2025/120

24.1.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/120,

23. jaanuar 2025,

millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõike 2 kohast aegumise läbivaatamist lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrust (EL) 2016/1036 kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed ([1]) (edaspidi „alusmäärus“), eriti selle artikli 11 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Varasemad uurimised ja kehtivad meetmed

(1) Euroopa Komisjon kehtestas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/73 ([2]) dumpinguvastase tollimaksu Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „Hiina RV“) pärit elektrijalgrataste impordi suhtes (edaspidi „esialgsed meetmed“). Praegu kehtivad dumpinguvastase tollimaksu määrad ulatuvad 10,3 %-st kuni 70,1 %-ni. Esialgsete meetmete kehtestamiseni viinud uurimist nimetatakse edaspidi esialgseks uurimiseks.

(2) Vastavalt Üldkohtu otsusele kohtuasjas T-242/19 kehtestati 17. märtsil 2023 dumpinguvastane tollimaks uuesti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/609 ([3]) äriühingu Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd suhtes. Uuesti kehtestatud tollimaksu määraks kehtestati 9,9 %.

(3) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/72 ([4]) kehtestas komisjon paralleelselt lõpliku tasakaalustava tollimaksu Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes. Praegu kehtivate tasakaalustavate tollimaksude määrad ulatuvad 3,9 %-st kuni 17,2 %-ni.

1.2. Aegumise läbivaatamise taotlus

(4) Pärast meetmete eelseisva aegumise kohta teate avaldamist ([5]) sai Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) alusmääruse artikli 11 lõike 2 kohase läbivaatamistaotluse.

(5) Läbivaatamistaotluse (edaspidi taotlus“) esitas 16. oktoobril 2023 Euroopa jalgrattatootjate ühendus (edaspidi „taotluse esitaja“) liidu elektrijalgrataste tootmisharu nimel alusmääruse artikli 5 lõike 4 tähenduses. Taotlus põhines väitel, et meetmete kehtivuse lõppemine tooks tõenäoliselt kaasa dumpingu jätkumise ja liidu tootmisharule tekitatud kahju kordumise.

([1]) ELT L 176, 30.6.2016, lk 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) Komisjoni 17. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/73, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks (ELT L 16, 18.1.2019, lk 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Komisjoni 17. märtsi 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/609, millega vastavalt Üldkohtu otsusele kohtuasjas T-242/19 kehtestatakse uuesti lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit, äriühingu Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd toodetud elektrijalgrataste impordi suhtes (ELT L 80, 20.3.2023, lk 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) Komisjoni 17. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/72, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes (ELT L 16, 18.1.2019, lk 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) ELT C 154, 2.5.2023, lk 46.

1.3. **Aegumise läbivaatamise algatamine**

(6) Pärast konsulteerimist alusmääruse artikli 15 lõike 1 kohaselt asutatud komiteega tegi komisjon kindlaks, et meetmete aegumise läbivaatamise algatamiseks on piisavalt tõendeid, ning algatas 17. jaanuaril 2024 alusmääruse artikli 11 lõike 2 alusel Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „asjaomane riik“) pärit elektrijalgrataste liitu suunatud impordi suhtes kehtestatud meetmete aegumise läbivaatamise. Komisjon avaldas algatamisteate (edaspidi „algatamisteade“) *Euroopa Liidu Teatajas* ([6]).

1.4. **Läbivaatamisega seotud uurimisperiood ja asjaomane periood**

(7) Dumpingu jätkumise või kordumise uurimine kestis 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2023 (edaspidi „läbivaatamisega seotud uurimisperiood“). Kahju jätkumise või kordumise tõenäosuse hindamise seisukohalt oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2020 kuni läbivaatamisega seotud uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „asjaomane periood“).

1.5. **Huvitatud isikud**

(8) Algatamisteates kutsuti huvitatud isikuid uurimises osalemiseks komisjoniga ühendust võtma. Lisaks teavitas komisjon spetsiaalselt teisi teadaolevaid liidu tootjaid, teadaolevaid Hiina RV tootjaid ja Hiina RV ametiasutusi, teadaolevaid importijaid, kasutajaid ja teadaolevalt seotud ühendusi aegumise läbivaatamise algatamisest ning kutsus neid selles osalema.

(9) Huvitatud isikutel oli võimalus esitada aegumise läbivaatamise algatamise kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult ärakuulamist.

1.6. **Valikuuring**

(10) Komisjon andis algatamisteates teada, et ta võib teha huvitatud isikute valikuuringu kooskõlas alusmääruse artikliga 17.

1.6.1. *Liidu tootjate valikuuring*

(11) Komisjon märkis algatamisteates, et on moodustanud liidu tootjatest esialgse valimi. Komisjon moodustas valimi tootmismahu alusel. Valimisse kuulus kolm liidu tootjat. Valimisse kaasatud liidu tootjate toodang moodustas läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 23,4 % liidu kogutoodangust. Kooskõlas alusmääruse artikli 17 lõikega 2 palus komisjon huvitatud isikutel esitada esialgse valimi kohta märkusi. Esialgse valimi kohta märkusi ei esitatud. Valimit peeti liidu tootmisharule tüüpiliseks.

1.6.2. *Importijate valikuuring*

(12) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ja vajaduse korral valim moodustada, palus komisjon, et sõltumatud importijad esitaksid algatamisteates nimetatud teabe.

(13) Valimi moodustamisega seotud küsimustikule ei vastanud ükski sõltumatu importija. Seega otsustas komisjon, et valikuuring ei ole vajalik.

([6]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes kohaldatavate dumpinguvastaste meetmete aegumise läbivaatamise algatamise kohta (ELT C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *Hiina RV eksportivate tootjate valikuuring*

(14) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ning vajaduse korral valim moodustada, palus komisjon kõigil teadaolevatel Hiina RV tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teabe. Lisaks palus komisjon Hiina RV esindusel Euroopa Liidu juures teha kindlaks muud võimalikud tootjad, kes võiksid olla uurimises osalemisest huvitatud, ja/või võtta nendega ühendust, kui neid on.

(15) Ainult kaks Hiina RV eksportivat tootjat vastasid valikuuringule ja seetõttu ei peetud valikuuringut vajalikuks. Need kaks äriühingut moodustasid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil i) liitu suunatud eksporti, ii) kõigisse teistesse ekspordisihtkohtadesse suunatud eksporti, iii) omamaist müüki ja iv) Hiina tootmisvõimsust arvestades kokku oluliselt vähem kui 0,1 % Hiina elektrijalgrataste tootmisharust. Seepärast leidis komisjon, et neid kahte äriühingut ei saa aegumise läbivaatamisega seotud uurimises pidada Hiina elektrijalgrataste tootmisharu puhul tüüpiliseks.

(16) Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et Hiina RV elektrijalgrataste tootjate koostöö ei olnud representatiivsete järelduste tegemiseks piisav, ning teavitas neid kahte äriühingut sellest, et komisjon kavatseb kohaldada alusmääruse artiklit 18 ning tugineda oma järelduste tegemisel Hiina RVst pärit impordiga seotud dumpingu ja kahju jätkumise või kordumise kohta kättesaadavatele faktidele.

(17) Seetõttu saatis komisjon 12. veebruaril 2024 Hiina RV ametiasutustele verbaalnoodi, milles märgiti, et vastavalt alusmääruse artikli 18 lõikele 1 võib komisjon dumpingu jätkumist või kordumist uurides toetuda kättesaadavatele faktidele. Hiina RV ametiasutused verbaalnoodile ei vastanud.

1.7. **Vastused küsimustikule**

(18) Komisjon saatis Hiina valitsusele küsimustiku oluliste moonutuste esinemise kohta Hiina RVs alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses.

(19) Komisjon teavitas neid kahte äriühingut, kes saatsid valikuuringule vastuse, et neid ei saa pidada üldise Hiina elektrijalgrataste tootmisharu puhul tüüpiliseks ning et nende äriühingupõhine teave ei sobinud kogu Hiina RVst liitu suunatud ekspordi kohta representatiivsete järelduste tegemiseks. Komisjon palus neil kahel äriühingul võtta ühendust komisjoni talitustega, kui nad soovivad sellest hoolimata küsimustikule vastata. Uurimise algatamise ajal tehti eksportivatele tootjatele mõeldud küsimustiku koopia kättesaadavaks huvitatud isikutele tutvumiseks ettenähtud toimikus ja kaubanduse peadirektoraadi veebisaidil.

(20) Küsimustikule ei saadud vastust Hiina valitsuselt ega üheltki Hiina (eksportivalt) tootjalt.

1.8. **Kontroll**

(21) Komisjon kogus kokku ja kontrollis üle kogu teabe, mida ta pidas vajalikuks dumpingu ja sellest tuleneva kahju jätkumise või kordumise tõenäosuse ja liidu huvide kindlakstegemiseks. Alusmääruse artikli 16 kohased kontrollkäigud tehti järgmiste äriühingute valdustesse.

Liidu tootjad

— Cube Bikes, Saksamaa;

— Accell Hunland, Ungari;

— Cross, Bulgaaria.

1.9. **Järgnenud menetlus**

(22) 25. oktoobril 2024 avalikustas komisjon olulised faktid ja kaalutlused, mille põhjal ta kavatses kehtiva dumpinguvastase tollimaksu jõusse jätta. Kõigile isikutele anti võimalus esitada kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul nende avaldatud faktide ja kaalutluste kohta märkusi.

(23) Mitu huvitatud isikut esitas märkusi, mida komisjon kaalus ja käsitles allpool punktides 2.3 ja 7. Ühele vastava taotluse esitanud isikule võimaldati ärakuulamine.

2. VAATLUSALUNE TOODE, ASJAOMANE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE

2.1. Vaatlusalune toode

(24) Vaatlusalune toode on sama toode nagu esialgses uurimises, nimelt pedaalide ja elektrilise abimootoriga rattad, mis kuuluvad praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARICi kood 8711 60 90 10) alla (edaspidi „vaatlusalune toode“).

