, cona za proizvodnjo in izvoz električnih koles v mestu Taizhou, provinca Guangdong, industrijska baza za raziskave in razvoj ter oblikovanje športnih koles v mestu Foshan in provinca Guangxi.

(53) Drug pomemben dokument politike so Usmerjevalna mnenja o spodbujanju visokokakovostnega razvoja lahke industrije, in sicer je v tem dokumentu predvidenih več podpornih ukrepov za kitajsko industrijo koles, električnih koles in sestavnih delov ([35]). Namen tega dokumenta je spodbuditi inovacije in proizvodnjo vseh vrst koles in električnih koles ter razviti proizvodnjo baterij za digitalno in zeleno preobrazbo. To naj bi se doseglo z ukrepi fiskalne in finančne podpore, vzpostavitvijo integriranih industrijskih grozdov ter zagotavljanjem prednosti na podlagi politik v okviru pobude En pas, ena pot in strategije „globalnega poslovanja“ ([36]).

***Strategija Made in China 2025***

(54) Strategija Made in China 2025 je državna industrijska politika, v skladu s katero naj bi LRK z vladnimi subvencijami, podjetji v državni lasti in pridobivanjem intelektualne lastnine postala prevladujoča sila v svetovni visokotehnološki proizvodnji in tako nadomestila tuje zmogljivosti ([37]). Urad trgovinskega predstavnika Združenih držav Amerike (USTR) je ugotovil tudi, da je kitajska država ustanovila sklade, ki imajo na voljo več kot 500 milijard USD za podporo opredeljenim industrijam ([38]).

(55) Politika Made in China 2025 vključuje ukrepe, ki so neposredno relevantni za proizvodnjo električnih koles, pri čemer so navedene strateške naloge, ki jih je treba izvesti do leta 2025, vključno z okrepitvijo „prizadevanj na področju raziskav in razvoja napredne energijsko varčne tehnologije in okoljevarstvene tehnologije, procesov in opreme“, krepitvijo „raziskav in razvoja zelenih izdelkov, posplošitvijo tehnik za izdelavo lahkih izdelkov, majhno porabo energije in preprosto predelavo, nenehnim spodbujanjem energijske učinkovitosti končnih izdelkov, ki rabijo energijo, vključno z motorji, kotli, motorji z notranjim zgorevanjem in električnimi aparati, […] in energičnim spodbujanjem zelenega in nizkoogljičnega razvoja industrije novih materialov, industrije novih virov energije in industrije visokocenovne opreme“ ([39]).

***Sklep št. 40***

(56) Sklep št. 40 državnega sveta je pravni dokument, izdan leta 2005, njegov namen pa je spodbujati prilagajanje industrijske strukture na Kitajskem s spodbujanjem razvoja visokotehnoloških industrij in odpravo zastarelih proizvodnih zmogljivosti ([40]). Katalog smernic za prilagajanje industrijske strukture, ki je ukrep za izvajanje Sklepa št. 40, kitajski vladi zagotavlja ključne smernice za naložbene projekte ter oblikovanje in izvrševanje politik na področju javnih financ, obdavčitve, kreditov, uvoza in izvoza ter zemljišč ([41]).

(57) V Sklepu št. 40, ki je pravno zavezujoč za javne organe in gospodarske subjekte v LRK, so različni industrijski sektorji razvrščeni v tri kategorije, in sicer: spodbujani, omejeni in prepovedani projekti. V skladu s Sklepom št. 40 je več pomembnih sektorjev opredeljenih kot spodbujanih, kar pomeni, da se zanje nato zagotavlja več subvencij (državni svet vsem kitajskim finančnim institucijam naroči, naj zagotovijo kreditno podporo, in obljublja izvajanje „drugih preferenčnih politik za spodbujane projekte“). Zlasti baterije in lahki materiali so v Katalogu smernic za prilagajanje industrijske strukture iz leta 2019 uvrščeni v kategorijo „spodbujanih“ projektov (v poglavju XIX) ([42]).

([35]) Usmerjevalna mnenja o spodbujanju visokokakovostnega razvoja lahke industrije, 2022, na voljo na: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Prav tam, točke 17, 18, 20, 21 in 23.

([37]) Obvestilo državnega sveta o objavi strategije Made in China 2025“, na voljo na: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, Poročilo Kongresu o skladnosti Kitajske s pravili STO za leto 2019, marec 2020, str. 31 (na voljo na: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Obvestilo državnega sveta o objavi strategije Made in China 2025 (na voljo na: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

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

([41]) Sklep št. 40 državnega sveta o razglasitvi in izvajanju začasnih določb o spodbujanju prilagajanja industrijske strukture (2005); Katalog smernic za prilagajanje industrijske strukture (2019) (na voljo na: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Katalog smernic za prilagajanje industrijske strukture (2019), str. 17 (na voljo na: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Poleg tega so deli koles ter zlasti baterije in lahke kovine za okvire v Katalogu spodbujanih industrij za tuje naložbe (različica iz leta 2020) uvrščeni na seznam „spodbujanih industrij“ ([43]).

***Sklepi***

(59) Ker ni informacij, ki bi kazale drugače, navedeno kaže, da so električna kolesa in njihova dobavna veriga še naprej med industrijami, ki jih kitajska vlada „spodbuja“, in so zato upravičene do stalne podpore kitajske vlade, ki vključuje dostop do preferenčnega financiranja, oprostitev davka, vložkov za plačilo, ki je nižje od primernega (zemljišč, baterij, motorjev itd.), ter do programov nepovratnih sredstev na nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

### 3.3 Subvencije in programi subvencij, preučeni v sedanjem pregledu zaradi izteka ukrepov

(60) Komisija se je zaradi nesodelovanja odločila, da bo v skladu s členom 28 osnovne uredbe najprej preučila, ali so subvencije, proti katerim so bili v prvotni preiskavi uvedeni izravnalni ukrepi in ki so navedene v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov, industriji električnih koles v LRK v obdobju preiskave v zvezi s pregledom še naprej prinašale ugodnosti, nato pa, ali obstaja verjetnost, da se bo subvencioniranje v primeru izteka ukrepov nadaljevalo.

(61) Navedene subvencije ali programi subvencij so opisani v nadaljevanju.

(a) Preferenčno financiranje

*Posojila in kreditne linije*

(b) Zavarovanje izvoznih kreditov

(c) Zagotavljanje blaga s strani vlade za plačilo, ki je nižje od primernega

*Zagotavljanje motorjev za plačilo, ki je nižje od primernega*

*Zagotavljanje baterij za plačilo, ki je nižje od primernega*

*Zagotavljanje pravic do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega*

(d) Programi neposrednih oprostitev in znižanja davka

*Ugodnosti pri davku od dohodkov podjetij za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo*

*Izravnava pri davku od dohodkov podjetij za stroške raziskav in razvoja*

*Oprostitev davka od dividend med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje*

(e) Programi posrednih davkov in uvoznih tarif

*Oprostitve plačila DDV in rabati v zvezi z uvoznimi tarifami za uporabo uvožene opreme in tehnologije*

(f) Programi nepovratnih sredstev

*Ad hoc nepovratna sredstva, ki jih zagotovijo občinski/regionalni organi*

### 3.4 Preferenčno financiranje (posojila, kreditne linije)

#### 3.4.1 *Ugotovitve iz prvotne preiskave*

(62) Komisija je v prvotni preiskavi ([44]) ugotovila, da so banke v državni lasti javni organi, saj opravljajo vladne funkcije in pri tem izvajajo vladna pooblastila. Ugotovila je tudi, da je kitajska vlada tem bankam vsekakor zaupala in ukazala opravljanje funkcij, ki so običajno zaupane vladi, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe.

([43]) Katalog spodbujanih industrij za tuje naložbe, točke 129, 268, 269, 271 in 304 (izdaja iz leta 2022, na voljo na: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.5.1.

(63) Komisija je na podlagi normativnega pravnega okvira, ki se uporablja za finančni sektor v LRK, zlasti člena 34 zakona o poslovnem bančništvu, člena 15 splošnih pravil o posojilih in Sklepa št. 40, ugotovila tudi, da je bilo zasebnim poslovnim bankam na Kitajskem v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe zaupano ali ukazano izvajanje vladnih politik ([45]).

(64) Komisija je zato v prvotni preiskavi sklenila, da so vse finančne institucije, ki delujejo v LRK, izvajale vladne politike ter so industriji električnih koles, ki se je štela za spodbujano industrijo, zagotavljale posojila in kreditne linije ([46]) po preferenčnih obrestnih merah.

(65) Ugotovljeno je bilo, da obstaja ugodnost v smislu člena 3(2) in člena 6, točka (b), osnovne uredbe, če so bila posojila in kreditne linije dane pod pogoji, ugodnejšimi od tistih, ki bi jih prejemnik lahko pridobil na prostem trgu. Ugodnost za prejemnike je bila razlika med zneskom obresti, ki ga je družba dejansko plačala, in zneskom, ki bi ga družba plačala za primerljivo komercialno posojilo/kreditno linijo, ki bi ga/jo lahko dobila na prostem trgu ([47]).

(66) Ugotovljeno je bilo, da je ta program subvencij specifičen v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj so posojilne institucije preferenčna posojila in kreditne linije zagotovile le omejenemu številu družb/industrij, ki jih kitajska vlada šteje za ključne/strateške industrije, med katerimi je tudi industrija električnih koles.

(67) Stopnja subvencije, ugotovljena v prvotni preiskavi v zvezi s to shemo, je za vzorčene sodelujoče družbe znašala od 0,23 % do 2,77 %.

3.4.2 *Nadaljevanje programa subvencij*

(68) Vložnik je v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov predložil dokaze, da je industrija električnih koles v LRK po uvedbi prvotnih ukrepov še naprej uživala ugodnosti preferenčnega financiranja ([48]).

(69) Vložnik trdi, da kitajske banke v državni lasti še naprej prevladujejo v kitajskem bančnem sistemu in imajo zato osrednjo vlogo pri podpiranju in financiranju industrij, ki jih je kitajska vlada opredelila kot spodbujane. Poleg tega trdi, da se je preferenčno financiranje, ki ga zagotavljajo banke v državni lasti, od leta 2021 povečalo, zlasti v zvezi s spodbujanjem čiste energije, okolju prijaznega prometa, zmanjšanja emisij ogljika in energijsko varčne preobrazbe tradicionalnih industrij ([49]).

(70) Iz dokazov, ki jih je zbral in predložil vložnik, je razvidno, da kitajske banke proizvajalcem električnih koles še naprej zagotavljajo preferenčna posojila in kreditne linije. Takšna posojila in kreditne linije so prikazane v letnih poročilih več proizvodnih družb. Na primer, družba Yadea, ki proizvaja električna kolesa, je v svojih računovodskih izkazih za leto 2022 navedla dve brezobrestni posojili lokalnih vlad v višini 460 milijonov CNY oziroma 39 milijonov CNY za gradnjo novih proizvodnih obratov ([50]). Družba JoyKie, ki prav tako proizvaja električna kolesa, je leta 2022 pridobila kreditne linije od več kitajskih bank ([51]). Čeprav so pogoji posojil in kreditnih linij zaupni poslovni dokumenti, vložnik trdi, da se taka posojila in kreditne linije še naprej zagotavljajo pod preferenčnimi pogoji, saj je industrija električnih koles še vedno spodbujana industrija, podobno kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi.

([45]) Prav tam, uvodne izjave 218 do 222.
([46]) Prav tam, uvodni izjavi 222 in 297.
([47]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelka 3.5.4.2 in 3.5.4.3.
([48]) Glej točke 63–87 odprte različice zahtevka za pregled zaradi izteka ukrepov in ustrezne priloge k njej.
([49]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 40.
([50]) Priloga 11 k zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov, letno poročilo družbe Yadea za leto 2022, str. 179 in 184.
([51]) Priloga 11 k zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepa, letno poročilo družbe JoyKie za leto 2022, str. 107 in naslednje ter stran 508.