2.2. Asjaomane toode

(25) Käesolevas uurimises on asjaomane toode Hiina Rahvavabariigist pärit vaatlusalune toode.

2.3. Samasugune toode

(26) Käesolevas aegumise läbivaatamisega seotud uurimises leidis kinnitust esialgses uurimises kindlaks tehtu, et järgmistel toodetel on samad füüsikalised ja tehnilised põhiomadused ning sama põhiline kasutusotstarve:

— asjaomane toode, kui seda eksporditakse liitu;

— vaatlusalune toode, mida toodetakse ja müüakse Hiina Rahvavabariigi siseturul;

— vaatlusalune toode, mida eksportivad tootjad toodavad ja müüvad ülejäänud maailmale, ning

— vaatlusalune toode, mida liidu tootmisharu toodab ja müüb liidu turul.

(27) Neid tooteid käsitatakse seepärast samasuguse tootena alusmääruse artikli 1 lõike 4 tähenduses.

(28) Pärast avalikustamist väitis üks isik, et komisjon peaks täpsustama, et tollimaksust vabastatud importijate ja/või tollimaksust vabastatud väliseksportijate poolt komisjoni rakendusotsuse (EL) 2024/1279 ([7]) alusel imporditud osi ei tohiks käsitada asjaomase tootena. Selle isiku sõnul tuleks selgitada, et asjaomase toote jaoks kasutatavate asjaomase toote osade suhtes ei kohaldata dumpinguvastaseis tollimakse, kui neid imporditakse eraldi.

(29) Komisjon leidis, et selline selgitus ei ole põhjendatud, kuna käesoleva läbivaatamise esemeks olevad meetmed ei hõlma osi. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

3. DUMPINGUHINNAGA MÜÜK

3.1. Sissejuhatavad märkused

(30) Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil jätkus elektrijalgrataste import Hiina RVst, kuigi väiksemas mahus kui esialgse uurimise uurimisperioodil (st 1. oktoobrist 2016 kuni 30. septembrini 2017). Eurostati andmetel moodustas elektrijalgrataste import Hiina RVst läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ligikaudu 4,4 % liidu turust võrreldes 35 % suuruse turuosaga esialgsel uurimisperioodil. Absoluutnäitajates vähenes Hiina RVst pärit impordi maht 699 658 ühikult esialgsel uurimisperioodil 220 914 ühikule läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

([7]) Komisjoni 8. mai 2024. aasta rakendusotsus (EL) 2024/1279, milles käsitletakse Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate jalgrattaosade suhtes kehtestatud laiendatud dumpinguvastasest tollimaksust vabastamist vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 88/97 (ELT L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Nagu on märgitud punktis 1.6.3, ei teinud ükski Hiina RV eksportija/tootja uurimises koostööd. Seega teatas komisjon Hiina RV ametiasutustele, et koostöö puudumise tõttu võib komisjon dumpingu ja kahju jätkumise või kordumise kohta tehtavate järelduste suhtes kohaldada alusmääruse artiklit 18. Komisjon ei saanud selle kohta ühtegi märkust ega taotlust ärakuulamise eest vastutava ametniku sekkumiseks.

(32) Sellest tulenevalt tehti järeldused dumpingu jätkumise või kordumise tõenäosuse kohta kättesaadavate faktide põhjal kooskõlas alusmääruse artikliga 18, eelkõige koos läbivaatamistaotlusega esitatud teabe ja läbivaatamisega seotud uurimise käigus koostööd teinud isikutelt (nimelt taotluse esitajalt ja valimisse kaasatud liidu tootjatelt) saadud teabe põhjal.

3.2. **Hiina RVst pärit elektrijalgrataste impordi normaalväärtuse kindlaksmääramine kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõikega 6a**

(33) Kuna uurimise algatamise ajal olid olemas piisavad tõendid, mis osutasid Hiina RV puhul pigem oluliste moonutuste esinemisele alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses, algatas komisjon uurimise alusmääruse artikli 2 lõike 6a alusel.

(34) Komisjon saatis Hiina RV valitsusele küsimustiku, et saada teavet, mida ta pidas vajalikuks, et uurida väidetavaid olulisi moonutusi. Lisaks kutsus komisjon algatamisteate punktis 5.3.2 kõiki huvitatud isikuid üles tegema 37 päeva jooksul pärast algatamisteate avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* teatavaks oma seisukohad, esitama teabe ja kinnitavad tõendid seoses alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamisega. Hiina RV valitsus ei vastanud küsimustikule ja ettenähtud tähtaja jooksul ei laekunud ühtki seisukohta alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamise kohta. Seejärel teatas komisjon Hiina RV valitsusele, et kasutab Hiina RVs oluliste moonutuste esinemise kindlakstegemiseks kättesaadavaid fakte alusmääruse artikli 18 tähenduses.

(35) Algatamisteate punktis 5.3.2 märkis komisjon, et olemasolevat tõendusmaterjali arvesse võttes on ta esialgselt valinud alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a kohaselt sobivaks võrdlusriigiks Türgi, et määrata normaalväärtus kindlaks moonutamata hindade või võrdlusaluste põhjal. Lisaks märkis komisjon, et uurib alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a esimeses taandes sätestatud kriteeriumide alusel muid võimalikke sobivaid võrdlusriike.

(36) 18. juulil 2024 teavitas komisjon huvitatud isikuid toimikusse lisatud teatega asjakohastest allikatest, mida ta kavatses normaalväärtuse kindlaksmääramiseks kasutada, võttes võrdlusriigiks Türgi. Selles teates loetles komisjon kõik tootmistegurid, nagu tooraine, tööjõud ja energia, mida elektrijalgrataste tootmisel kasutatakse. Lisaks teavitas komisjon huvitatud isikuid, et ta teeb müügi-, üld- ja halduskulud ning kasumi kindlaks majanduse tegevusalade statistilise klassifikaatori (mida tavaliselt nimetatakse NACEks) kategoorias 30.9 „Mujal liigitamata transpordivahendite tootmine“ tegutseva 206 kasumliku tootja raamatupidamise koondaruannete põhjal, mis pärinevad äriühingute raamatupidamisarvestuse statistikast ([8]). Võrdlusriigi tootjate andmeid koguvad Türgi keskpank ja Türgi statistikaamet. Huvitatud isikutel paluti esitada märkusi ja taotluse esitajalt saadi märkusi, mida võeti arvesse põhjenduses 67 kirjeldatud viisil.

3.3. **Normaalväärtus**

(37) Alusmääruse artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et „normaalväärtuse aluseks võetakse tavaliselt ekspordiriigi sõltumatute klientide poolt tavapärases kaubandustegevuses makstud või makstavad hinnad“.

([8]) Äriühingute raamatupidamisarvestuse statistika, kättesaadav aadressil https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Samas on alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a öeldud: „Kui […] tehakse kindlaks, et ekspordiriigis punkti b kohaste oluliste moonutuste tõttu ei ole asjakohane kasutada selle riigi hindu ega kulusid, arvutatakse normaalväärtus üksnes moonutamata hindu või võrdlusaluseid kajastavate tootmis- ja müügikulude põhjal“ ning see „hõlmab moonutamata ja põhjendatud haldus-, müügi- ja üldkulusummat ning kasumisummat“.

(39) Nagu allpool täpsemalt selgitatud, jõudis komisjon käesolevas uurimises järeldusele, et olemasolevate tõendite põhjal ning Hiina valitsuse ja Hiina tootjate koostööst keeldumist arvesse võttes oli alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamine asjakohane.

3.3.1. *Oluliste moonutuste olemasolu*

(40) Teras ja alumiinium on jalgrataste tootmisharu põhitoorained. Põhimõtteliselt on kõik peamised jalgrattaosad valmistatud täielikult või osaliselt nendest materjalidest. Jalgrattaraamide, kahvlite ja juhtraudade valmistamiseks kasutatakse tavaliselt kas terast või alumiiniumi. Rataste ja kodarate, kettide, käiguvahetite, hammasrataste, trosside ja pakiraamide valmistamiseks kasutatakse tavaliselt terast. Poritiibade ja pedaalide valmistamiseks kasutatakse metalli või plasti (st keemiatööstuse tooteid). Taotluses on nimetatud olulised moonutused Hiina terase- ja alumiiniumitööstuses, mille Euroopa Komisjon on kindlaks teinud hiljutistes uurimistes, mis käsitlevad muu hulgas terasest kinnitusdetailide, terasest keevistorude, terasest tuuleturbiinimastide, kuumvaltsitud roostevaba terase, ([9]) töödeldava alumiiniumfooliumi, pressitud alumiiniumi, alumiiniumist lehtvaltstoodete, alumiiniumfooliumi ja alumiiniumrataste importi Hiinast ([10]). Korduvad ja järjepidevad järeldused nendel juhtudel on taotluse kohaselt selged tõendid Hiina terase- ja alumiiniumtoodete kulude ja hindade süsteemsete moonutuste kohta alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses.

(41) Nagu eelmistes Hiina RV terase- ja alumiiniumisektorit käsitlevates uurimistes, analüüsis komisjon käesolevas uurimises, kas on asjakohane kasutada Hiina RV omamaiseid hindu ja kulusid, kuna esinevad olulised moonutused. Komisjon tegi seda toimikus, sealhulgas taotluses ning komisjoni talituste töödokumendis „Significant Distortions in the Economy of the China People's Republic of the Economy for the Purposes of Trade Defence Investigations“ („Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses“) ([11]) (edaspidi „aruanne“), samuti selle ajakohastatud versioonis ([12]) (edaspidi „ajakohastatud aruanne“)

([9]) Vt komisjoni 16. veebruari 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/191, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate rauast või terasest kinnitusdetailide impordi suhtes (ELT L 36, 17.2.2022); komisjoni 16. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/635, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks teatavate Valgevenest, Hiina Rahvavabariigist ja Venemaalt pärit rauast või legeerimata terasest keevistorude impordi suhtes (ELT L 132, 19.4.2021); komisjoni 15. detsembri 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/2239, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit elektrit võrku tootvate terasest tuuleturbiinimastide impordi suhtes (ELT L 450, 16.12.2021) ja komisjoni 15. detsembri 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/2239, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit elektrit võrku tootvate terasest tuuleturbiinimastide impordi suhtes (ELT L 450, 16.12.2021).

([10]) Vt komisjoni 17. juuni 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/983, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit töödeldava alumiiniumfooliumi impordi suhtes (ELT L 216, 18.6.2021); komisjoni 7. detsembri 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/2170, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit töödeldava alumiiniumfooliumi impordi suhtes (ELT L 438, 8.12.2021); komisjoni 12. oktoobri 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/1428, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit pressitud alumiiniumi impordi suhtes (ELT L 336, 13.10.2020); komisjoni 29. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/546, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit pressitud alumiiniumi impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks (ELT L 109, 30.3.2021); komisjoni 9. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/582, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit alumiiniumist lehtvaltstoodete impordi suhtes (ELT L 124, 12.4.2021); komisjoni 8. oktoobri 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/1784, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit alumiiniumist lehtvaltstoodete impordi suhtes (ELT L 359, 11.10.2021); komisjoni 9. märtsi 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/402, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõike 2 kohast aegumise läbivaatamist Hiina Rahvavabariigist pärit teatava alumiiniumfooliumi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L 83, 10.3.2022); komisjoni 18. jaanuari 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/112, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit mootorsõidukite teatavate alumiiniumrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L 18, 19.1.2023). Vt lisaks komisjoni 17. juuli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1012, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes ja muudetakse rakendusmäärust (EL) 2018/671 (ELT L 181, 18.7.2018).

([11]) Komisjoni talituste töödokument SWD(2017) 483 final/2, 20.12.2017, kättesaadav aadressil https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=et.

([12]) Komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations“ („Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses“), 10. aprill 2024, SWD(2024) 91 final, kättesaadav aadressil: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=et.

sisalduvate tõendite põhjal, mis tuginevad avalikult kättesaadavatele allikatele. Analüüsis käsitleti riigi olulist sekkumist Hiina RV majandusse üldiselt, aga ka konkreetset turuolukorda asjaomases sektoris, sealhulgas seoses vaatlusaluse tootega. Komisjon täiendas neid tõendeid omaenda uuringutega mitmesuguste asjakohaste kriteeriumide kohta, mille alusel saab kinnitada oluliste moonutuste esinemist Hiina RVs, nagu tuvastati ka komisjoni varasemates selleteemalistes uurimistes.

(42) Taotluses väideti, et riigi oluline sekkumine mõjutab ulatuslikult Hiina majandust tervikuna, mille tõttu ei saa Hiina elektrijalgrataste tootmisharu omamaiseid hindu ja kulusid käesolevas uurimises kasutada. Eelkõige märgiti taotluses, et Hiina elektrijalgrataste tootmisharule on iseloomulik suur riigi omand, riigi mõju ja/või riigipoolne subsideerimine ning et mitmel elektrijalgrataste tootjal on Hiina valitsuse või piirkondlike või kohalike omavalitsustega kas otseselt või ühenduste kaudu tihedad sidemed. Oma seisukoha toetamiseks viidati taotluses aruandele, Hiina õigusaktidele, täiendavatele aruannetele, samuti täiendavatele mitteametlikele tõenditele moonutuste kohta, mida rakendati läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

(43) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 40, nimetati taotluses hiljutisi uurimisi, mille käigus komisjon leidis, et Hiina RVs esineb riigi oluline sekkumine, mis moonutab vahendite tõhusat eraldamist kooskõlas turupõhimõtetega ([13]). Täpsemalt väideti taotluses, et Hiina majanduse, sh elektrijalgrataste ja rataste sektori juhtimine põhineb suurel määral keerukal planeerimissüsteemil, millega määratakse kindlaks prioriteedid ja eesmärgid, millele keskvalitsus ja kohalikud omavalitsused peavad keskenduma. Need poliitikameetmed tagavad omamaiste tootjate sooduskohtlemise või mõjutavad vabaturujõude muul viisil. Taotluses mainiti veel, et Hiina planeerimissüsteemi tulemusena suunatakse ressursid valitsuse poolt strateegiliseks või muidu poliitiliselt tähtsaks kuulutatud sektoritesse, mitte ei jaotata neid kooskõlas turujõududega. Lisaks märgiti taotluses, et Hiina elektrijalgrataste tootmise enamiku, kui mitte kõigi tootmistegurite kulud, sealhulgas jalgrattaosade tootmiseks kasutatav teras ja alumiinium, elekter, maa ja tööjõukulud, on moonutatud.

(44) Taotluses esitati näiteid elementidest, mis osutavad alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b esimeses kuni kuuendas taandes loetletud moonutustele. Taotluses tehti ka kindlaks, et elektrijalgrataste tootmisharu ja selle osi (st akud, mootorid, juhtseadmed ja kergmetallkomponendid) peetakse peamisteks/strateegilisteks tootmisharudeks, mille aktiivne arendamine on Hiina valitsuse poliitiline eesmärk. Eelkõige väideti taotluses, et Hiina RV valitsus on jalgrataste ja elektrijalgrataste tootmisharu jõuliselt edendanud selliste riiklike, piirkondlike ja kohalike vahendite abil, nagu 14. viisaastakukava, ([14]) teatis „Made in China 2025“, ([15]) Kesk- ja Lääne-Hiina välisinvesteeringute jaoks soodustatud tootmisharude kataloog ([16]) (2020. aasta väljaanne) ja suuniskataloog struktuurimuudatuste läbiviimiseks tööstuses ([17]) (akud ja kerged materjalid). Taotluses mainiti ka mitut provintsi, sealhulgas Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong ja Guangdong, mis on lisanud jalgrataste ja/või elektrisõidukite tootmisharu oma piirkondlikesse kavadesse.

([13]) Vt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/2068 põhjendus 80; komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/191 põhjendus 208, komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/95 põhjendus 59, komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/2239 põhjendused 67–74 ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/635 põhjendused 149–150.

([14]) 14. viisaastakukava, mis käsitleb majanduslikku ja sotsiaalset arengut ning visiooni 2035. aastaks, kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (vaadatud 29. augustil 2024).

([15]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (vaadatud 29. augustil 2024).

([16]) Kättesaadav aadressil (alates lk 29) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (vaadatud 29. augustil 2024).

([17]) Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (vaadatud 29. augustil 2024).

(45) Kokkuvõttes jõuti taotluses seisukohale, et hinnad või kulud, sealhulgas tooraine-, energia- ja tööjõukulud, ei ole kujunenud vabaturujõudude tulemusel, sest neid mõjutab riigi oluline sekkumine alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses. Seda arvesse võttes ei ole taotluse kohaselt sobiv kasutada käesoleval juhul normaalväärtuse kindlaksmääramiseks omamaiseid hindu ja kulusid.

(46) Hiina valitsus ei esitanud märkusi ega tõendeid, mis toetaksid või lükkaksid ümber toimikus olevaid tõendeid, sealhulgas (ajakohastatud) aruannet ja taotluse esitaja esitatud lisatõendeid oluliste moonutuste esinemise kohta ja/või alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamise asjakohasuse kohta käesoleval juhul.

(47) Komisjoni uurimine kinnitas taotluses esitatud väidet, et Hiina valitsus peab elektrijalgrataste tootmisharu jätkuvalt oluliseks tootmisharuks. Seda kinnitavad paljud riiklikul, piirkondlikul ja kohaliku omavalitsuse tasandil avaldatud üldiselt jalgrataste tootmisharu ja konkreetselt elektrijalgrataste tootmisharu edendamisele keskenduvad kavad, suunised ja muud dokumendid.

(48) 14. viisaastakukavas nimetati soodustatud tootmisharuna konkreetselt Hiina elektrijalgrataste tootmisharu. Lisaks on elektrijalgrataste tootmisharu loetletud soodustatud tootmisharuna mitmes Hiina valitsuse vastu võetud kataloogis, näiteks põhjenduses 44 nimetatud kataloogides.

(49) Lisaks on Hiina valitsus ja piirkondlikud valitsused andnud jalgrataste tootmisharu jaoks välja sektoripõhised kavad ja toetusprogrammid. Näiteks tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi 2022. aasta suunistes kergetööstuse kvaliteetse arengu kohta (2022/68) ([18]) on esitatud konkreetne teave võtmetehnoloogiaid käsitlevate teadus- ja arendusprojektide kohta ning selles mainitakse jalgrataste ülekandesüsteeme ja tõhusate liitiumioonakude ohutusega seotud tehnoloogiat. See sisaldab ka teavet jalgrataste, näiteks pikamaa-, maantee- ja kõrgtehnoloogiliste kokkupandavate jalgrataste ning arukate elektrijalgrataste uuendusliku tootmistehnoloogia ajakohastamise kohta. Hiina Rahvavabariigi tööstus- ja infotehnoloogiaministeerium, riiklik turu reguleerimise amet ning riiklik tuletõrje- ja päästeamet avaldasid elektrijalgrataste tootmisharu standardtingimused 2024. aastaks ([19]) ning elektrijalgrataste tootmisharu standardteatisi käsitlevad haldusmeetmed ([20]) elektrijalgrataste tootmisharu edendamiseks. Teadaandes märgiti, et „uued tootmisettevõtted ning uued ja laiendatud projektid peavad vastama riiklikele tööstuspoliitika sätetele. Ettevõtted peaksid tugevdama tehnoloogilist innovatsiooni, parandama toodete kvaliteeti, soodustama üleminekut tipptasemel, arukatele ja keskkonnasäästlikele tootmisliinidele ning olemasolevate tootmisliinide ajakohastamist ning vähendama ehitusprojekte, mis lihtsalt suurendavad tootmisvõimsust. Samuti tuleks julgustada piirkondi, kus on tingimused elektrijalgrataste tootmisharu pargipõhise ja intensiivse arengu edendamiseks.“ Lisaks sisaldas teadaanne teavet elektrijalgrataste tootmisharu järelevalve ja juhtimise kohta ja selles märgiti, et „tööstusliidud korraldavad ettevõtete tegevust, et tugevdada tootmisharu enesedistsipliini, juhendavad ettevõtteid tegelema tootmise ja äriga seadusi järgides ning abistavad tootmisharu pädevat osakonda kõnealuste standardtingimuste rakendamisel ja selle üle järelevalve tegemisel“.