(71) Komisija je ugotovila, da je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom na Kitajskem še vedno prevladoval splošni pravni okvir, ki je obstajal med prvotno preiskavo in v skladu s katerim so morale finančne institucije pri sprejemanju finančnih odločitev upoštevati cilje industrijske politike. Kitajska država je od prvotne preiskave dejansko dodatno okrepila nadzor nad finančnim trgom, da bi ta bolj koristil realnemu sektorju in deloval v skladu s cilji industrijskih politik Kitajske, med drugim z usmerjanjem sredstev v prednostne industrije. To dokazujejo zlasti (i) člen 34 zakona o bančništvu, v katerem je navedeno, da „[p]oslovne banke svojo posojilno dejavnost izvajajo v skladu s potrebami nacionalnega gospodarskega in družbenega razvoja ter smernicami industrijske politike države," (ii) člen 15 splošnih pravil o posojilih, ki določa, da se lahko posojilne obresti subvencionirajo, če so v skladu s politiko države za spodbujanje rasti nekaterih industrij in gospodarskih področij, ter (iii) Sklep št. 40, v skladu s katerim so nekateri industrijski sektorji opredeljeni kot „spodbujani" in bi morali imeti privilegiran dostop do posojil ([52]).

(72) V zvezi s tem je Komisija opozorila, da je v tej preiskavi (glej uvodno izjavo 59) ugotovila, da je industrija električnih koles še naprej spodbujana industrija v LRK.

(73) Sistematično instrumentalizacijo kitajskega finančnega sektorja za izvajanje industrijskih politik in zagotavljanje preferenčnega financiranja spodbujanim industrijam dodatno potrjujejo ugotovitve Komisije v več nedavnih protisubvencijskih preiskavah ([53]).

***Specifičnost***

(74) Ker je ta program subvencij omejen samo na družbe v spodbujanih industrijah in ni na voljo vsem gospodarskim sektorjem, je Komisija ugotovila, da je specifičen v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe.

***Ugodnost***

(75) Komisija zaradi nesodelovanja kitajskih proizvajalcev, kitajske vlade in finančnih institucij na Kitajskem ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(76) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je lahko na podlagi razpoložljivih dokazov sklenila, da je kitajska vlada industriji električnih koles še naprej zagotavljala posojila in kreditne linije pod preferenčnimi pogoji v skladu s politiko, določeno v različnih načrtih in drugih pravnih aktih, v katerih je industrija električnih koles opredeljena kot spodbujana industrija. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom je bil neposredni prenos sredstev v obliki preferenčnega financiranja še vedno na voljo družbam v industriji električnih koles.

***Sklep***

(77) Glede na zgornje premisleke in neobstoj nasprotnih argumentov je Komisija sklenila, da je industrija električnih koles na Kitajskem v obdobju preiskave v zvezi s pregledom še naprej prejemala subvencije v obliki preferenčnih posojil in kreditnih linij. Zaradi obstoja finančnih prispevkov, dodeljene ugodnosti in specifičnosti se ti programi subvencij še naprej štejejo za programe subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

([52]) Delovni dokument služb Komisije o znatnem izkrivljanju v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite, SWD(2024) 91 final, 10. april 2024 (v nadaljnjem besedilu: poročilo o Kitajski), oddelek 6.

([53]) Izvedbema uredba (EU) 2023/1647, Izvedbena uredba (EU) 2023/1123 in Izvedbena uredba (EU) 2021/328.

### 3.5 **Zavarovanje izvoznih kreditov**

#### 3.5.1 *Ugotovitve iz prvotne preiskave*

(78) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da so kitajski proizvajalci električnih koles prejemali subvencije v obliki zavarovanja izvoznih kreditov pod preferenčnimi pogoji ([54]).

(79) Komisija je zlasti ugotovila, da je edini izdajatelj zavarovanj izvoznih kreditov na Kitajskem, tj. družba China Export & Credit Insurance Corporation (v nadaljnjem besedilu: Sinosure), javni organ, ki je izvajal vladne funkcije v zvezi s sektorjem električnih koles.

(80) Ugotovila je tudi, da je družba Sinosure izvoznikom električnih koles zagotavljala zavarovanja izvoznih kreditov pod preferenčnimi pogoji, tj. pod pogoji, ugodnejšimi od tržnih, s čimer je proizvajalcem izvoznikom zagotavljala ugodnost. Štelo se je, da je ugodnost za prejemnike razlika med zneskom premije, ki ga je zadevna družba plačala za kratkoročno zavarovanje, ki ga je zagotovila družba Sinosure, in zneskom premije, ki bi ga družba plačala za primerljivo zavarovanje izvoznih kreditov, ki se lahko pridobi pod tržnimi pogoji ([55]).

(81) Ker je bila ta subvencijska shema pogojena z izvozom, je Komisija sklenila, da je specifična v smislu člena 4(4), točka (a), osnovne uredbe in da se lahko proti njej uvedejo izravnalni ukrepi.

(82) Stopnja subvencije, ugotovljena v prvotni preiskavi v zvezi s to shemo, je za vzorčene sodelujoče družbe znašala od 0 % do 0,50 %.

#### 3.5.2 *Nadaljevanje programa subvencij*

(83) Podobno kot v prvotni preiskavi je družba Sinosure še naprej v celoti v lasti kitajske države. Po navedbah vložnika mora družba Sinosure v skladu z diplomatsko politiko kitajske vlade, njeno politiko mednarodne trgovine ter njeno industrijsko, fiskalno in finančno politiko spodbujati kitajski izvoz in naložbe, zlasti izvoz visokotehnološkega ali investicijskega blaga z visoko dodano vrednostjo, s ponujanjem zavarovanja izvoznih kreditov za tveganja neplačila.

(84) Pravne podlage za dejavnosti družbe Sinosure so enake tistim, ki so se uporabljale med prvotno preiskavo, zlasti obvestilo o izvajanju strategije spodbujanja trgovine prek znanosti in tehnologije z uporabo zavarovanja izvoznih kreditov (Shang Ji Fa [2004] št. 368), ki sta ga skupaj izdala ministrstvo za trgovino in družba Sinosure, ter obvestilo o izdaji izvoznega kataloga visokotehnoloških kitajskih izdelkov za leto 2006 (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] št. 16).

(85) Po podatkih na spletišču družbe Sinosure ([56]) je družba politično usmerjena zavarovalnica, ki jo je država ustanovila ter jo financira in podpira, da bi podpirala razvoj in sodelovanje Kitajske na področju zunanjega gospodarstva in trgovine. Spodbuja kitajski izvoz blaga, tehnologij in storitev, zlasti visokotehnoloških izdelkov in osnovne opreme z visoko dodano vrednostjo, kot so mehanski in električni izdelki, ter tako učinkovito podpira nacionalne strategije, natančno podpira razvoj podjetij in zagotavlja finančno vzdržnost. Ker je politično usmerjena finančna institucija, ustanovljena za izpolnjevanje potreb gospodarske globalizacije ter razvoja kitajskega zunanjega gospodarstva in trgovine, izrecno navaja, da se bo odločno osredotočila na podpiranje nacionalnih strategij.

(86) Poleg tega se stalna vloga družbe Sinosure kot platforme za podporo vladnim politikam ni spremenila, kot kaže skupni poziv ministrstva za trgovino in družbe Sinosure iz leta 2022 k „podpiranju podjetij pri utrditvi tradicionalnih namembnih krajev izvoza in izkoriščanju razpršenih trgov s poudarkom na zagotavljanju storitev zavarovanja kreditov za izvoz v države vzdolž območja En pas, ena pot, na nastajajoče trge in v partnerice v prostotrgovinskem območju“ ([57]).

([54]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.6.
([55]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, uvodna izjava 362.
([56]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 46, profil družbe Sinosure. Glej tudi sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Poročilo o Kitajski, oddelek 6.6.

(87) To pomeni, da je družba Sinosure še vedno javni organ, ki opravlja vladne funkcije, zlasti v zvezi s spodbujanimi industrijami. Zagotavlja zavarovanje izvoznih kreditov pod pogoji, ugodnejšimi od tistih, ki bi jih prejemnik običajno lahko pridobil na trgu, ali zagotavlja zavarovalno kritje, ki sicer na trgu sploh ne bi bilo na voljo. Ker je kitajska industrija električnih koles kot del industrije električnih vozil in okolju prijaznega prometa spodbujana in izvozno usmerjena industrija, je Komisija sklenila, da jo družba Sinosure še naprej podpira. Ugotovitev, da družba Sinosure spodbujanim industrijam še naprej zagotavlja zavarovanje kreditov, dodatno potrjujejo ugotovitve Komisije v več nedavnih protisubvencijskih preiskavah ([58]).

***Specifičnost***

(88) Subvencije v okviru sheme zavarovanja izvoznih kreditov so specifične, saj jih ni mogoče pridobiti brez izvoza in so zato pogojene z izvozom v smislu člena 4(4), točka (a), osnovne uredbe.

***Ugodnost***

(89) Ker kitajski proizvajalci, kitajska vlada in družba Sinosure niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(90) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je lahko na podlagi razpoložljivih dokazov sklenila, da je družba Sinosure v obdobju preiskave v zvezi s pregledom še naprej zagotavljala zavarovanje izvoznih kreditov pod preferenčnimi pogoji v skladu s politiko, določeno v različnih načrtih in drugih pravnih aktih, v katerih je industrija električnih koles opredeljena kot spodbujana industrija.

***Sklep***

(91) Komisija je glede na zgornje premisleke in neobstoj nasprotnih argumentov sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki zavarovanj izvoznih kreditov pod preferenčnimi pogoji. Zaradi obstoja finančnih prispevkov, dodeljene ugodnosti in specifičnosti se ti programi subvencij še naprej štejejo za programe subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

### 3.6 **Zagotavljanje blaga s strani vlade za plačilo, ki je nižje od primernega**

#### 3.6.1 *Zagotavljanje električnih motorjev*

##### 3.6.1.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(92) V prvotni preiskavi je bilo ugotovljeno, da so kitajski proizvajalci električnih koles prejemali subvencije v obliki motorjev za plačilo, ki je nižje od primernega ([59]).

(93) Prvič, Komisija je potrdila, da so na kitajskem domačem trgu motorjev močno prevladovali kitajski domači dobavitelji, ki so imeli več kot 90-odstotni tržni delež. Navedeni dobavitelji so bili bodisi družbe v državni lasti bodisi člani Kitajskega združenja za kolesa (CBA) in tako podrejeni ključni gospodarski subjekti, ki jim je bilo zaupano izvajanje nacionalne politike, da bi se dosegli širši cilji glede proizvodnje električnih koles ([60]).

(94) Drugič, Komisija je na podlagi različnih pravnih dokumentov, zlasti 12. petletnega načrta za kolesa in električna kolesa, 13. petletnega načrta za kolesa in električna kolesa ter načrta razvoja lahke industrije (2016–2020), dognala politiko kitajske vlade za izboljšanje kakovosti in uspešnosti ključnih vložkov za industrijo električnih koles, katerih sestavni del so motorji, in za dokončno oblikovanje dobavne verige industrije koles, da se lahko na Kitajskem vzpostavi vertikalno integrirana in samostojna veriga proizvodnje električnih koles ([61]).

([58]) Izvedbena uredba (EU) 2023/1647, Izvedbena uredba (EU) 2022/72 in Izvedbena uredba (EU) 2021/328.
([59]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.7.2.
([60]) Prav tam, uvodni izjavi 382 in 383.
([61]) Prav tam, uvodne izjave 390 do 393.

(95) Tretjič, Komisija je ugotovila, da sta industriji električnih koles in motorjev medsebojno povezani in da je razvoj industrije motorjev ključen za razvoj industrije električnih koles. V zvezi s tem je Komisija ugotovila tudi, da je kitajska vlada industriji motorjev zagotavljala subvencije, da bi se izboljšala konkurenčnost celotne industrijske verige, vključno z industrijo električnih koles. Komisija je zato sklenila, da je kitajska vlada kitajskim proizvajalcem motorjev zaupala ali ukazala, naj industriji električnih koles dobavljajo motorje za plačilo, ki je nižje od primernega.