([18]) „Kergetööstuse kvaliteetse arengu edendamise suunised“, 2022, kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (vaadatud 29. augustil 2024).

([19]) Vt ka MOFCOMi veebisaidil 12.6.2024 avaldatud artikkel *„China's electric bicycles actively expand the „One Belt One Road“ market“*, kättesaadav aadressil http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) Dokumendid „2024 Electric Bicycle Industry Standard Conditions“ ja „Electric Bicycle Industry Standard Announcement Management Measures (MIIT)“, kättesaadavad aadressil http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (vaadatud 29. augustil 2024).

(50) Täiendavad elektrijalgratastega seotud tööstuspoliitika eesmärgid on esitatud ka teiste provintside, nagu Shandongi, ([21]) Hebei, ([22]) Tianjini, ([23]) Jinghai ja Jiansgu ([24]) planeerimisdokumentides. Jiangsu provints on Hiina RV suurim elektrijalgrataste tootja, kelle toodang moodustab ligikaudu 20 % riigi elektrijalgrataste toodangust ([25]). Provintsis asub kõrgtehnoloogiline tööstuspark „Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone", mis juhtiv piirkond üldiselt jalgrataste ja eelkõige elektrijalgrataste tootmises ([26]). Hiina kergetööstuse föderatsiooni ja Hiina Jalgrattatööstuse Ühingu eksperdirühmad on andnud piirkonnale tunnustuse „China Bicycle and Electric Bicycle Capital" ([27]).

(51) Mis puudutab Hiina valitsuse positsiooni, mis võimaldab tal mõjutada hindu ja kulusid riigi esindatuse kaudu äriühingutes alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b teise taande tähenduses, siis näitas uurimine, et Hiina Jalgrattatööstuse Ühingu (CBA) põhikirja kohaselt on ühing Hiina Kommunistliku Partei kontrolli all ([28]). Eelkõige kehtestati CBA artikliga 21 direktorite nõukogu koosseis ja tingimused, mida nad peavad täitma, sealhulgas „toetama Hiina Kommunistliku Partei poolset juhtimist, rakendama kohusetundlikult partei tegevussuunda, põhimõtteid ja poliitikat, järgida õigusnorme ja eeskirju, järgima ühiskondlikku ja kutse-eetikat ning tagama kvaliteetne poliitika ja professionaalsus". Lisaks on Jiangsu Jalgrattatööstuse Ühingu ([29]) põhikirja artiklis 4 sätestatud, et vastavalt Hiina Kommunistliku Partei põhikirjale asutab ühing Hiina Kommunistliku Partei organisatsiooni, korraldab parteilist tegevust ja loob parteiorganisatsiooni tegevuseks vajalikud tingimused. Põhikirja artiklis 5 on sätestatud järgmine: „Ühingu registreerimise eest vastutab Jiangsu provintsi tsiviilasjade osakond. See ühing aktsepteerib Jiangsu provintsi tsiviilasjade osakonna ja muude asjaomaste osakondade ärijuhendeid, järelevalvet ja juhtimist".

(52) Mis puudutab peamisi elektrijalgrataste tootjaid, siis leiti uurimise käigus, et Fushida on CBA liige ja selle tegevjuht on parteiosakonna sekretär ([30]). Shanghai Phoenix on ettevõte, mis kuulub 24,36 % ulatuses riigile ([31]) ja selle tegevjuht on alates jaanuarist 2023 olnud parteikomitee sekretär. Flying Pigeon on riigi omanduses olev ettevõte, mis kuulub kontserni Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, mis on omakorda SASACi alluvuses olev riigile kuuluv kontsern ([32]). Shanghai Forever tootemärki kasutava eraettevõtte Zhonglu co. puhul tuleb märkida, et selle juharuse esimees on parteikomitee sekretäri asetäitja ([33]).

([21]) Shandongi provintsis elektrijalgrataste suhtes kohaldatavad haldusmeetmed (2022), kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (vaadatud 29. augustil 2024).

([22]) Hebei provintsi töötleva tööstuse kvaliteetse arendamine 14. viisaastakukava, kättesaadav aadressil http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (vaadatud 29. augustil 2024).

([23]) Tianjini provintsi töötleva tööstuse arendamine 14. viisaastakukava, kättesaadav aadressil https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (vaadatud 29. augustil 2024).

([24]) Jiangsu provintsi teatis tööstusseadmete uuendamise edendamise rakenduskava kohta, 2024, kättesaadav aadressil https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (vaadatud 29. augustil 2024).

([25]) Vt pressis 21.11.2023 avaldatud artikkel, kättesaadav aadressil https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (vaadatud 29. augustil 2024).

([26]) Pressis 11.12.2023 avaldatud artikkel Tianjin Jinghai jalgrattaklastri kohta *„Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the „capital"? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let „small wheels" drive „big development"*, kättesaadav aadressil https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (vaadatud 29. augustil 2024).

([27]) Pressis 4.7.2024 avaldatud artikkel Jinghai tööstuspargi kohta *„The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working"*, kättesaadav aadressil https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (vaadatud 29. augustil 2024).

([28]) CBA põhikirja artikkel 3, kättesaadav aadressil http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (vaadatud 29. augustil 2024).

([29]) Vt http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (vaadatud 29. augustil 2024).

([30]) Vt https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (vaadatud 29. augustil 2024).

([31]) Vt äriühingu 2023. aasta aruanne, lk 9, 28 ja 65; kättesaadav aadressil http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (vaadatud 29. augustil 2024).

([32]) Vt https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (vaadatud 29. augustil 2024).

([33]) Vt äriühingu 2023. aasta aruanne, lk 22, kättesaadav aadressil http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (vaadatud 29. augustil 2024).

(53) Pealegi rakendatakse vaatlusaluse toote sektoris poliitikat, mis tagab omamaiste tootjate sooduskohtlemise või mõjutab turgu muul viisil alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kolmanda taande tähenduses. Uurimise käigus tehti kindlaks täiendavad dokumendid, mis näitavad, et tootmisharu saab valitsuselt juhiseid ja riik sekkub elektrijalgrataste sektorisse. Lisaks kanti Jinghai piirkonna jalgrattatööstus tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi 2023. aastal välja kuulutatud väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate tüüpiliste tööstusklastrite nimekirja (vt põhjendus 49) ([34]).

(54) Käesolevas uurimises ei ole esitatud tõendeid, mis näitaksid, et alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kuuenda taande kohane riigi sekkumine finantssüsteemi elektrijalgrataste sektorit ei mõjuta. Näiteks kinnitas uurimine, et Shanghai Phoenix sai 2022. ja 2023. aastal valitsuselt subsiidiume – see on märgitud äriühingu 2023. aasta aruandes ([35]). Shanghai Forever tootemärki kasutav eraettevõtte Zhonglu co. sai oma 2023. aasta aruande kohaselt samuti valitsuselt subsiidiumi ([36]).

(55) Lõpetuseks tuletab komisjon meelde, et vaatlusaluse toote tootmiseks on vaja mitmeid sisendeid (vt ka põhjendus 40 eespool). Kui elektrijalgrataste tootjad ostavad/tellivad neid sisendeid, mõjutavad nende makstavaid (ja kuludena kajastatavaid) hindu selgesti samad eespool nimetatud süsteemsed moonutused. Näiteks kasutavad sisendite tarnijad tööjõudu, mida mõjutavad moonutused. Nad võivad laenata raha, mida mõjutavad finantssektori/kapitalipaigutuse moonutused. Lisaks rakendatakse nende suhtes planeerimissüsteemi, mis kehtib kõikidel valitsemistasanditel ja kõikides sektorites.

(56) Seetõttu ei ole asjakohane kasutada elektrijalgrataste omamaiseid müügihindu alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a tähenduses ning ebausaldusväärsed on ka kõigi sisendite (sealhulgas tooraine, energia, maa, rahastamine, tööjõud jms) kulud, sest nende hinnakujundust mõjutab valitsuse oluline sekkumine, nagu on kirjeldatud (ajakohastatud) aruande I ja II osas. Riigi sekkumine, mida on kirjeldatud seoses kapitalipaigutuse, maa, tööjõu, energia ja toorainetega, toimub kõikjal Hiina RVs. See tähendab näiteks, et iga sisendit, mis on toodetud Hiina RVs eri tootmistegureid kombineerides, mõjutavad olulised moonutused. Sama kehtib ka sisendite sisendi jne kohta.