(96) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila tudi, da so bile subvencije v obliki motorjev za plačilo, ki je nižje od primernega, specifične v smislu člena 4(2), točka (b), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij, in da je bila dodeljena ugodnost. Ugodnost za vzorčene družbe je bila v prvotni preiskavi izračunana s primerjavo domačih cen motorjev največjega domačega dobavitelja motorjev in njegovih izvoznih cen. Razlika, izražena v odstotkih, je bila uporabljena pri cenah, ki so jih vzorčeni proizvajalci izvozniki plačali za nakupe motorjev pri domačih dobaviteljih ([62]).

(97) Stopnja subvencije, ugotovljena v prvotni preiskavi v zvezi s to shemo, je za vzorčene sodelujoče družbe znašala od 0,78 % do 5,44 %.

3.6.1.2 Nadaljevanje programa subvencij

(98) Vložnik je trdil, da kitajska vlada domači industriji motorjev še naprej zaupa ali ukazuje, naj industriji električnih koles zagotavlja motorje za plačilo, ki je nižje od primernega ([63]).

(99) Vložnik je trdil, da so se za kitajske proizvajalce motorjev podobno kot v obdobju prvotne preiskave še naprej uporabljali različni načrti politike, s katerimi kitajska vlada določa javno podporo industriji motorjev zaradi njenega položaja v dobavni verigi industrije električnih koles na Kitajskem.

(100) V 14. petletnem načrtu za kolesa in električna kolesa ([64]) je razvoj pomožnega električnega motorja za električna kolesa naveden kot eden od glavnih raziskovalnih projektov za člane združenja CBA. Poleg tega tudi poročilo o kitajski industriji električnih koles s poglobljeno analizo obetov za raziskave in razvoj in izvedljivosti naložb na trgu za obdobje 2022–2027 ([65]) potrjuje, da kitajska vlada zagotavlja subvencije za motorje, katerih cilj je izboljšati konkurenčnost celotne industrijske verige, vključno z industrijo električnih koles ([66]). Odločna podpora industriji za proizvodnjo visokocenovnih, inteligentnih in zelenih inteligentnih izdelkov, kot so električna kolesa in motorji zanje, je določena tudi v 14. petletnem načrtu za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj Ljudske republike Kitajske ter osnutku za dolgoročne cilje za leto 2035. Kot je navedeno v uvodni izjavi 55 so v strategiji Made in China 2025 predvideni krepitev „prizadevanj na področju raziskav in razvoja napredne energijsko varčne tehnologije in okoljevarstvene tehnologije, procesov in opreme“, krepitev „raziskav in razvoja zelenih izdelkov, posplošit[ev] tehnik za izdelavo lahkih izdelkov, majhno porabo energije in preprosto predelavo, nenehn[o] spodbujanje[…] energijske učinkovitosti končnih izdelkov, ki rabijo energijo, vključno z motorji, kotli, motorji z notranjim zgorevanjem in električnimi aparati, […] in energičn[o] spodbujanje[…] zelenega in nizkoogljičnega razvoja industrije novih materialov, industrije novih virov energije, industrije visokocenovne opreme […]“.

(101) Vložnik je predložil tudi dokaze, da kitajski proizvajalci motorjev še naprej prejemajo znatne subvencije v obliki nepovratnih sredstev, znižanj davkov, preferenčnega financiranja itd. ([67]).

(102) Zaradi nesodelovanja kitajske vlade ali kitajskih proizvajalcev motorjev je Komisija sklenila, da se struktura trga za motorje na Kitajskem od prvotne preiskave ni spremenila. Zato ter zaradi ključnega in bistvenega pomena industrije motorjev za razvoj spodbujane industrije električnih koles je Komisija sklenila, da kitajska vlada kitajskim proizvajalcem motorjev še naprej zaupa ali ukazuje, naj industriji električnih koles zagotavljajo motorje za plačilo, ki je nižje od primernega, kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi.

([62]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.7.2.7.
([63]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, oddelek 6.4, točka (b)(ii), in ustrezne priloge.
([64]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 29.
([65]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 60.
([66]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 60.
([67]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, odstavek 236 in Priloga 11.

***Specifičnost***

(103) Subvencije, zagotovljene v okviru te sheme, so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

***Ugodnost***

(104) Ker kitajski proizvajalci električnih koles, kitajski proizvajalci motorjev in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(105) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je lahko na podlagi razpoložljivih dokazov vseeno sklenila, da je kitajska vlada proizvajalcem motorjev na Kitajskem še naprej zaupala ali ukazovala, naj proizvajalcem električnih koles zagotavljajo motorje za plačilo, ki je nižje od primernega, kar pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), in člena 6, točka (d), osnovne uredbe.

***Sklep***

(106) Komisija je glede na zgornje premisleke sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki zagotavljanja motorjev za plačilo, ki je nižje od primernega. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

3.6.2 *Zagotavljanje baterij*

3.6.2.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(107) V prvotni preiskavi je bilo ugotovljeno, da so kitajski proizvajalci električnih koles prejemali subvencije v obliki baterij za plačilo, ki je nižje od primernega ([68]).

(108) Prvič, Komisija je potrdila, da so velik delež baterij, dobavljenih industriji električnih koles, na Kitajskem proizvedli proizvajalci, ki so (delno) v državni lasti, in člani združenja CBA, torej podrejeni ključni gospodarski subjekti, ki jim je bilo zaupano izvajanje nacionalne politike, da bi se dosegli širši cilji glede proizvodnje električnih koles ([69]).

(109) Drugič, Komisija je na podlagi različnih pravnih dokumentov (politike), zlasti načrta razvoja lahke industrije (2016–2020), načrta strategije Made in China 2025, 12. in 13. petletnega načrta za industrijo baterij in poročila (Poglobljena analiza industrije litij-ionskih baterij za električna kolesa v obdobju 2018–2023 in poročilo s smernicami o 13. petletnem razvojnem načrtu) ugotovila politiko kitajske vlade za podporo industriji baterij ter nadaljnje povezovanje industrije baterij in industrije električnih koles prek naprednega sodelovanja in zavezništev. Ti dokumenti politike so potrjevali obstoj politike subvencioniranja električnih koles na baterije za spodbujanje popularizacije in izvoza električnih koles. Komisija je zato v prvotni preiskavi sklenila, da je industrija baterij podpirana industrija, ki je upravičena do različnih subvencij in tesno povezana z industrijo električnih koles ([70]).

(110) Tretjič, Komisija je ugotovila tudi, da sta industrija električnih koles in industrija litij-ionskih baterij medsebojno povezani ter da je kitajska vlada izvajala politiko, v skladu s katero bi morala industrija baterij prek subvencij znižati svoje stroške in cene, da bi se spodbujala industrija električnih koles. Komisija je zato sklenila, da je kitajska vlada kitajskim proizvajalcem baterij zaupala ali ukazala, naj industriji električnih koles dobavljajo baterije za plačilo, ki je nižje od primernega.

([68]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.7.3.
([69]) Prav tam, uvodni izjavi 443 in 445.
([70]) Prav tam, uvodne izjave 452 do 461.

(111) Ugodnost za vzorčene družbe je bila v prvotni preiskavi izračunana s primerjavo domačih cen baterij edinega sodelujočega domačega dobavitelja baterij in njegovih izvoznih cen. Razlika, izražena v odstotkih, je bila uporabljena pri cenah, ki so jih vzorčeni proizvajalci izvozniki plačali za nakupe baterij pri domačih dobaviteljih ([71]).

(112) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila tudi, da so bile subvencije v obliki baterij za plačilo, ki je nižje od primernega, specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

(113) Stopnja subvencije, ugotovljena v prvotni preiskavi v zvezi s to shemo, je za vzorčene sodelujoče družbe znašala od 0,38 % do 8,97 %.

3.6.2.2 Nadaljevanje programa subvencij

(114) Vložnik je trdil, da kitajska vlada domači industriji baterij še naprej zaupa ali ukazuje, naj industriji električnih koles zagotavlja baterije za plačilo, ki je nižje od primernega ([72]).

(115) Vložnik je trdil, da so se za kitajske proizvajalce baterij podobno kot v obdobju prvotne preiskave še naprej uporabljali različni načrti politike, s katerimi kitajska vlada določa javno podporo industriji litij-ionskih baterij zaradi njihovega položaja v dobavni verigi industrije električnih koles na Kitajskem.

(116) Vložnik se sklicuje na 14. petletni načrt za kolesa in električna kolesa (2012–2025), v katerem je razvoj litij-ionskih baterij za električna kolesa naveden kot osnovna prednostna naloga članov združenja CBA. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je več proizvajalcev baterij na Kitajskem članov združenja CBA. Kitajska industrija baterij je podpirana tudi v skladu s strategijo Made in China 2025 in 13. petletnim načrtom za industrijo baterij, ki ga je sprejelo Kitajsko združenje industrij na področju kemične in fizikalne energije ([73]). Poročilo o kitajski industriji litij-ionskih baterij za električna kolesa s poglobljeno analizo obetov za raziskave in razvoj in izvedljivosti naložb na trgu za obdobje 2022–2027 potrjuje, da se kitajska industrija baterij še naprej podpira ([74]).

(117) Vložnik je predložil tudi dokaze, da kitajski proizvajalci baterij še naprej prejemajo znatne subvencije v obliki nepovratnih sredstev, znižanj davkov, preferenčnega financiranja itd. ([75]).

(118) To kaže, da je bila industrija baterij na Kitajskem še naprej podpirana industrija, ki je upravičena do različnih subvencij in tesno povezana z razvojem industrije električnih koles.

(119) Zaradi nesodelovanja kitajske vlade ali kitajskih proizvajalcev baterij je Komisija sklenila, da se struktura trga za baterije na Kitajskem od prvotne preiskave ni spremenila. Zato in zaradi ključnega pomena industrije baterij za razvoj spodbujane industrije električnih koles je Komisija sklenila, da kitajska vlada proizvajalcem baterij na Kitajskem še naprej zaupa ali ukazuje, naj industriji električnih koles zagotavljajo baterije za plačilo, ki je nižje od primernega, kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi.

***Specifičnost***

(120) Subvencije, zagotovljene v okviru te sheme, so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

([71]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.7.3.7.
([72]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, oddelek 6.4, točka (b)(iii), in ustrezne priloge.
([73]) 13. petletni načrt za industrijo baterij, ki ga je sprejelo Kitajsko združenje industrij na področju kemične in fizikalne energije, poglavje V, oddelek I.
([74]) Poročilo o kitajski industriji litij-ionskih baterij za električna kolesa s poglobljeno analizo obetov za raziskave in razvoj in izvedljivosti naložb na trgu za obdobje 2022–2027.
([75]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, različna letna poročila iz Priloge 11.

***Ugodnost***

(121) Ker kitajski proizvajalci električnih koles, kitajski proizvajalci baterij in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(122) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je lahko na podlagi razpoložljivih dokazov vseeno sklenila, da je kitajska vlada proizvajalcem baterij na Kitajskem še naprej zaupala ali ukazovala, naj proizvajalcem električnih koles zagotavljajo baterije za plačilo, ki je nižje od primernega, kar pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), in člena 6, točka (d), osnovne uredbe.

***Sklep***

(123) Komisija je glede na zgornje premisleke in neobstoj nasprotnih argumentov sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki zagotavljanja baterij za plačilo, ki je nižje od primernega. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

3.6.3 *Pravice do uporabe zemljišč*

3.6.3.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(124) V prvotni preiskavi je bilo ugotovljeno, da so kitajski proizvajalci električnih koles prejemali subvencije v obliki pravic do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega ([76]).

(125) Natančneje, Komisija je ugotovila, da v LRK ni delujočega trga za zemljišča in da je uporaba zunanje referenčne vrednosti pokazala, da so bile cene, plačane za pravice do uporabe zemljišč, precej nižje od tržnih cen. Glede na to, da je bila industrija električnih koles spodbujana industrija in da so morali lokalni organi pri določanju cen upoštevati prevladujoče cilje politike kitajske vlade, vključno z zagotavljanjem prednostnega dostopa do zemljišč za spodbujane industrije, je Komisija sklenila, da so vzorčene družbe v prvotni preiskavi prejele zemljišča za plačilo, ki je nižje od primernega. Zato se je štelo, da je zagotavljanje pravice do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega, subvencija, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(iii), in (2), osnovne uredbe.

(126) V prvotni preiskavi je bila ugodnost izračunana na podlagi razlike med zneski, ki so jih posamezni vzorčeni proizvajalci izvozniki dejansko plačali za pravice do uporabe zemljišč, in zneski, ki bi jih običajno morali plačati ob upoštevanju cen Kitajskega Tajpeja, ki so se uporabile kot zunanje referenčne cene. Skupni znesek subvencije je bil dodeljen obdobju preiskave z uporabo običajne življenjske dobe pravice do uporabe zemljišč za uporabo industrijskih zemljišč, tj. 50 let ([77]).

(127) Komisija je ugotovila tudi, da je bila subvencija specifična v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

(128) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da je znesek subvencije *ad valorem* v zvezi s to shemo znašal med 0,43 % in 1,46 % za vzorčene sodelujoče družbe.

3.6.3.2 Nadaljevanje programa subvencij

(129) Vložnik je v svojem zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov in ustreznih prilogah ([78]) predložil dokaze, da so kitajski proizvajalci električnih koles še naprej uživali pravice do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega.

([76]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, oddelek 3.7.4.
([77]) Prav tam, oddelek 3.7.4, točka (e).
([78]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, oddelek 6.4.a.

(130) Pravni okvir, ki ureja zagotavljanje pravic do uporabe zemljišč v LRK, je ostal nespremenjen, take pravice pa je mogoče pridobiti le od ustreznih organov, ki morajo pri dodeljevanju pravic do uporabe zemljišč namesto načel prostega trga upoštevati industrijsko politiko kitajske vlade ([79]).

(131) Poleg tega je Komisija v nedavnih protisubvencijskih preiskavah ugotovila, da spodbujane industrije, med katerimi je tudi industrija električnih koles, še naprej uživajo pravice do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega ([80]).

(132) Nazadnje, kitajska vlada in proizvajalci izvozniki niso predložili nobenih dokazov, ki bi kazali, da je spodbujana industrija električnih koles prenehala prejemati pravice do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega.

(133) Zato je Komisija sklenila, da proizvajalci električnih koles na Kitajskem še naprej prejemajo subvencije v obliki pravic do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega, kar družbam prejemnicam prinaša ugodnost.

***Specifičnost***

(134) Subvencije, zagotovljene v okviru te sheme, so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

***Ugodnost***

(135) Ker kitajski proizvajalci električnih koles in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(136) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je lahko na podlagi razpoložljivih dokazov vseeno sklenila, da je kitajska vlada proizvajalcem električnih koles še naprej zagotavljala pravice do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega, kar pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(iii), in člena 6, točka (d), osnovne uredbe.

***Sklep***

(137) Komisija je glede na zgornje premisleke in odsotnost nasprotnih argumentov sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki zagotavljanja pravic do uporabe zemljišč za plačilo, ki je nižje od primernega. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

### 3.7 **Programi neposrednih oprostitev in znižanja davka**

#### 3.7.1 *Ugodnosti pri davku od dohodkov podjetij za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo*

##### 3.7.1.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(138) V skladu s členom 28 kitajskega zakona o davku od dohodkov podjetij so lahko visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo upravičena do znižane, 15-odstotne stopnje davka od dohodkov podjetij namesto standardne 25-odstotne stopnje.

(139) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da je bilo to znižanje davka subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2) osnovne uredbe, saj vključuje finančni prispevek v obliki izpadlega dohodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost. Ker so bile upravičene samo družbe, priznane kot visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo v sektorjih, ki jih podpira država, je Komisija sklenila še, da je subvencija specifična in da se zato lahko proti njej uvedejo izravnalni ukrepi.

([79]) Poročilo o Kitajski, poglavje 9.
([80]) Izvedbena uredba (EU) 2023/1647, Izvedbena uredba (EU) 2023/1123, Izvedbena uredba (EU) 2022/72 in Izvedben uredba (EU) 2021/328.

(140) V prvotni preiskavi je bilo ugotovljeno, da je ta subvencijska shema koristila več proizvajalcem električnih koles. Ugodnost se je izračunala kot razlika med zneskom celotnega davka, ki se plača glede na običajno stopnjo davka, in zneskom celotnega davka, ki se plača po znižani davčni stopnji.

(141) Stopnja subvencije, ugotovljena v prvotni preiskavi v zvezi s to subvencijsko shemo, je za vzorčene sodelujoče družbe znašala med 0 % in 0,70 %.

3.7.1.2 Nadaljevanje programa subvencij

(142) Vložnik je trdil, da proizvajalci električnih koles na Kitajskem še naprej uživajo ugodnosti te subvencijske sheme, ter predložil dokaze, da se številni proizvajalci električnih koles štejejo za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo ter so zato upravičeni do subvencije ([81]). Poleg tega je predložil dokaze v obliki letnih poročil, ki kažejo, da je shema po obdobju prvotne preiskave dejansko koristila več proizvajalcem električnih koles ([82]).

(143) Komisija ni imela nobenih dokazov ali znakov, ki bi kazali, da se subvencijska shema v obdobju preiskave v zvezi s pregledom ne bi uporabljala.

(144) Komisija je zato sklenila, da so proizvajalci električnih koles na Kitajskem še naprej prejemali subvencije v obliki davčne olajšave za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo, kar jim je prinašalo ugodnost.

***Specifičnost***

(145) Subvencije, zagotovljene v okviru te sheme, so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

***Ugodnost***

(146) Ker kitajski proizvajalci električnih koles in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(147) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je na podlagi razpoložljivih dokazov vseeno sklenila, da je kitajska vlada še naprej zagotavlja znižanje davka od dohodkov, kar je pomenilo finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2) osnovne uredbe.

***Sklep***

(148) Komisija je glede na zgornje premisleke in neobstoja nasprotnih argumentov sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki izpadlega dohodka vlade. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

3.7.2 *Izravnava pri davku od dohodkov podjetij za stroške raziskav in razvoja*

3.7.2.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(149) Člen 30(1) kitajskega zakona o davku od dohodkov podjetij določa davčno izravnavo za raziskave in razvoj, družbe pa so v skladu z njim upravičene do preferenčne davčne obravnave stroškov raziskav in razvoja, nastalih pri razvoju novih tehnologij, novih izdelkov in novih obrti na nekaterih visokotehnoloških prednostnih področjih, ki jih določi država.

([81]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 52.
([82]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, Priloga 11.

(150) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da je bila davčna izravnava za raziskave in razvoj subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2), ker je vključevala finančni prispevek v obliki izpadlega dohodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost, enako davčnemu prihranku.

(151) Komisija je ugotovila tudi, da je bila subvencija specifična, saj je bila omejena na podjetja, ki so imela stroške raziskav in razvoja na nekaterih visokotehnoloških prednostnih področjih, ki jih je določila država in med katerimi je tudi industrija električnih koles.

(152) Stopnja subvencije, ugotovljena v prvotni preiskavi v zvezi s to subvencijsko shemo, je za vzorčene sodelujoče družbe znašala med 0 % in 0,51 %.

3.7.2.2 Nadaljevanje programa subvencij

(153) Vložnik je predložil dokaze, da so proizvajalci električnih koles še naprej priznani kot visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo (glej uvodno izjavo 142), ki delujejo v spodbujani industriji. Predložil je tudi obsežne dokaze, da ima več proizvajalcev električnih koles znatne stroške raziskav in razvoja, ki so se od prvotne preiskave povišali.

(154) Poleg tega Komisija ni prejela nobenih dokazov ali znakov, ki bi kazali, da se subvencijska shema v obdobju preiskave v zvezi s pregledom ne bi uporabljala ali da bi se pravne določbe, ki jo urejajo, spremenile.

(155) Komisija je zato sklenila, da so proizvajalci električnih koles na Kitajskem še naprej prejemali subvencije v obliki preferenčne davčne obravnave stroškov raziskav in razvoja.

***Specifičnost***

(156) Subvencije, zagotovljene v okviru te sheme, so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

***Ugodnost***

(157) Ker kitajski proizvajalci električnih koles in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(158) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je na podlagi razpoložljivih dokazov vseeno menila, da je industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejemala subvencije v obliki preferenčne davčne obravnave stroškov raziskav in razvoja, kar je pomenilo finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2) osnovne uredbe.

***Sklep***

(159) Komisija je glede na zgornje premisleke in neobstoja nasprotnih argumentov sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki izpadlega dohodka vlade. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

3.7.3 *Oprostitev davka od dividend med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje*

3.7.3.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(160) Oprostitev davka od dividend je določena v členih 25 in 26 zakona o davku od dohodkov podjetij ter členu 83 predpisov o izvajanju zakona o davku od dohodkov podjetij.

(161) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da je ta oprostitev davka subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2) osnovne uredbe, ker gre za finančni prispevek v obliki izpadlega dohodka kitajske vlade, ki zadevni družbi prinaša ugodnost, enako razliki med zneskom običajno pobranega davka in zneskom davka, ki ga je zadevna družba dejansko plačala. Ugotovila je tudi, da je subvencija specifična, saj zakonodaja omejuje njeno uporabo na določen družbe.

(162) Komisija je ugotovila, da znesek subvencije *ad valorem* za to subvencijsko shemo znaša med 0 % in 0,04 % za vzorčene sodelujoče družbe.

3.7.3.2 Nadaljevanje programa subvencij

(163) Vložnik je v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov predložil dokaze, da so nekateri proizvajalci električnih koles na Kitajskem velike skupine družb, ki jih sestavlja več kitajskih družb in pravnih subjektov, zato bi bili upravičeni do nadaljnje uporabe te subvencijske sheme.

(164) Poleg tega Komisija ni prejela nobenih dokazov ali znakov, ki bi kazali, da se subvencijska shema v obdobju preiskave v zvezi s pregledom ne bi uporabljala ali da bi se pravne določbe, ki jo urejajo, spremenile.

(165) Komisija je zato sklenila, da so proizvajalci električnih koles na Kitajskem še naprej prejemali subvencije v obliki oprostitve davka od dividend med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje.

***Specifičnost***

(166) Subvencije, zagotovljene v okviru te sheme, so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je lahko shemo izkoristilo le omejeno število družb/industrij.

***Ugodnost***

(167) Ker kitajski proizvajalci električnih koles in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(168) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je na podlagi razpoložljivih dokazov in ob odsotnosti informacij o nasprotnem vseeno menila, da je industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejemala subvencije v obliki oprostitve davka na prihodek od dividend med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje, kar je pomenilo finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2) osnovne uredbe.

***Sklep***

(169) Komisija je glede na zgornje premisleke sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki izpadlega dohodka vlade. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

3.8 **Programi nepovratnih sredstev**

3.8.1 *Ad hoc nepovratna sredstva, ki jih zagotovijo občinski/regionalni/nacionalni organi*

3.8.1.1 Ugotovitve iz prvotne preiskave

(170) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da so organi na različnih ravneh, tj. nacionalni, provincialni, mestni, deželni ali okrajni ravni, proizvajalcem električnih koles v LRK zagotovili številna posamezna *ad hoc* nepovratna sredstva. Ta nepovratna sredstva so bila dodeljena iz različnih razlogov in za različne namene ter so vključevala na primer sredstva za patente, sredstva in nagrade za znanost in tehnologijo, sredstva za razvoj podjetništva, sredstva za spodbujanje izvoza, nepovratna sredstva za udeležbo na razstavah, nadgradnjo proizvodne opreme, poklicno usposabljanje in druga različna sredstva za splošno podporo.

(171) Nepovratna sredstva so se štela za subvencije v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in (2) osnovne uredbe. Ugotovljeno je bilo tudi, da so specifična, saj je Komisija menila, da so omejena na nekatere družbe ali specifične projekte v posameznih regijah in/ali industriji električnih koles. Za nekatera povratna sredstva je bilo ugotovljeno še, da so pogojena z izvozom.

(172) V prvotni preiskavi se je ugodnost izračunala kot znesek, prejet v obdobju preiskave ali dodeljen obdobju preiskave, ki se je amortiziral v dobi koristnosti osnovnega sredstva, s katerim so bila nepovratna sredstva povezana ([83]).