(57) Kokkuvõttes nähtus kättesaadavatest tõenditest, et vaatlusaluse toote hinnad ja kulud, sealhulgas tooraine-, energia- ja tööjõukulud, ei ole kujunenud vabaturujõudude tulemusel, sest neid mõjutab riigi oluline sekkumine alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses, nagu ilmneb ühe või mitme selles punktis loetletud asjakohase elemendi tegelikust või võimalikust mõjust. Seda arvesse võttes ja kuna Hiina valitsus ei teinud koostööd, järeldas komisjon, et kõnealusel juhul ei ole sobiv kasutada normaalväärtuse kindlaksmääramiseks omamaiseid hindu ja kulusid. Seetõttu arvutas komisjon normaalväärtuse ainult tootmis- ja müügikulude põhjal, mis vastavad moonutamata hindadele või võrdlusalustele, st käesoleval juhul sobiva võrdlusriigi vastavate tootmis- ja müügikulude alusel kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a, nagu on kirjeldatud järgmises punktis.

([34]) Pressis 4.7.2024 avaldatud artikkel Jinghai tööstuspargi kohta „*The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working*“, kättesaadav aadressil https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (vaadatud 29. augustil 2024).

([35]) Vt äriühingu 2023. aasta aruanne, lk 165, kättesaadav aadressil http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (vaadatud 29. augustil 2024).

([36]) Vt äriühingu 2023. aasta aruanne, lk 116, kättesaadav aadressil http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (vaadatud 29. augustil 2024).

3.3.2. *Võrdlusriik*

3.3.2.1. Üldised tähelepanekud

(58) Võrdlusriigi valimisel lähtuti kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõikega 6a järgmistest kriteeriumidest:

— Hiina RVga sarnane majanduse arengutase. Selleks kasutas komisjon riike, mille kogurahvatulu elaniku kohta sarnaneb Hiina RV omaga, tuginedes Maailmapanga andmebaasile ([37]);

— vaatlusaluse toote tootmine selles riigis ([38]);

— hõlpsasti kättesaadavate asjakohaste andmete olemasolu võrdlusriigis;

— kui võimalikke võrdlusriike on mitu, tuleks võimaluse korral eelistada piisava sotsiaal- ja keskkonnakaitse tasemega riiki.

(59) Nagu on selgitatud põhjenduses 36, avaldas komisjon 18. juulil 2024 toimikusse lisatud teate normaalväärtuse kindlaksmääramiseks kasutatud allikate kohta. Selles teates kirjeldati asjakohaste kriteeriumide aluseks olevaid fakte ja tõendeid ning teavitati huvitatud isikuid kavatsusest käsitada käesoleval juhul sobiva võrdlusriigina Türgit, kui leiab kinnitust oluliste moonutuste olemasolu vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 6a.

(60) Kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõikes 6a loetletud kriteeriumidega leidis komisjon, et Türgi on riik, mille majanduse arengutase on sarnane Hiina RV omaga. Maailmapank on liigitanud Türgi kogurahvatulu alusel suurema keskmise sissetulekuga riigiks. Lisaks tehti kindlaks, et Türgi on riik, kus toodetakse vaatlusalust toodet ja kus asjakohased andmed olid kergesti kättesaadavad.

(61) Lõpetuseks, kuna kõigi eespool kirjeldatud asjaolude põhjal tehti kindlaks, et Türgi on sobiv võrdlusriik, ja kuna ükski huvitatud isik ei esitanud ühtegi teist sobivat võrdlusriiki, ei olnud alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a esimese taande viimase lause kohaselt vaja hinnata sotsiaal- ja keskkonnakaitse taset.

3.3.2.2. Järeldus

(62) Koostöö puudumisel ja vastavalt aegumise läbivaatamise taotluses esitatud ettepanekule ning arvestades, et Türgi vastas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a esimeses taandes sätestatud kriteeriumidele, valis komisjon sobivaks võrdlusriigiks Türgi.

3.3.3. *Moonutamata kulude kindlakstegemiseks kasutatud allikad*

(63) Teates normaalväärtuse kindlaksmääramiseks kasutatavate asjakohaste allikate kohta loetles komisjon tootmistegurid, nagu materjalid, energia ja tööjõud, mida liidu ja Türgi tootjad kasutavad vaatlusaluse toote tootmiseks, lähtudes aegumise läbivaatamise taotluses esitatud teabest, mida oli nõuetekohaselt ajakohastatud, kui täpsem teave oli kättesaadav. Lisaks märkis komisjon, et normaalväärtuse arvutamiseks kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a kasutab ta mõne tootmisteguriga (eelkõige toorainetega) seotud moonutamata kulude kindlakstegemiseks andmebaasi Global Trade Atlas (edaspidi „GTA“) ([39]). Komisjon teatas, et kasutab Türgi statistikaameti andmeid moonutamata tööjõu- ja energiakulude kindlakstegemiseks ([40]).

(64) Samuti märkis komisjon, et müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi põhjendatud summade kindlakstegemiseks kasutab ta äriühingute raamatupidamisarvestuse statistikast pärinevaid finantsandmeid NACE kategoorias 30.9 tegutseva 206 äriühingu kohta, nagu on kirjeldatud põhjenduses 36.

([37]) Maailmapanga avaandmed – suurem keskmine sissetulek, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Kui üheski sarnase arengutasemega riigis vaatlusalust toodet ei toodeta, võib aluseks võtta vaatlusaluse tootega samasse üldkategooriasse kuuluva ja/või samas sektoris toodetava toote tootmise.

([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) Lisaks teatas komisjon huvitatud isikutele, et mitu tootmistegurit (värv, alusvärv ja EPAC elektrikomplekt) moodustasid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil väikese osa tooraine/komponentide kogukuludest (kokku vähem kui 1 % tooraine/komponentide kogukuludest). Seepärast käsitas komisjon kõnealuseid muid tootmistegureid kulumaterjalidena ja väljendas neid kulumaterjale protsendina toorainete kogukulust.

(66) Lisaks kasutas komisjon tootmise üldkulusid, et hõlmata kulud, mida eespool nimetatud tootmistegurid ei hõlma. Komisjon tegi taotluse esitaja poolt esitatud liidu tootjate ja seotud äriühingute konkreetsete andmete põhjal kindlaks tootmise üldkulude ja otseste tootmiskulude suhte ([41]).

(67) Võttes arvesse taotluse esitaja märkusi toimikule lisatud teate kohta, tegi komisjon tootmistegurite loetelus kaks järgmist muudatust. Esiteks parandati tehniline viga, mille puhul akude teave oli tahtmatult vahetatud jalgrataste elektrimootori teabega. Teiseks asendati märkuses kasutatud kaubakoodid nelja tootmisteguri (vändakomplektid, pedaalid, esiratta rumm ja tagaratta rumm) puhul täpsemate kaubakoodidega, mis on otseselt seotud asjaomaste osadega. Neid muudatusi on kajastatud tabelis 1.

3.4. **Moonutamata kulud ja võrdlusalused**

3.4.1. *Tootmistegurid*

(68) Võttes arvesse kogu teavet, mis saadi taotlusest, ning teavet, mille taotluse esitaja esitas hiljem, ja kontrollkäikude ajal kogutud teavet, tehti kindlaks järgmised tootmistegurid ja nende allikad, et määrata kindlaks normaalväärtus vastavalt alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktile a.

Tabel 1

Elektrijalgrataste tootmistegurid

Tootmistegur	Kauba kood	Moonutamata väärtus (Hiina jüaanides)	Mõõtühik	Teabeallikas
Toorained				
Adapterid (elektrilised osad)	39235090	55,13	tükk	läbivaatamistaotlus
Adapterid (muu)	39235090, 87149990	1,61	tükk	läbivaatamistaotlus
Aku	85076	1 487,88	tükk	GTA
Aku korpus	39235090	54,78	kilogramm	GTA
Kell	871499	3,64	tükk	läbivaatamistaotlus
Pidur	87149420	282,49	kilogramm	GTA
Piduri sisetross	8714 99	2,83	tükk	läbivaatamistaotlus
Pidurihoob	87149490	14,24	tükk	läbivaatamistaotlus
Kaablikomplekt	–	3,73	meeter	läbivaatamistaotlus
Kett	73151110, 73151900	32,53	meeter	läbivaatamistaotlus

([41]) Taotluse esitaja hinnangul moodustasid üldkulud (rent, kulumaterjalid ja muu) tagasihoidliku 1 % elektrijalgrataste tootmise kogukulust. Vt läbivaatamistaotluse lisad 40.0 ja 40.1, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000754.

Tootmistegur	Kauba kood	Moonutamata väärtus (Hiina jüaanides)	Mõõtühik	Teabeallikas
Ketikaitse	871499900019	36,29	komplekt	läbivaatamistaotlus
Ketikaitse hoidja	87149990	3,83	tükk	läbivaatamistaotlus
Ühendusosa	871499	0,56	tükk	läbivaatamistaotlus
Vändakomplekt	87149630	120,22	kilogramm	GTA
Kleebis	490890	511,63	kilogramm	GTA
Elektrilised rattaosad	871499	1,38	meeter	läbivaatamistaotlus
Elektrikaabel	871499	51,00	tükk	läbivaatamistaotlus
Jalgratta elektrimootor	8501310090	1 162,33	tükk	GTA
Kahvel	87149130	626,86	tükk	GTA
Raam	871491100019	1 485,75	tükk	GTA
Raami lisatarvikud	871499900019	5,47	tükk	läbivaatamistaotlus
Esiratta rumm	871493	185,46	kilogramm	GTA
Käepide	87149990	11,03	tükk	läbivaatamistaotlus
Juhtraud	87149910	28,65	tükk	GTA
Juhtraua pikendus	87149990	37,13	kilogramm	GTA
Esilatern	871499	115,77	tükk	läbivaatamistaotlus
Esilaterna klamber	871499	14,59	tükk	läbivaatamistaotlus
Kaelakausid	87149190	59,39	kilogramm	GTA
Kaelakausside kompressor	87149190	3,83	tükk	läbivaatamistaotlus
Sisekumm	401320	5,96	tükk	GTA
Seisutugi	871499	32,47	tükk	läbivaatamistaotlus
Poritiib	87149990	56,85	komplekt	läbivaatamistaotlus
Poritiiva osad	87149990	15,68	tükk	läbivaatamistaotlus
Käigurummu komponendid	87149990	15,85	tükk	läbivaatamistaotlus
Kodaraniplid	87149990	5,67	tükk	läbivaatamistaotlus
Väliskate	-	5,13	meeter	läbivaatamistaotlus
Pedaalid	87149610	42,23	paar	GTA
Tagumine pakiraam	87149930	97,30	tükk	GTA

Tootmistegur	Kauba kood	Moonutamata väärtus (Hiina jüaanides)	Mõõtühik	Teabeallikas
Tagumine käiguvaheti	87149950	168,27	kilogramm	GTA
Tagaratta rumm	871493	185,46	kilogramm	GTA
Tagumine hammasratas	871493	185,46	kilogramm	GTA
Velg	87149210	85,76	tükk	läbivaatamistaotlus
Pöiapael	8714999	1,23	tükk	läbivaatamistaotlus
Rootor	871499	43,32	tükk	läbivaatamistaotlus
Sadul	871495	81,05	kilogramm	GTA
Sadulaklamber	87149990	37,13	kilogramm	GTA
Sadulapost	87149990	37,13	kilogramm	GTA
Käiguvaheti	87149990	37,13	kilogramm	GTA
Kiirusemõõdik	871499	364,85	tükk	läbivaatamistaotlus
Kodar	87149990	37,13	kilogramm	GTA
Kodarakaitse	87149990	3,83	tükk	läbivaatamistaotlus
Lüliti	39235090	54,78	kilogramm	GTA
Tagatuli	871499	12,92	tükk	läbivaatamistaotlus
Rehv	401150	22,52	tükk	GTA
Tööjõud				
Tööjõud	Ei ole asjakohane	50,90	tunnid	Türgi statistikaamet ([1])
Energia				
Elektrienergia	Ei ole asjakohane	0,892	kWh	Türgi statistikaamet ([1])
Gaas	Ei ole asjakohane	4,112	kWh	Türgi statistikaamet ([1])

([1]) https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Istihdam%2c-Issizlik-ve-Ucret-108.

3.4.1.1. Toorained

(69) Elektrijalgrataste tootmisprotsessid on üle maailma sarnased ning tootmisprotsesside või kasutatud sisendmaterjalide vahel Hiina RVs, liidus ja muudes riikides ei esine olulisi erinevusi.

(70) Selleks et teha kindlaks võrdlusriigi tootja tehasesse tarnitud tooraine moonutamata hind, kasutas komisjon alusena võrdlusriigi kaalutud keskmist impordihinda (millele lisandusid imporditollimaksud) nagu see oli esitatud GTAs. Võrdlusriigi impordihind tehti kindlaks kõigist kolmandatest riikidest (v.a Hiina RVst) ja riikidest, mis ei ole WTO liikmed ning mis on loetletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/755 ([42]) 1. lisas, pärit impordi ühikuhindade kaalutud keskmisena. Komisjon otsustas jätta välja Hiina RVst pärit impordi võrdlusriiki, sest nagu ta järeldas põhjenduses 57, ei ole Hiina omamaiste hindade ja kulude kasutamine sobiv, kuna esinevad olulised

([42]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/755 teatavatest kolmandatest riikidest pärit impordi ühiste eeskirjade kohta (ELT L 123, 19.5.2015, lk 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Alusmääruse artikli 2 lõike 7 kohaselt ei saa normaalväärtuse kindlaksmääramisel lähtuda nendes riikides kehtivatest hindadest.

moonutused kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga b. Kuna puuduvad tõendid selle kohta, et samad moonutused ei mõjuta ekspordiks ettenähtud tooteid samamoodi, oli komisjon seisukohal, et samad moonutused mõjutasid ekspordihindu. Pärast Hiina RVst võrdlusriiki suunatud impordi väljajätmist oli muudest kolmandatest riikidest pärit impordi maht endiselt tüüpiline.

(71) Komisjon ei tuvastanud muud olulistes kogustes importi muudest moonutatud allikatest.

(72) Mõne tootmisteguri puhul esitati GTA statistilistes andmetes hinnad tonni/kilogrammi kohta, samas kui elektrijalgrataste tootmise tarbimisväärtused olid esitatud tükkides (või muudes ühikutes, näiteks meetrites). See puudutas järgmisi tootmistegureid: lülitid, pidurid, vändakomplektid, tagumised käiguvahetid, tagumised hammasrattad, käiguvahetid, esiratta rummud, tagaratta rumm, kodarad, tagaratta rummud, kleebised, kaelakausid, pedaalid, sadulad, sadulaklambrid ja sadulapostid. Nende tootmistegurite puhul kasutatavate teisendustegurite osas toetus komisjon taotluse esitaja esitatud selgitustele ja kinnitavatele tõenditele ([43]). Need tõendid koosnesid valdkonna veebisaitidelt ([44]) saadud teabest ja taotluse esitaja arvutustest ühiku kaalu kohta ([45]).

(73) Mitme tootmisteguri puhul moodustasid valimisse kaasatud liidu tootjate tegelikud kulud läbivaatamisega seotud uurimisperioodil tähtsusetu osa tooraine kogukuludest. Kuna nende tootmistegurite puhul kasutatud väärtus ei mõjutanud märkimisväärselt dumpingumarginaali arvutamist, olenemata kasutatud allikast, otsustas komisjon lisada need kulud kulumaterjalide alla, nagu on selgitatud põhjenduses 65.

(74) Kuna koostööd ei tehtud ja toimikus puuduvad muud elemendid, määras komisjon taotluse esitaja esitatud andmete põhjal kindlaks, et kulumaterjalide ja tooraine/komponentide kogukulude suhe on 1 %. Seejärel kohaldati seda protsendimäära tooraine/komponentide ümberarvutatud kulude suhtes, kui kasutati kindlaksmääratud moonutamata hindu.

(75) Tavapäraselt tuleks sellistele impordihindadele lisada ka omamaised transpordihinnad. Arvestades aga koostöö puudumist ja käesoleva aegumise läbivaatamisega seotud uurimise olemust – see tähendab eesmärki uurida, kas läbivaatamisega seotud uurimisperioodil dumping jätkus või see võib korduda, mitte teha kindlaks dumpingu täpne ulatus –, otsustas komisjon, et riigisiseste transpordikuludega kohandamine ei ole vajalik. Sellise kohandamise tagajärjel normaalväärtus ja seega dumpingumarginaal üksnes suureneksid.

3.4.1.2. Tööjõud

(76) Türgi statistikaamet avaldab üksikasjalikku teavet palkade kohta Türgi eri majandussektorites. Komisjon kasutas uusimat kättesaadavat statistikat (2022) keskmise tööjõukulu kohta NACE sektoris 30, mis sisaldas ka elektrijalgrataste tootmisharu tööjõukulu ([46]). Sel viisil saadud keskmist tööjõu tunnikulu kohandati täiendavalt inflatsiooniga, kasutades tööjõukulude indeksit, ([47]) et kajastada kulusid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

([43]) See taotluse lisa 40.2, kättesaadav aadressil Tron.tdi t24.000754 ja lisatud ka lisana teatele normaalväärtuse kindlaksmääramiseks kasutatud allikate kohta (Tron.tdi t24.006125).

([44]) https://cyclingbeginner.com/which-bike-part-is-the-heaviest-20-parts-ranked/ ja https://www.bikeraceinfo.com/tech/wheel-building-03-spokes.html.

([45]) Nendeks arvutusteks kaaluti teatav element (nt tagaratta rumm) digitaalsel kaalul ning jagati selle impordistatistikas avaldatud kogukaal ühiku kaaluga.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (viimati vaadatud 6. septembril 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (viimati vaadatud 6. septembril 2024).

3.4.1.3. Elektrienergia

(77) Selleks et teha kindlaks elektri võrdlushind, kasutas komisjon elektri tariifitabelites avaldatud hindu, mille aluseks on Türgi energiaturu reguleerimisasutuse (EMRA) ([48]) regulaarsetes pressiteadetes avaldatud elektriarved. Komisjon kasutas tööstussektori 2023. aasta tööstuslikul eesmärgil kasutatava elektrienergia hinna andmeid (kurusit/kWh), mis oli 0,892 jüaani/kWh.

3.4.1.4. Maagaas

(78) Selleks et teha kindlaks gaasi võrdlushind, kasutas komisjon Türgi statistikaameti ([49]) regulaarsetes pressiteadetes avaldatud 2021. aasta teise poole ja 2022. aasta esimese poole gaasihindu Türgi tööstustarbijate jaoks. Komisjon kasutas vastava tarbimisvahemiku gaasihinna andmeid (kurusit/m^3), mida korrigeeriti nõuetekohaselt inflatsiooni põhjal, kasutades Türgi statistikaameti ([50]) tootjahinnaindeksit, et kohandada need läbivaatamisega seotud uurimisperioodile (2023). Selle tulemusena saadi hinnaks 4,112 CNY/m^3. Hinda korrigeeriti 18 %-lise käibemaksu võrra, kuna noteeritud hind sisaldas käibemaksu.

3.4.1.5. Tootmise üldkulud, müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum ja kulum

(79) Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a on sätestatud, et „arvutatud normaalväärtus hõlmab moonutamata ja põhjendatud haldus-, müügi- ja üldkulusummat ning kasumisummat“. Lisaks tuleb kindlaks teha tootmise üldkulud, et hõlmata kulusid, mida eespool viidatud tootmistegurid ei hõlma.