(173) Komisija je ugotovila, da stopnja subvencije v zvezi s tem ukrepom znaša med 0,07 % in 0,25 % za vzorčene sodelujoče družbe.

3.8.1.2 Nadaljevanje programa subvencij

(174) Vložnik je v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov predložil dokaze, da so proizvajalci električnih koles na Kitajskem od občinskih in regionalnih organov še naprej prejemali posamezna *ad hoc* nepovratna sredstva v visokih zneskih ([84]), kar dokazuje, da je vladna podpora industriji električnih koles na Kitajskem celovita, vsedržavna in sistemska.

(175) Poleg tega kitajska vlada in proizvajalci izvoznik niso predložili nobenih dokazov ali znakov, ki bi kazali, da industrija električnih koles na Kitajskem ne bi več prejemala teh nepovratnih sredstev. Ker je zadevna industrija spodbujana industrija, njen razvoj pa je prednostna naloga kitajske vlade, je Komisija pravzaprav menila, da ni mogoče, da proizvajalci električnih koles niso še naprej prejemali številnih različnih *ad hoc* nepovratnih sredstev od organov na različnih upravnih ravneh, da bi se zagotovil stalni razvoj industrije v skladu z nacionalno industrijsko politiko.

(176) Komisija je zato sklenila, da so proizvajalci električnih koles na Kitajskem še naprej prejemali subvencije v obliki različnih nepovratnih sredstev.

***Specifičnost***

(177) Ker ni bilo dokazov o nasprotnem, je Komisija sklenila, da so *ad hoc* nepovratna sredstva specifična iz istih razlogov kot v prvotni preiskavi (glej uvodno izjavo 171).

***Ugodnost***

(178) Ker kitajski proizvajalci električnih koles in kitajska vlada niso izpolnili vprašalnika, Komisija ni imela informacij o posameznih družbah, na podlagi katerih bi bilo mogoče izračunati znesek subvencije, prejete v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(179) Vendar pri pregledu zaradi izteka ukrepov točnega zneska prejetih subvencij ni treba količinsko opredeliti. Komisija je na podlagi razpoložljivih dokazov in ob odsotnosti informacij o nasprotnem vseeno menila, da je industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejemala subvencije v obliki *ad hoc* nepovratnih sredstev, zagotovljenih na različnih ravneh vlade, kar je pomenilo finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, v smislu člena 3(1), točka (a)(i), in (2) osnovne uredbe.

***Sklep***

(180) Komisija je glede na zgornje premisleke sklenila, da industrija električnih koles na Kitajskem še naprej prejema subvencije v obliki nepovratnih sredstev. Ker to pomeni finančni prispevek, ki prinaša ugodnost, in je specifično, se lahko proti subvencijam v okviru te sheme uvedejo izravnalni ukrepi.

([83]) Izvedbena uredba (EU) 2019/72, uvodna izjava 571.
([84]) Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov, oddelek 6.2.e. in ustrezne priloge.

### 3.9 **Splošni sklep o nadaljevanju subvencioniranja**

(181) Komisija je v prvotni preiskavi ugotovila, da skupni znesek subvencije *ad valorem*, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, znaša od 3,9 % do 17,2 % za vzorčene sodelujoče družbe. Poleg tega je ugotovila, da znesek subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, za nevzorčene sodelujoče družbe znaša 9,2 %, stopnja dajatve na ravni države za vse druge proizvajalce izvoznike pa 17,2 %.

(182) Komisija je glede na svoje ugotovitve v zvezi z različnimi subvencijskimi shemami in programi subvencij, preučenimi zgoraj, sklenila, da so proizvajalci električnih koles na Kitajskem v obdobju preiskave v zvezi s pregledom še naprej prejemali subvencije, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, na ravni, ki presega raven *de minimis*.

(183) Po razkritju je ena zainteresirana stran trdila, da je bil sklep, da je imela industrija električnih koles na Kitajskem še naprej koristi od subvencij, napačen. Za utemeljitev te trditve so bila priložena stališča treh predstavnikov kitajskih proizvajalcev električnih koles, ki so vsebovala izjave, da niso bile prejete nobene subvencije. Komisija je menila, da glede na dejstvo, da se ti proizvajalci niso javili v preiskavi in niso sodelovali, izjav teh proizvajalcev, ki so bile predložene brez kakršnih koli dokazov, ni mogoče sprejeti. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

### 3.10 **Razvoj uvoza v primeru razveljavitve ukrepov**

(184) Komisija je po ugotovitvi obstoja nadaljnjega subvencioniranja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom preiskala verjetnost nadaljevanja subvencioniranega uvoza iz zadevne države v primeru razveljavitve ukrepov. Analizirani so bili naslednji dodatni elementi: proizvodna in prosta zmogljivost v LRK ter privlačnost trga Unije.

#### 3.10.1 *Proizvodna in prosta zmogljivost v LRK*

(185) Komisija je zaradi nesodelovanja kitajske vlade in kitajskih proizvajalcev izvoznikov svoje ugotovitve v zvezi s proizvodno in prosto zmogljivostjo v LRK sprejela na podlagi informacij, ki jih je predložil vložnik v svojem zahtevku za pregled.

(186) Razpoložljive informacije kažejo, da je v obravnavanem obdobju v proizvodnji električnih koles na Kitajskem obstajala splošna presežna zmogljivost. Proizvodna zmogljivost ([85]) na Kitajskem je v tem obdobju po ocenah znašala 130 milijonov kosov na leto. Poleg tega je mogoče kitajsko proizvodnjo standardnih koles preprosto preusmeriti v proizvodnjo električnih koles s potencialno skupno zmogljivostjo več kot 400 milijonov kosov ([86]). Glede na tržne informacije vložnika sta dejanska kitajska proizvodnja in prodaja znašali 57 milijonov kosov na leto, prosta zmogljivost v obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa je tako po ocenah znašala 73 milijonov kosov ([87]). Ta prosta zmogljivost, ki je bila v istem obdobju skoraj petnajstkrat večja od celotne potrošnje Unije, bi se lahko v primeru izteka sedanjih ukrepov izvozila v Unijo.

(187) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da imajo kitajski proizvajalci izvozniki znatne proste zmogljivosti, ki bi se lahko v primeru izteka ukrepov uporabile za izvoz v Unijo v velikih količinah in po subvencioniranih cenah.

([85]) Glede na informacije, ki jih je vložnik predložil na podlagi svojega poznavanja trga, informacije s spletišč velikega števila kitajskih proizvajalcev električnih koles in bele knjige o kitajski industriji dvokolesnih električnih vozil, ki je na voljo na https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (dostop 7. oktobra 2024). Glej Prilogo 8 k zahtevku, ki je na voljo na platformi Tron (Tron.tdi t24.000756).

([86]) Na podlagi vložnikovega poznavanja trga in spletišč znanih kitajskih proizvajalcev električnih koles. Glej Prilogo 4 k zahtevku, ki je na voljo na platformi Tron (Tron.tdi t24.000756).

([87]) Na podlagi virov, navedenih v opombah 85 in 96. Glej prilogi 8 in 9 k zahtevku, ki je na voljo v sistemu Tron (Tron.tdi t24.000756).

3.10.2 *Privlačnost trga Unije*

(188) Po informacijah iz zahtevka je bil trg Unije za električna kolesa še naprej privlačen za kitajske izvoznike. Od prvotne preiskave se je uvoz iz LRK zmanjšal v absolutnem in relativnem smislu. Vendar se je uvoz od leta 2020, ko je bil obseg uvoza iz Kitajske najmanjši, kljub veljavnim ukrepom znatno povečal in skoraj podvojil (glej preglednico 2 v nadaljevanju). Tržni delež, ki ga je prej imela LRK, so delno prevzele druge tretje države, kot je Tajvan, ki je od prejšnje preiskave povečal obseg izvoza izdelka, ki se pregleduje, v Unijo. Hkrati je bila LRK v obdobju preiskave v zvezi s pregledom še vedno druga največja izvoznica električnih koles v Unijo. To kaže, da je bila Unija še naprej privlačen trg za izvoznike iz LRK.

(189) Trg Unije za električna kolesa je eden največjih na svetu, pri čemer je potrošnja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom znašala 4 979 000 kosov. Poleg tega se pričakuje, da se bo povpraševanje po električnih kolesih (med drugim) zaradi okoljskih politik v Uniji v prihodnjih letih povečalo, kot je pojasnjeno v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov.

(190) Poleg tega se je izvoz iz Kitajske v Unijo kljub veljavnim ukrepom nadaljeval in ima nezanemarljiv tržni delež, kar kaže, da je bil trg Unije še naprej privlačen za kitajske proizvajalce izvoznike in bo tak tudi ostal.

(191) Komisija je zato na podlagi znatne presežne zmogljivosti v LRK in privlačnosti trga Unije sklenila, da bi kitajski proizvajalci izvozniki v primeru izteka sedanjih ukrepov verjetno nadaljevali in povečali svoj izvoz subvencioniranih električnih koles v Unijo v velikih količinah.

3.10.3 *Sklep o nadaljevanju subvencioniranja*

(192) Komisija je ob upoštevanju svojih ugotovitev o nadaljevanju subvencioniranja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom in o verjetnem povečanju izvoza v Unijo v primeru izteka ukrepov sklenila, da obstaja velika verjetnost, da bi se subvencionirani uvoz v primeru izteka izravnalnih ukrepov za uvoz električnih koles iz LRK nadaljeval.

## 4. **ŠKODA**

### 4.1 **Opredelitev pojmov industrija Unije in proizvodnja Unije**

(193) Podobni izdelek je v obravnavanem obdobju v Uniji proizvajalo 67 proizvajalcev. Ti predstavljajo „industrijo Unije“ v smislu člena 9(1) osnovne uredbe.

(194) Celotna proizvodnja Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom je bila določena na približno 4 560 000 kosov. Ta številka je bila določena na podlagi razpoložljivih informacij o industriji Unije, kot sta poročilo *The European Bicycle Industry and Market Profile* (Profil evropske industrije koles in evropskega trga koles) in ekonomska študija, ki jo je izvedla Konfederacija evropske industrije koles (v nadaljnjem besedilu: konfederacija CONEBI). Kot je navedeno v uvodni izjavi 11, so bili v vzorec vključeni trije proizvajalci Unije, ki so predstavljali 23,4 % celotne proizvodnje podobnega izdelka v Uniji.

### 4.2 **Potrošnja Unije**

(195) Komisija je potrošnjo Unije določila na podlagi statističnih podatkov Eurostata o uvozu in obsega prodaje industrije Unije v Uniji, kot ga je navedla konfederacija CONEBI.

(196) Potrošnja Unije se je gibala na naslednji način:

*Preglednica 1*

**Potrošnja Unije (v kosih)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Celotna potrošnja Unije (v kosih) | 4 377 000 | 4 892 000 | 5 325 000 | 4 979 000 |
| *Indeks* | *100* | *112* | *122* | *114* |

*Vir:* Eurostat in konfederacija CONEBI.

(197) Celotna potrošnja električnih koles v EU se je med letoma 2020 in 2022 povečala s približno 4,3 milijona električnih koles na 5,3 milijona. Potrošnja električnih koles se zaradi kombinacije izboljšav zasnove in zmogljivosti ter večje okoljske ozaveščenosti državljank in državljanov EU stalno povečuje. Vendar se je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom zmanjšala za 346 000 kosov v primerjavi z letom 2022, kar je sledilo zmanjšanju povpraševanja po tem, ko so bili v prvi polovici leta 2022 odpravljeni zadnji ukrepi v zvezi s pandemijo COVID-19.

### 4.3 **Uvoz iz LRK**

#### 4.3.1 *Obseg in tržni delež uvoza iz LRK*

(198) Komisija je obseg uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata.

(199) Tržni delež uvoza je bil nato določen tako, da se je obseg uvoza primerjal s potrošnjo Unije, kot je prikazana v preglednici 1.

(200) Uvoz iz LRK v Unijo se je gibal na naslednji način:

*Preglednica 2*

**Obseg uvoza (v kosih) in tržni delež**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Obseg uvoza iz LRK (v kosih) | 102 757 | 210 806 | 268 148 | 220 914 |
| *Indeks* | *100* | *205* | *261* | *215* |
| Tržni delež (v %) | 2,3 | 4,3 | 5,0 | 4,4 |
| *Indeks* | *100* | *184* | *214* | *189* |

*Vir:* Eurostat in konfederacija CONEBI.

(201) Tržni delež kitajskega uvoza se je kljub veljavnim ukrepom med letom 2020 in obdobjem preiskave v zvezi s pregledom povečal z 2,3 % na 4,4 %.

#### 4.3.2 *Cene uvoza iz LRK in nelojalno nižanje prodajnih cen*

(202) Komisija je cene uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata.

(203) Povprečna cena uvoza iz LRK v Unijo se je gibala na naslednji način:

*Preglednica 3*

**Uvozne cene (v EUR/kos)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| LRK | 294 | 354 | 449 | 298 |
| *Indeks* | *100* | *120* | *153* | *101* |

*Vir:* Eurostat.

(204) Povprečne cene uvoza iz LRK so bile v obravnavanem obdobju še naprej izjemno nizke. V letih 2020 in 2021 so bile cene, ki jih je sporočil Eurostat, celo nižje od povprečnih cen, ugotovljenih v prvotni preiskavi (tj. med 422 EUR in 477 EUR).

(205) Po podatkih Eurostata so bile cene v letu 2022 začasno višje, vendar še vedno nižje od kitajskih uvoznih cen v letu 2016 (tj. 477 EUR).

(206) Komisija je zaradi nesodelovanja proizvajalcev izvoznikov iz LRK določila nelojalno nižanje prodajnih cen v obdobju preiskave v zvezi s pregledom na podlagi primerjave:

(1) tehtanega povprečja prodajnih cen izdelka, ki se pregleduje, ki so jih vzorčeni proizvajalci Unije zaračunali nepovezanim strankam na trgu Unije in so prilagojene na raven cene franko tovarna, ter

(2) ustreznega tehtanega povprečja cen izdelka, ki se pregleduje, iz LRK na trgu Unije, določenega na podlagi CIF (stroški, zavarovanje in prevoznina), vključno s protidampinško dajatvijo (62,1 % za vse druge družbe) in izravnalno dajatvijo (17,2 % za vse druge družbe), z ustreznimi prilagoditvami za carine (6 %) in stroške po uvozu (2 %).

(207) Rezultat primerjave je bil izražen kot odstotek prihodkov od prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Nelojalno nižanje prodajnih cen je znašalo od 68 % do 80 %. Brez dajatev je nelojalno nižanje prodajnih cen znašalo 82,8 %.

4.3.3 *Uvoz iz tretjih držav, razen LRK*

(208) Uvoz električnih koles iz tretjih držav, razen LRK, je izviral predvsem iz Tajvana in Vietnama.

(209) (Skupni) obseg uvoza v Unijo ter tržni delež in cene za uvoz električnih koles iz drugih tretjih držav so se gibali na naslednji način:

*Preglednica 4*

**Uvoz iz tretjih držav**

| Država | | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|---|
| Tajvan | Obseg (v kosih) | 506 822 | 539 473 | 598 920 | 435 315 |
| | *Indeks* | *100* | *106* | *118* | *86* |
| | Tržni delež (v %) | 11,6 | 11,0 | 11,2 | 8,7 |

| Država | | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|---|
| | Povprečna cena (v EUR/kos) | 1 092 | 1 046 | 1 168 | 1 393 |
| | *Indeks* | *100* | *96* | *107* | *128* |
| Vietnam | Obseg (v kosih) | 162 787 | 173 204 | 210 321 | 199 070 |
| | *Indeks* | *100* | *106* | *129* | *122* |
| | Tržni delež (v %) | 3,7 | 3,5 | 3,9 | 4,0 |
| | Povprečna cena (v EUR/kos) | 542 | 585 | 762 | 790 |
| | *Indeks* | *100* | *108* | *140* | *146* |
| Vse tretje države skupaj, razen zadevne države | Obseg (v kosih) | 827 640 | 960 338 | 1 081 033 | 812 356 |
| | *Indeks* | *100* | *116* | *131* | *98* |
| | Tržni delež (v%) | 18,9 | 19,6 | 20,3 | 16,3 |
| | Povprečna cena (v EUR/kos) | 966 | 935 | 1 082 | 1 258 |
| | *Indeks* | *100* | *97* | *112* | *130* |

*Vir:* Eurostat.

(210) Tržni deleži celotnega uvoza izdelka, ki se pregleduje, iz tretjih držav, razen LRK, so se med letoma 2020 in 2022 povečali in leta 2022 dosegli 20,3 %. Vendar so se v obdobju preiskave v zvezi s pregledom zmanjšali na 16,3 %, kar je manj kot leta 2020.

### 4.4 **Gospodarski položaj industrije Unije**

#### 4.4.1 *Splošne opombe*

(211) Ocena gospodarskega položaja industrije Unije je vključevala oceno vseh ekonomskih kazalnikov, ki so vplivali na položaj industrije Unije v obravnavanem obdobju.

(212) Kot je navedeno v uvodni izjavi 11, je bilo za oceno gospodarskega položaja industrije Unije uporabljeno vzorčenje.

(213) Komisija je za določitev škode razlikovala med makro- in mikroekonomskimi kazalniki škode. Makroekonomske kazalnike je ocenila na podlagi informacij, ki jih je predložila konfederacija CONEBI. Podatki so se nanašali na vse proizvajalce Unije. Komisija je mikroekonomske kazalnike ocenila na podlagi podatkov iz izpolnjenih vprašalnikov vzorčenih proizvajalcev Unije.

(214) Makroekonomski kazalniki so: proizvodnja, proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, obseg prodaje, tržni delež, zaposlenost, produktivnost, višina subvencijske stopnje in okrevanje od preteklega subvencioniranja.

(215) Mikroekonomski kazalniki so: povprečne cene na enoto, stroški na enoto, stroški dela, zaloge, dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala.

4.4.2 *Makroekonomski kazalniki*

4.4.2.1 Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

(216) Celotna proizvodnja Unije, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

*Preglednica 5*

**Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Obseg proizvodnje (v kosih) | 3 428 000 | 4 284 000 | 5 145 000 | 4 560 000 |
| *Indeks* | *100* | *125* | *150* | *133* |
| Proizvodna zmogljivost (v kosih) | 5 801 885 | 7 501 519 | 7 550 464 | 7 103 289 |
| *Indeks* | *100* | *129* | *130* | *122* |
| Izkoriščenost zmogljivosti (v %) | 59 | 57 | 68 | 64 |
| *Indeks* | *100* | *97* | *115* | *109* |

*Vir:* konfederacija CONEBI, vzorčeni proizvajalci Unije.

(217) Proizvodna zmogljivost in proizvodnja v Uniji sta se v obdobju 2020–2022 zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19 stalno povečevali. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa so se obseg proizvodnje in proizvodne zmogljivosti zmanjšali zaradi večjega kopičenja zalog med pandemijo COVID-19, saj so proizvajalci Unije pričakovali, da se bo pospeševanje prodaje nadaljevalo, kar pa se ni zgodilo, saj se je povpraševanje po pandemiji COVID-19 znatno zmanjšalo.

4.4.2.2 Obseg prodaje in tržni delež

(218) Obseg prodaje in tržni delež industrije Unije sta se v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

*Preglednica 6*

**Obseg prodaje in tržni delež (v kosih)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Celotni obseg prodaje na trgu Unije | 3 446 603 | 3 720 856 | 3 975 819 | 3 945 730 |
| *Indeks* | *100* | *108* | *115* | *114* |
| Tržni delež (v %) | 78,7 | 76,1 | 74,7 | 79,2 |
| *Indeks* | *100* | *97* | *95* | *101* |

*Vir:* konfederacija CONEBI, vzorčeni proizvajalci Unije.

(219) Prodaja se je v obravnavanem obdobju povečala, zlasti zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19. Po odpravi ukrepov v zvezi s pandemijo COVID-19 pa se je povpraševanje po električnih kolesih zmanjšalo, zato je bil obseg prodaje v obdobju preiskave v zvezi s pregledom manjši. Poleg tega so gospodarske razmere v letu 2022 in v obdobju preiskave v zvezi s pregledom (zlasti višji stroški energije, inflacija) poleg industrije Unije vplivale tudi na potrošnike, zlasti tiste z manjšo kupno močjo. Zato je prodaja industrije Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022 stagnirala, tržni delež industrije Unije pa se je povečal za 4,5 odstotne točke.

4.4.2.3 Zaposlenost in produktivnost

(220) Zaposlenost in produktivnost sta se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

*Preglednica 7*

**Zaposlenost in produktivnost**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Število zaposlenih | 8 354 | 10 972 | 12 125 | 10 716 |
| *Indeks* | *100* | *131* | *145* | *128* |
| Produktivnost (v kosih/ zaposlenega) | 410 | 390 | 424 | 426 |
| *Indeks* | *100* | *95* | *103* | *104* |

*Vir:* konfederacija CONEBI, vzorčeni proizvajalci Unije.

(221) Industrija Unije je v obravnavanem obdobju stopnjo zaposlenosti povečala za 28 %. Zaposlenost se je povečala zlasti med letoma 2020 in 2022 zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19. Leta 2023 se je število zaposlenih zaradi zmanjšanja obsega proizvodnje zmanjšalo. Produktivnost je bila v obravnavanem obdobju precej stabilna.

4.4.2.4 Rast

(222) Ker je bila prodaja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022 stabilna, potrošnja pa se je zmanjšala, je industrija Unije svoj tržni delež v navedenem obdobju povečala za 4,5 %.

4.4.2.5 Višina subvencijske stopnje in okrevanje od preteklega subvencioniranja

(223) Raven uvoza iz LRK je bila v obdobju preiskave v zvezi s pregledom razmeroma nizka in je predstavljala 4,4 % potrošnje Unije. Zato je bil vpliv obsega subvencioniranja na industrijo Unije precej omejen.

4.4.3. *Mikroekonomski kazalniki*

4.4.3.1 Cene in dejavniki, ki vplivajo nanje

(224) Tehtane povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije na enoto za nepovezane stranke v Uniji so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

*Preglednica 8*

**Prodajne cene in stroški proizvodnje v Uniji (v EUR/kos)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji | 1 533 | 1 633 | 1 719 | 1 871 |
| *Indeks* | *100* | *107* | *112* | *122* |
| Stroški proizvodnje na enoto | 1 419 | 1 516 | 1 589 | 1 786 |
| *Indeks* | *100* | *107* | *112* | *126* |

*Vir:* vzorčeni proizvajalci Unije.

(225) Povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije in proizvodni stroški so se v obravnavanem obdobju povišali, kar je bila v letih 2020 in 2021 predvsem posledica spremembe nabora izdelkov ter tehnološkega napredka na področju motorjev in baterij za električna kolesa, v letu 2022 in obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa tudi višjih proizvodnih stroškov zaradi splošnih gospodarskih razmer, ki so jih zaznamovali inflacija in višji stroški energije.

4.4.3.2 Stroški dela

(226) Povprečni stroški dela vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

*Preglednica 9*

**Povprečni stroški dela na zaposlenega**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Povprečni stroški dela na zaposlenega (v EUR) | 28 793 | 31 722 | 32 122 | 35 447 |
| *Indeks* | *100* | *110* | *112* | *123* |

*Vir:* vzorčeni proizvajalci Unije.

(227) Čeprav se je število zaposlenih v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022 zmanjšalo zaradi zmanjšanja povpraševanja, so se povprečni stroški dela na zaposlenega v obravnavanem obdobju stalno zviševali.

4.4.3.3 Zaloge

(228) Ravni zalog vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

*Preglednica 10*

**Zaloge**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Končne zaloge (v kosih) | 37 309 | 30 236 | 77 734 | 198 958 |
| *Indeks* | *100* | *81* | *208* | *533* |

*Vir:* vzorčeni proizvajalci Unije.