(80) Selleks et teha kindlaks tootmise üldkulude moonutamata väärtus ja kuna Hiina elektrijalgrataste tootjad ei teinud koostööd, lähtus komisjon kooskõlas alusmääruse artikliga 18 kättesaadavatest faktidest. Seetõttu tegi komisjon taotluse esitaja esitatud andmetele tuginedes kindlaks tootmise üldkulude osa tootmis- ja tööjõukuludest tervikuna. Seejärel kohaldati seda protsenti tootmiskulude moonutamata väärtuse suhtes, et saada tootmise üldkulude moonutamata väärtus.

(81) Selleks et teha kindlaks müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi moonutamata ja põhjendatud summa, tugines komisjon NACE kategoorias 30.9 tegutseva 206 Türgi äriühingu viimastele kättesaadavatele finantsandmetele, nagu on kirjeldatud põhjenduses 36. Komisjon pidas sel viisil kindlaks tehtud müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi summat tehasest hankimise tasemel, mille juures normaalväärtus arvutati, artikli 2 lõike 6a punkti a tähenduses mõistlikuks.

3.4.2. *Normaalväärtuse arvutamine*

(82) Eespool esitatu alusel arvutas komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a normaalväärtuse tooteliigi kohta tehasest hankimise tasandil.

(83) Kõigepealt tegi komisjon kindlaks moonutamata tootmiskulud. Kuna eksportivad tootjad ei teinud koostööd, tugines komisjon läbivaatamistaotluses taotluse esitaja esitatud teabele, ([51]) mida kontrolliti kohapeal ühe valimisse kaasatud liidu tootja juures, iga teguri (materjalid ja tööjõud) kasutamise kohta elektrijalgrataste tootmisel. Komisjon korrutas kasutustegurid moonutamata ühikukuludega võrdlusriigis Türgis.

([48]) EMRA | energiaturgu reguleeriv asutus (epdk.gov.tr) (viimati vaadatud 6. septembril 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (viimati vaadatud 6. septembril 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (viimati vaadatud 6. septembril 2024).
([51]) Asjaomast teavet ajakohastati nii, et see vastaks läbivaatamisega seotud uurimisperioodile, ja kontrolliti kohapeal ühe valimisse kaasatud liidu tootja juures.

(84) Kui moonutamata tootmiskulud olid kindlaks määratud, lisas komisjon tootmise üldkulud, müügi-, üld- ja halduskulud ning kasumi, nagu on märgitud põhjendustes 79–80. Tootmise üldkulud tehti kindlaks taotluse esitaja esitatud andmete põhjal. Müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum tehti kindlaks NACE kategoorias 30.9 tegutseva 206 Türgi äriühingu teatatud 2022. aasta väärtuste keskmise põhjal ([52]). Komisjon lisas moonutamata tootmiskuludele järgmised kulud:

— tootmise üldkulud, mis moodustasid kokku 1 % otsestest tootmiskuludest;

— müügi-, üld- ja halduskulud ning muud kulud, mis moodustasid 5,76 % müüdud kaupade kuludest, ning

— tootmise moonutamata kogukuludele kohaldati kasumit, mis moodustas 7,37 % müüdud kaupade kuludest.

(85) Selle põhjal arvutas komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a normaalväärtuse tehasest hankimise tasandil.

3.5. **Ekspordihind**

(86) Kuna Hiina RV eksportivad tootjad koostööd ei teinud, tehti ekspordihind kindlaks CIF-hinna (Eurostat) alusel, korrigeerituna tehasest hankimise tasemele. Seega vähendati CIF-hinda (mere)veokulude, kindlustuskulude ja riigisisese transpordi kulude võrra. Hiina riigisisese ja rahvusvahelise transpordi kulude puhul võeti aluseks teave, mille taotluse esitaja esitas läbivaatamistaotluses.

3.6. **Võrdlus**

(87) Komisjon võrdles alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a kohaselt arvutatud normaalväärtust ja eespool kindlaks tehtud ekspordihinda tehasest hankimise tasandil. Arvestades, et nii normaalväärtus kui ka ekspordihind määrati kindlaks tehasest hankimise tasandil, ei olnud vaja kohandusi teha.

3.7. **Dumpingumarginaal**

(88) Selle põhjal leiti, et keskmine dumpingumarginaal oli märkimisväärne. Seepärast järeldati, et läbivaatamisega seotud uurimisperioodil dumping jätkus.

4. **DUMPINGU JÄTKUMISE TÕENÄOSUS**

(89) Pärast dumpingu kindlakstegemist läbivaatamisega seotud uurimisperioodil uuris komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 11 lõikega 2 dumpingu jätkumise tõenäosust meetmete aegumise korral. Analüüsiti järgmisi lisaelemente: tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiina RVs, kolmandatesse riikidesse suunatud ekspordi hindade ja liidu hinnataseme vaheline seos ning liidu turu atraktiivsus. Jällegi, kuna ei Hiina eksportivad tootjad ega Hiina valitsus uurimises koostööd ei teinud, tugineti analüüsis alusmääruse artikli 18 kohaselt kättesaadavatele faktidele, eelkõige läbivaatamistaotluses ja GTA statistikas sisalduvale ning muule kättesaadavale teabele.

4.1. **Tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiina RVs**

(90) Kuna Hiina valitsus ja Hiina eksportivad tootjad koostööd ei teinud, tugines komisjon oma järeldustes tootmisvõimsuse ja vaba tootmisvõimsuse kohta Hiina RVs teabele, mille taotluse esitaja läbivaatamistaotluses esitas.

([52]) Äriühingute raamatupidamisarvestuse statistika, kättesaadav aadressil https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (viimati vaadatud 6. septembril 2024).

(91) Uurimisel selgus, et Hiina RVs esines asjaomasel perioodil elektrijalgrataste sektoris üldine liigne tootmisvõimsus. Tootmisvõimsus ([53]) Hiina RVs oli sel ajavahemikul hinnanguliselt 130 miljonit ühikut aastas. Lisaks saab Hiina tavajalgrataste tootmise hõlpsasti üle viia elektrijalgrataste tootmisele, mille potentsiaalne koguvõimsus oleks üle 400 miljoni ühiku ([54]). Taotluse esitaja turuteabe kohaselt moodustasid tegelik tootmine ja müük Hiinas 57 miljonit ühikut aastas, mis osutab sellele, et hinnanguline vaba tootmisvõimsus oli läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 73 miljonit ühikut aastas ([55]). Selle vaba tootmisvõimsuse, mis oli samal ajavahemikul ligi 15 korda liidu kogutarbimisest suurem, saab kehtivate meetmete kohaldamise lõppemise korral liitu suunata.

(92) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et Hiina eksportivatel tootjatel on märkimisväärne vaba tootmisvõimsus, mida saaks juhul, kui meetmetel lastaks aeguda, kasutada suurte dumpinguhinnaga koguste eksportimiseks liitu.

4.2. **Liidu turu atraktiivsus**

(93) Aegumise läbivaatamise taotluses esitatud teabe põhjal püsis liidu elektrijalgrataste turg Hiina eksportijatele atraktiivsena. Alates esialgsest uurimisest on Hiina RVst pärit import nii absoluut- kui ka suhteliste näitajate poolest vähenenud. Kuid alates 2020. aastast, kui Hiinast pärit impordi maht oli kõige väiksem, suurenes import hoolimata kehtivatest meetmetest märkimisväärselt ja peaaegu kahekordistus (vt tabel 3 allpool). Hiina RV varasema turuosa on osaliselt üle võtnud muud kolmandad riigid, nagu Taiwan, kes on alates eelmisest uurimisest oma vaatlusaluse toote liitu suunatud ekspordi mahtu suurendanud. Samal ajal oli Hiina RV läbivaatamisega seotud uurimisperioodil endiselt suuruselt teine elektrijalgrataste liitu eksportija. See näitab, et liit oli Hiina RV eksportijate jaoks jätkuvalt atraktiivne turg.

(94) Liidu elektrijalgrataste turg on üks maailma suurimaid, kus tarbimine oli läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 4 979 000 ühikut. Lisaks, nagu on selgitatud aegumise läbivaatamise taotluses, peaks elektrijalgrataste nõudlus lähiaastatel kasvama (muu hulgas) liidu keskkonnapoliitika tõttu. Taotluse esitaja poolt läbivaatamise taotluses ([56]) esitatud ja käesoleva uurimise käigus (põhjendus 147) toetust leidnud tõendid näitasid, et Hiina tootjad pakkusid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil elektrijalgrattaid väga odava hinnaga (vahemikus 210–650 eurot) nii liidus kui ka kolmandates riikides.

(95) Isegi kehtivate meetmete juures jätkus Hiina eksport liitu ja see lausa suurenes asjaomasel perioodil, nii et läbivaatamisega seotud uurimisperioodil oli turuosa 4,4 %, mis näitab, et liidu turg on Hiina eksportivate tootjate jaoks endiselt atraktiivne.

(96) Seetõttu järeldas komisjon Hiina RV märkimisväärse ülevõimsuse ja liidu turu atraktiivsuse põhjal, et kehtivate meetmete aegumise korral suunaksid Hiina eksportivad tootjad suurtes kogustes dumpinguhinnaga ekspordi tõenäoliselt ümber liitu.

4.2.1. *Järeldus*

(97) Pidades silmas järeldusi dumpingu jätkumise kohta läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ja ekspordi tõenäolist kasvu meetmete aegumise korral, järeldas komisjon, et Hiina RVst pärit impordi suhtes kehtivate dumpinguvastaste meetmete aegumine toob suure tõenäosusega kaasa dumpingu jätkumise.

([53]) Vastavalt taotluse esitaja poolt esitatud teabele, mis põhineb tema turuteadmistel, suure hulga Hiina elektrijalgrataste tootjate veebisaitidel esitatud teabel ja dokumendil „Valge raamat Hiina kaherattaliste elektrisõidukite tootmisharu kohta“, mis on kättesaadav aadressil htpps://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (viimati vaadatud 7. oktoobril 2024). Vt läbivaatamistaotluse 8. lisa, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000754.