(229) Zaloge so se povečale zaradi kombinacije večjega kopičenja zalog med pandemijo COVID-19, ko se je znatno povečalo povpraševanje, in težav v dobavni verigi, saj so proizvajalci Unije naročali čezmerne količine surovin in sestavnih delov, da bi izpolnili zahteve glede proizvodnje. Ko pa so bile težave v dobavni verigi rešene, so proizvajalci Unije prejeli več surovin in sestavnih delov, kot so jih potrebovali. Temu je sledilo zmanjšanje povpraševanja po električnih kolesih v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022, zato so imeli proizvajalci Unije ob koncu obdobja preiskave v zvezi s pregledom zelo veliko zalog.

4.4.3.4 Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala

(230) Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

*Preglednica 11*

**Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Obdobje preiskave v zvezi s pregledom |
|---|---|---|---|---|
| Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje) | 7,5 | 7,4 | 7,8 | 5,4 |
| *Indeks* | *100* | *98* | *104* | *72* |
| Denarni tok (v EUR) | 145 777 915 | 96 187 869 | 68 459 937 | – 86 504 717 |
| *Indeks* | *100* | *66* | *47* | *– 59* |
| Naložbe (v EUR) | 5 545 607 | 12 373 944 | 11 588 325 | 5 781 801 |
| *Indeks* | *100* | *223* | *209* | *104* |
| Donosnost naložb (v %) | 147 | 127 | 163 | 111 |
| *Indeks* | *100* | *86* | *111* | *75* |

*Vir:* vzorčeni proizvajalci Unije.

(231) Komisija je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije določila tako, da je neto dobiček pred obdavčitvijo pri prodaji podobnega izdelka nepovezanim strankam v Uniji izrazila kot delež prihodkov od prodaje tega izdelka. Vzorčeni proizvajalci Unije so bili v obravnavanem obdobju še naprej dobičkonosni. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa se je dobičkonosnost zmanjšala zaradi višjih stroškov.

(232) Industrija Unije je lahko zaradi na splošno stabilne dobičkonosnosti v obravnavanem obdobju izvedla velike naložbe.

(233) Neto denarni tok pomeni zmožnost proizvajalcev Unije, da sami financirajo svoje dejavnosti. Denarni tok se je v obravnavanem obdobju znatno zmanjšal in je leta 2023 postal negativen. Poslabšala se je tudi donosnost naložb, kar je industriji Unije otežilo zbiranje kapitala in rast. Zato so se naložbe v obdobju preiskave v zvezi s pregledom zmanjšale za 50 % v primerjavi z letom 2022.

### 4.5 **Sklep o škodi**

(234) Makrokazalniki, kot so proizvodnja, prodaja in zaposlenost v Uniji, so se v obdobju 2020–2022 stalno povečevali zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa so se obseg proizvodnje, zmogljivosti, prodaja in zaposlenost zmanjšali zaradi večjega kopičenja zalog med pandemijo COVID-19, ki mu je sledilo zmanjšanje povpraševanja zaradi odprave ukrepov v zvezi s pandemijo COVID-19 in spremembe gospodarskih razmer v Uniji, ki so jih zaznamovali zlasti visoki stroški energije in inflacija.

(235) Kar zadeva mikroekonomske kazalnike, je bilo v preiskavi ugotovljeno, da je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju 2020–2022 ostala nad 7 %. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa se je dobičkonosnost industrije Unije zmanjšala na 5,4 %. Denarni tok se je med letoma 2020 in 2022 zmanjšal ter je leta 2023 postal negativen. Poslabšala se je tudi donosnost naložb, kar je industriji Unije otežilo zbiranje kapitala in rast.

(236) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da je industrija Unije okrevala od pretekle znatne škode v smislu člena 8 osnovne uredbe, ki jo je povzročil subvencionirani uvoz iz LRK. Vendar se je v obravnavanem obdobju več kazalnikov škode poslabšalo, položaj industrije Unije pa je znova postal gospodarsko nestabilen. Zato je Komisija nadalje preučila verjetnost ponovitve škode, ki jo je prvotno povzročil subvencionirani uvoz iz LRK, v primeru razveljavitve ukrepov.

## 5. **VERJETNOST PONOVITVE ŠKODE**

(237) Za ugotovitev verjetnosti ponovitve škode v primeru razveljavitve ukrepov je Komisija analizirala naslednje elemente: proizvodno in prosto zmogljivost v LRK, razmerje med izvoznimi cenami za tretje države in ravnjo cen v Uniji ter vpliv morebitnega uvoza in ravni cen takega uvoza iz teh držav na položaj industrije Unije.

### 5.1 **Prosta zmogljivost v LRK in privlačnost trga Unije**

(238) Kot je že opisano in podrobno predstavljeno v oddelku 3.10.1, imajo proizvajalci izvozniki v LRK znatne proste zmogljivosti, ki bi se lahko v primeru izteka ukrepov uporabile za proizvodnjo izdelka, ki se pregleduje, za izvoz v Unijo. Količine, ki bi jih kitajski proizvajalci izvozniki lahko izvozili, znašajo 73 milijonov kosov, kar močno presega velikost trga Unije.

(239) Kot je opisano in podrobno predstavljeno v oddelku 3.10.2, je trg Unije za električna kolesa eden največjih na svetu, povpraševanje po električnih kolesih pa naj bi se po pričakovanjih v prihodnjih letih povečalo, med drugim zaradi okoljskih politik v Uniji. Kitajski proizvajalci izvozniki so na svoje glavne tretje trge izvažali po cenah, ki so bile znatno nižje od povprečnih prodajnih cen proizvajalcev Unije na trgu Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Zato je izvoz v Unijo za kitajske izvoznike potencialno veliko privlačnejši. Posledično je mogoče utemeljeno pričakovati, da bi v primeru razveljavitve ukrepov kitajski proizvajalci izvozniki začeli izvažati velike količine izdelka, ki se pregleduje, v Unijo.

### 5.2 **Verjetne uvozne cene in vpliv na industrijo Unije**

(240) Da bi Komisija ugotovila, kako bi uvoz iz LRK vplival na industrijo Unije v primeru prenehanja ukrepov, je izvedla primerjalno analizo cen brez protisubvencijskih ukrepov.

(241) Da bi Komisija ocenila verjetno prodajno ceno kitajskih proizvajalcev pri izvozu na trg Unije, je primerjala povprečno ceno (franko tovarna) vzorčenih proizvajalcev Unije in ustrezno povprečno ceno izdelka, ki se pregleduje, iz LRK pri izvozu v tretje države, kot so Združeno kraljestvo, Turčija, Norveška ali Srbija, ki imajo ločene oznake za električna kolesa in nimajo vzpostavljenih ukrepov.

(242) Rezultat primerjave je pokazal, da se je povprečna cena kitajskega izvoza zadevnega izdelka v navedene države gibala med 210 EUR in 650 EUR, kar je znatno nižje od cene industrije Unije na trgu Unije. Torej bi se v primeru izteka ukrepov izdelek, ki se pregleduje, verjetno uvažal iz LRK na trg v velikem obsegu, tako kot v obdobju prvotne preiskave, in po nizkih cenah, kar bi povzročilo škodo.

(243) Na podlagi navedenega se sklepa, da bi se v primeru razveljavitve ukrepov subvencionirani uvoz iz LRK po škodljivih ravneh cen najverjetneje znatno povečal. Posledično bi bila sposobnost preživetja industrije Unije resno ogrožena.

## 6. **INTERES UNIJE**

(244) Komisija je v skladu s členom 31 osnovne uredbe preučila, ali bi bila ohranitev obstoječih protisubvencijskih ukrepov v nasprotju z interesom Unije kot celote. Določitev interesa Unije je temeljila na preučitvi najrazličnejših zadevnih interesov, vključno z interesi industrije Unije, uvoznikov in uporabnikov.

### 6.1 **Interes industrije Unije**

(245) Preiskava je pokazala, da bi iztek ukrepov negativno vplival na industrijo Unije. Z ukrepi so bili na trgu Unije ponovno vzpostavljeni enaki konkurenčni pogoji. Tako so lahko na trg vstopile nove družbe, zlasti v segmentih začetnih izdelkov in izdelkov srednjega cenovnega razreda. Število znanih proizvajalcev električnih koles v Uniji se je med letoma 2020 in 2023 kljub izzivom, ki so jih prinesle gospodarske razmere v letih 2022 in 2023, skoraj podvojilo, in sicer s približno 37 na 67. Število električnih koles, proizvedenih v Uniji, se je med letoma 2020 (3,4 milijona) in 2023 (4,5 milijona) povečalo za več kot milijon, po napovedih pa naj bi se še povečalo. Število neposredno zaposlenih se je povečalo s približno 3 500 v obdobju prvotne preiskave na skoraj 11 000 v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(246) S prenehanjem izravnalnih ukrepov bi bili proizvajalci Unije izpostavljeni velikemu tveganju, zlasti tisti v segmentih začetnih električnih koles in električnih koles srednjega cenovnega razreda, med katerimi so številni manjši proizvajalci v celotni industriji Unije.

(247) Ranljiv položaj še poslabšuje dejstvo, da je proizvodnja električnih koles kapitalsko zelo intenzivna dejavnost, saj so za ohranitev proizvodnje stalno potrebne znatne zaloge delov za kolesa. Poleg tega so proizvajalci Unije v zadnjih letih veliko vložili v trajnostno in okolju prijazno proizvodnjo ter izboljšave izdelkov. S prenehanjem protisubvencijskih ukrepov bi se onemogočil razvoj praktičnega inženirskega znanja za uporabo vrhunskih visokih tehnologij, vključno z avtomatizacijo in novimi materiali.

(248) Poleg tega je industrija električnih koles v Uniji po navedbah iz zahtevka za pregled zaradi izteka ukrepov ena največjih zelenih industrij, v kateri po podatkih iz poročila *The European Bicycle Industry and Market Profile* (Profil evropske industrije koles in evropskega trga koles) iz leta 2024 deluje več kot 1 000 malih in srednjih podjetij (MSP), ki zagotavljajo približno 80 000 delovnih mest. To vključuje neposredna in posredna delovna mesta v proizvodnji, delovna mesta v industrijah višje v prodajni verigi, delovna mesta na področju dodatkov za kolesa, delovna mesta v prodajalnah koles itd.

(249) Na podlagi navedenega je podaljšanje ukrepov v interesu industrije Unije.

### 6.2 **Interes sestavljavcev**

(250) Komisija je vzpostavila stik z vsemi znanimi uporabniki in nepovezanimi uvozniki.

(251) Po začetku se je javila in predložila pripombe samo *ad hoc* skupina v imenu osmih malih družb v Uniji, ki sestavljajo dele za električna kolesa, uvožene iz Kitajske in drugih tretjih držav. Njihova glavna pripomba se je nanašala na izvajanje ukrepov proti uvozu delov za (običajna) kolesa iz Kitajske, ki povzroča negotovost glede pravnih pravil za uvoz sestavnih delov za električna kolesa in zato otežuje uvoz delov za električna kolesa, za katere ukrepi ne veljajo. Skupina je nasprotovala podaljšanju ukrepov, predvsem zaradi sedanjih težav z uvozom sestavnih delov in tveganja razširitve ukrepov na te sestavne dele električnih koles, pri čemer je trdila, da bi bil nadzor trga za preverjanje skladnosti uvoza iz LRK z vsemi ustreznimi predpisi učinkovitejši pri obravnavanju uvoza električnih koles iz Kitajske, s katerimi se nepošteno trguje ter ki so pogosto nezakonita in nevarna.

(252) Vendar je Komisija menila, da ni realistično pričakovati, da se bo škoda, ki jo povzroča uvoz subvencioniranih električnih koles iz LRK, preprečila samo z nadzorom trga in regulativnimi ukrepi. Poleg tega vprašanja izvrševanja carinskih predpisov v zvezi z uvozom sestavnih delov električnih koles ne morejo upravičiti prenehanja ukrepov, ki so imeli predvideni učinek. Vsekakor pa izvrševanje ukrepov ne spada v obseg preiskave.

(253) Po razkritju je *ad hoc* skupina ponovila iste trditve. Trdila je, da bi se morala Komisija osredotočiti na krepitev nadzora trga in ne na razširitev ukrepov trgovinske zaščite, da bi se odpravili temeljni vzroki izkrivljanja trga in zagotovili enaki konkurenčni pogoji za vse deležnike. Po mnenju *ad hoc* skupine ukrepi trgovinske zaščite nenamerno ustvarjajo regulativni okvir, ki spodbuja uvoz podstandardnih in nevarnih koles, hkrati pa otežuje delovanje resnih proizvajalcev električnih koles iz LRK z dolgoročnimi ambicijami na trgu Unije.

(254) Komisija je menila, da so bili argumenti *ad hoc* skupine obravnavani že v uvodni izjavi 251. Ker niso bile predložene nobene nove vsebinske pripombe v zvezi s tem, je bil sklep iz uvodne izjave 252 potrjen.

(255) *Ad hoc* skupina je trdila tudi, da razveljavitev ukrepov trgovinske zaščite ne bi povzročila znatnega povečanja škodljivega uvoza, saj je po njenem mnenju skromen 4,4-odstotni tržni delež kitajskega uvoza v OPP ovrgel trditev, da kitajski uvoz predstavlja znatno grožnjo.

(256) Komisija je menila, da se je tržni delež v OPP povečal na 4,4 % v razmerah, ko so veljali ukrepi trgovinske zaščite. Zaradi ukrepov trgovinske zaščite je kitajski uvoz v obravnavanem obdobju pridobil le 2,1 odstotne točke tržnega deleža. Ob upoštevanju privlačnosti trga Unije, proizvodne in proste zmogljivosti v LRK ter razmerja med izvoznimi cenami za tretje države in ravnjo cen v Uniji je Komisija sklenila, da bi se v primeru razveljavitve ukrepov znatno povečal dampinški uvoz iz LRK po cenah na škodljivi ravni. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

(257) Poleg tega je *ad hoc* skupina trdila, da se je Komisija oprla na nepreverjene informacije in trditve, zlasti tiste informacije in trditve, ki jih je predložil vložnik, pa ogrožajo nepristranskost preiskave.

(258) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 33 in 34, je Komisija uporabila člen 28 osnovne uredbe, saj poleg nesodelovanja kitajske vlade in drugih zadevnih strani v LRK sodelovanje proizvajalcev električnih koles v LRK ni zadostovalo za sprejetje reprezentativnih ugotovitev za namen tega pregleda zaradi izteka ukrepov, zato je Komisija v skladu s členom 28 osnovne uredbe uporabila razpoložljiva dejstva. Zato so ugotovitve v zvezi z verjetnostjo nadaljevanja subvencioniranja ter verjetnostjo ponovitve škode temeljile na razpoložljivih dejstvih, zlasti informacijah, predloženih v zahtevku za pregled, informacijah, ki so jih predložile sodelujoče strani med preiskavo (tj. vložnik in vzorčeni proizvajalci Unije), informacijah iz ugotovitev Komisije v prvotni preiskavi, ugotovitvah najnovejših protisubvencijskih preiskav, ki jih je Komisija izvedla v zvezi s spodbujanimi industrijami na Kitajskem, in delovnem dokumentu služb Komisije o znatnem izkrivljanju. Vse informacije, ki so jih predložili vzorčeni proizvajalci Unije, so bile temeljito preverjene. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

### 6.3 **Interes uporabnikov in nepovezanih uvoznikov**

(259) Razen zgoraj navedenega stališča se noben uporabnik ali nepovezani uvoznik ni javil in sodeloval v tej preiskavi s predložitvijo izpolnjenega vprašalnika. Komisija je na podlagi informacij, ki jih je imela na voljo, ugotovila, da ni dokazov, ki bi nasprotovali sklepu iz prvotne preiskave, da negativnih učinkov na nepovezane uvoznike ni mogoče šteti za nesorazmerne in da jih zmanjšuje razpoložljivost drugih virov dobave. Pozitivni učinki izravnalnih ukrepov na trg Unije, zlasti na industrijo Unije, so prevladali nad morebitnim negativnim učinkom na druge interesne skupine. Preiskava je dejansko potrdila, da je poleg Kitajske vedno več tudi drugih virov dobave iz tretjih držav. Zato je Komisija sklenila, da nadaljevanje ukrepov ne bi nesorazmerno škodovalo uporabnikom in uvoznikom.

(260) Po razkritju je ena zainteresirana stran trdila, da bodo električna kolesa, če ukrepi ne bodo razveljavljeni, še naprej po nepotrebnem precenjena in uporabnikom slabše dosegljiva. Trdila je še, da bi v primeru razveljavitve ukrepov zmanjšanje cen električnih koles privedlo do znatnega povečanja prodaje električnih koles. Komisija je menila, da nižje cene ne privedejo nujno do povečanja prodaje, saj so poleg cen tudi varnost, kakovost, zanesljivost in storitve merila, ki jih uporabniki upoštevajo pri nakupu električnega kolesa. Poleg tega bi razveljavitev ukrepov negativno vplivala na gospodarski položaj industrije Unije, kar bi vplivalo na inovacije in raznolikost izdelkov ter privedlo do manjše izbire za uporabnike. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

### 6.4 **Sklep o interesu Unije**

(261) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da ni utemeljenih razlogov proti ohranitvi veljavnih ukrepov za uvoz izdelka, ki se pregleduje, s poreklom iz LRK, ki bi bili v interesu Unije.

## 7. **PROTISUBVENCIJSKI UKREPI**

(262) Na podlagi sklepov Komisije o nadaljevanju subvencioniranja, ponovitvi škode in interesu Unije bi bilo treba protisubvencijske ukrepe za uvoz električnih koles s poreklom iz LRK ohraniti.

(263) Za zmanjšanje tveganja izogibanja ukrepom zaradi razlik v stopnjah dajatev so potrebni posebni ukrepi, da se zagotovi uporaba individualnih izravnalnih dajatev. Individualne izravnalne dajatve se uporabljajo le ob predložitvi veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic. Ta račun mora ustrezati zahtevam iz člena 1(3) te uredbe. Dokler tak račun ni predložen, bi morala za uvoz veljati izravnalna dajatev, ki se uporablja za „ves drug uvoz s poreklom iz LRK“.

(264) Čeprav je predložitev tega računa potrebna, da lahko carinski organi držav članic uporabijo individualne stopnje izravnalne dajatve za uvoz, to ni edini element, ki ga morajo carinski organi upoštevati. Četudi predloženi račun izpolnjuje vse zahteve iz člena 1(3) te uredbe, morajo carinski organi držav članic izvajati svoje običajne kontrole in lahko, kot v vseh drugih primerih, zahtevajo dodatne dokumente (odpremne listine itd.) za preverjanje točnosti navedb v deklaraciji in zagotovitev, da je uporaba nižje stopnje dajatve, ki temu sledi, upravičena v skladu s carinsko zakonodajo.

(265) Če bi se po uvedbi zadevnih ukrepov obseg uvoza ene od družb, za katere veljajo nižje individualne stopnje dajatev, v Unijo znatno povečal, bi se tako povečanje obsega lahko obravnavalo kot sprememba v vzorcu trgovanja, nastala zaradi uvedbe ukrepov v smislu člena 23(1) osnovne uredbe. V takih okoliščinah in če so izpolnjeni pogoji, se lahko začne preiskava proti izogibanju. S to preiskavo se lahko med drugim preuči potreba po odpravi individualnih stopenj dajatve in posledični uvedbi dajatve na ravni države.

(266) Stopnje izravnalne dajatve za posamezne družbe, opredeljene v tej uredbi, se uporabljajo izključno za uvoz izdelka, ki se pregleduje, s poreklom iz LRK, ki ga proizvajajo poimensko navedeni pravni subjekti. Za uvoz izdelka, ki se pregleduje in ki ga proizvaja katera koli druga družba, ki ni posebej navedena v izvedbenem delu te uredbe, vključno s subjekti, povezanimi z izrecno navedenimi družbami, bi morala veljati stopnja dajatve, ki se uporablja za „ves drug uvoz s poreklom iz Ljudske republike Kitajske“. Zanje se ne bi smela uporabljati nobena individualna stopnja izravnalne dajatve.

(267) Družba lahko zahteva uporabo individualne stopnje dajatve, če naknadno spremeni ime svojega subjekta. Zahtevek je treba nasloviti na Komisijo ([88]). Vsebovati mora vse relevantne informacije, s katerimi je mogoče dokazati, da sprememba ne vpliva na upravičenost družbe do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja. Če sprememba imena družbe ne vpliva na njeno upravičenost do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja, se v *Uradnem listu Evropske unije* objavi uredba o spremembi imena.

(268) V skladu s členom 109 Uredbe (EU, Euratom) 2024/2509 Evropskega parlamenta in Sveta ([89]) o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije se obresti, ki jih je treba plačati, kadar je treba znesek povrniti na podlagi sodbe Sodišča Evropske unije, izračunajo z obrestno mero, ki jo Evropska centralna banka uporablja v svojih operacijah glavnega refinanciranja, objavljeno v seriji C *Uradnega lista Evropske unije*, in ki velja na prvi koledarski dan posameznega meseca.

(269) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 15(1) Uredbe (EU) 2016/1036 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

1. Uvede se dokončna izravnalna dajatev na uvoz koles, s pedali, s pomožnim električnim motorjem, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 8711 60 10 in ex 8711 60 90 (oznaka TARIC 8711 60 90 10).

2. Stopnja dokončne izravnalne dajatve, ki se uporablja za neto ceno franko meja Unije pred plačilom dajatve za izdelek iz odstavka 1, ki ga proizvajajo družbe, navedene v nadaljevanju, je:

| Država porekla | Družba | Dokončna izravnalna dajatev | Dodatna oznaka TARIC |
|---|---|---|---|
| Ljudska republika Kitajska | Bodo Vehicle Group Co., Ltd. | 15,1 % | C382 |
| | Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. | 3,9 % | C383 |

([88]) Evropska komisija, Generalni direktorat za trgovino, Direktorat G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruselj, Belgija.

([89]) Uredba (EU, Euratom) 2024/2509 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. septembra 2024 o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije (UL L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

| Država porekla | Družba | Dokončna izravnalna dajatev | Dodatna oznaka TARIC |
|---|---|---|---|
| | Jinhua Vision Industry Co., Ltd in 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 |
| | Druge sodelujoče družbe iz Priloge I | 9,2 % | Glej Prilogo I |
| | Družbe, ki niso sodelovale pri prvotni protisubvencijski uredbi, so pa sodelovale v vzporedni prvotni protidampinški preiskavi in so navedene v Prilogi II | 17,2 % | Glej Prilogo II |
| | Ves drug uvoz s poreklom iz Ljudske republike Kitajske | 17,2 % | C999 |

3. Pogoj za uporabo individualnih stopenj dajatve, določenih za družbe iz odstavka 2, je predložitev veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic, ki vsebuje izjavo z datumom in podpisom uradnika subjekta, ki izdaja take račune, ter njegovim imenom in funkcijo, in sicer: „Podpisani potrjujem, da je (količina) (izdelka, ki se pregleduje), prodanega za izvoz v Evropsko unijo, ki ga zajema ta račun, proizvedla družba (ime in naslov družbe) (dodatna oznaka TARIC) v [zadevna država]. Izjavljam, da so podatki na tem računu popolni in resnični.“ Če tak račun ni predložen, se uporabi dajatev, ki se uporablja za vse druge družbe.

4. Kadar se izravnalna dajatev odšteje od protidampinške dajatve za nekatere proizvajalce izvoznike, zahtevki za nadomestilo v skladu s členom 21 Uredbe (EU) 2016/1037 sprožijo tudi oceno stopnje dampinga za tega proizvajalca izvoznika, ki prevladuje v obdobju preiskave v zvezi z nadomestilom. Znesek, ki se povrne vložniku zahtevka za nadomestilo, ne sme presegati razlike med pobrano dajatvijo ter kombinirano izravnalno in protidampinško dajatvijo, določeno v preiskavi v zvezi z nadomestilom.

5. Če ni določeno drugače, se uporabljajo veljavni carinski predpisi.

*Člen 2*

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 23. januarja 2025

*Za Komisijo*
*predsednica*
Ursula VON DER LEYEN

*PRILOGA I*

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

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

*PRILOGA II*

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