([54]) Tuginedes taotluse esitaja turuteadmistele ja teadaolevate Hiina elektrijalgrataste tootjate veebisaitidele, mis on esitatud läbivaatamistaotluse 4. lisas, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000754.

([55]) Tuginedes joonealustes märkustes 55 ja 57 nimetatud allikatele. Vt läbivaatamistaotluse 8. ja 9. lisa, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000754.

([56]) Vt läbivaatamistaotluse punkt 7.3 ja 15., 17. ja 18. lisa, kättesaadav TRONis viitega Tron.tdi t24.000754. Tõendid hõlmasid Hiina tootjate 19 hinnapakkumist eri liiki elektrijalgrataste kohta ja Eurostati statistilist teavet.

5. **KAHJU**

5.1. **Liidu tootmisharu ja liidu toodangu määratlus**

(98) Asjaomasel perioodil tootis liidus samasugust toodet 67 tootjat. Neid käsitatakse liidu tootmisharuna alusmääruse artikli 4 lõike 1 tähenduses.

(99) Tehti kindlaks, et liidu kogutoodang oli läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ligikaudu 4 560 000 ühikut. See arv määrati kindlaks liidu tootmisharu kohta kättesaadava teabe, näiteks Euroopa jalgrataste tootmisharu ja turuprofiili aruande ning Euroopa jalgrattatööstuse konföderatsiooni (edaspidi „CONEBI“) majandusuuringu põhjal. Nagu on märgitud põhjenduses 11, kaasati valimisse kolm liidu tootjat, kelle toodang moodustab 23,4 % samasuguse toote kogutoodangust liidus.

5.2. **Liidu tarbimine**

(100) Komisjon tegi liidu tarbimise kindlaks Eurostati impordistatistika ning CONEBI esitatud liidu tootmisharu liidu müügimahu andmete põhjal.

(101) Liidu tarbimine muutus järgmiselt.

Tabel 2

Liidu tarbimine (tk)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Liidu kogutarbimine (tk)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeks	*100*	*112*	*122*	*114*

Allikas: Eurostat ja CONEBI.

(102) Elektrijalgrataste kogutarbimine ELis suurenes ligikaudu 4,3 miljonilt elektrijalgrattalt 2020. aastal 5,3 miljonile elektrijalgrattale 2022. aastal. Parem disain ja toimivus koos ELi kodanike suurema keskkonnateadlikkusega on toonud kaasa elektrijalgrataste tarbimise pideva suurenemise. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenes aga elektrijalgrataste tarbimine ELis 2022. aastaga võrreldes 346 000 ühiku võrra, kui nõudlus 2022. aasta esimeses pooles viimaste COVID-19 meetmete lõpetamisest teatud aja möödudes langes.

5.3. **Hiina RVst pärit import**

5.3.1. *Hiina RVst pärit impordi maht ja turuosa*

(103) Komisjon tegi impordimahu kindlaks Eurostati andmete põhjal.

(104) Seejärel võrreldi impordi turuosa kindlakstegemiseks impordimahtu liidu tarbimisega, mis on esitatud tabelis 2.

(105) Hiina RVst pärit import liitu muutus järgmiselt.

Tabel 3

Impordi maht (tk) ja turuosa

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Hiina RVst pärit impordi maht (tk)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeks	*100*	*205*	*261*	*215*
Turuosa	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Indeks	*100*	*184*	*214*	*189*

Allikas: Eurostat ja CONEBI.

(106) Hiina impordi turuosa suurenes isegi meetmete kehtivuse ajal 2,3 %-lt 2020. aastal 4,4 %-le läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

5.3.2. *Hiina RVst pärit impordi hinnad ja hinna allalöömine*

(107) Komisjon tegi impordihinnad kindlaks Eurostati andmete põhjal.

(108) Hiina RVst liitu suunatud impordi keskmine hind muutus järgmiselt.

Tabel 4

Impordihinnad (eurot ühiku kohta)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Hiina Rahvavabariik	294	354	449	298
Indeks	*100*	*120*	*153*	*101*

Allikas: Eurostat.

(109) Hiina RVst imporditud toodete keskmised hinnad on asjaomasel perioodil olnud jätkuvalt väga madalad. 2020. ja 2021. aastal olid Eurostati teatatud hinnad isegi madalamad kui esialgses uurimises kindlaks tehtud keskmised hinnad (st vahemikus 422–477 eurot).

(110) Eurostati andmete kohaselt olid hinnad 2022. aastal ajutiselt kõrgemad, kuid siiski madalamad kui Hiinast pärit impordi hinnad 2016. aastal (st 477 eurot).

(111) Kuna Hiina RV eksportivad tootjad ei teinud koostööd, siis võrdles komisjon hinna allalöömise kindlakstegemiseks läbivaatamisega seotud uurimisperioodil

1) valimisse kaasatud liidu tootjate tehasehindade tasemele kohandatud kaalutud keskmisi vaatlusaluse toote müügihindu sõltumatutele klientidele liidu turul ning

2) Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote vastavaid kaalutud keskmisi hindu liidu turul, mis tehti kindlaks CIF-hinna (kulud, kindlustus, vedu) alusel, sealhulgas dumpinguvastane tollimaks (kõigi muude äriühingute puhul 62,1 %) ja tasakaalustav tollimaks (kõigi muude äriühingute puhul 17,2 %), mida on asjakohaselt kohandatud tollimaksude (6 %) ja impordijärgsete kulude (2 %) arvessevõtmiseks.

(112) Võrdluse tulemus on väljendatud protsendina valimisse kaasatud liidu tootjate käibest läbivaatamisega seotud uurimisperioodil. Hinna allalöömise näitaja jäi vahemikku 68–80 %. Ilma tollimaksudeta oli hinna allalöömise näitaja 82,8 %.

5.3.3. *Import muudest kolmandatest riikidest kui Hiina RV*

(113) Peale Hiina RV imporditi elektrijalgrattaid peamiselt sellistest muudest kolmandatest riikidest nagu Taiwan ja Vietnam.

(114) Liitu suunatud impordi (koond)maht ning muudest kolmandatest riikidest pärit elektrijalgrataste impordi turuosa ja hinnasuundumused muutusid järgmiselt.

Tabel 5

Import kolmandatest riikidest

Riik		2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Taiwan	Maht (tk)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeks	*100*	*106*	*118*	*86*
	Turuosa	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Keskmine hind (eurot/tk)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeks	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Maht (tk)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeks	*100*	*106*	*129*	*122*
	Turuosa	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Keskmine hind (eurot/tk)	542	585	762	790
	Indeks	*100*	*108*	*140*	*146*
Kõik kolmandad riigid kokku, v.a asjaomane riik	Maht (tk)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeks	*100*	*116*	*131*	*98*
	Turuosa	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Keskmine hind (eurot/tk)	966	935	1 082	1 258
	Indeks	*100*	*97*	*112*	*130*

Allikas: Eurostat.

(115) Muudest kolmandatest riikidest kui Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote koguimpordi turuosa suurenes aastatel 2020–2022 ja jõudis 2022. aastal 20,3 %-ni. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenes see aga 16,3 %-ni, mis on madalam tase kui 2020. aastal.

5.4. **Liidu tootmisharu majanduslik olukord**

5.4.1. *Üldised tähelepanekud*

(116) Liidu tootmisharu majandusliku olukorra hindamine hõlmas kõigi asjaomasel perioodil liidu tootmisharu seisundit mõjutanud majandusnäitajate hindamist.

(117) Nagu põhjenduses 11 märgitud, kasutati liidu tootmisharu majandusliku olukorra hindamiseks valikuuringut.

(118) Kahju kindlakstegemiseks eristas komisjon makro- ja mikromajanduslikke kahjunäitajaid. Komisjon hindas makromajanduslikke näitajaid CONEBI esitatud andmete alusel. Andmed hõlmasid kõiki liidu tootjaid. Komisjon hindas mikromajanduslikke näitajaid andmete alusel, mille valimisse kaasatud liidu tootjad esitasid küsimustiku vastustes.

(119) Makromajanduslikud näitajad on: toodang, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendamine, müügimaht, turuosa, tööhõive, tootlikkus, dumpingumarginaali suurus ja varasemast dumpingust taastumine.

(120) Mikromajanduslikud näitajad on: keskmine ühikuhind, ühikukulu, tööjõukulu, varud, kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime.

5.4.2. *Makromajanduslikud näitajad*

5.4.2.1. Tootmine, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

(121) Liidu kogutoodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 6

Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Tootmismaht (tk)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeks	*100*	*125*	*150*	*133*
Tootmisvõimsus (tk)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeks	*100*	*129*	*130*	*122*
Tootmisvõimsuse rakendamine	59 %	57 %	68 %	64 %
Indeks	*100*	*97*	*115*	*109*

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(122) Liidu tootmisvõimsus ja tootmine suurenesid aastatel 2020–2022 COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu pidevalt. Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil tootmismahud ja tootmisvõimsus aga vähenesid, mis tulenes varude suurenemisest COVID-19 ajal, mil liidu tootjad eeldasid, et müük jätkub kiiremas tempos, mis siiski ei juhtunud, sest pärast COVID-19 pandeemiat vähenes nõudlus märkimisväärselt.

5.4.2.2. Müügimaht ja turuosa

(123) Liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 7

Müügimaht ja turuosa (tk)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Müügi kogumaht liidu turul	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeks	*100*	*108*	*115*	*114*
Turuosa	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Indeks	*100*	*97*	*95*	*101*

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(124) Müük suurenes asjaomasel perioodil, seda eelkõige COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu. Pärast COVID-19 meetmete tühistamist vähenes nõudlus elektrijalgrataste järele, mille tulemusel vähenesid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil ka müüginäitajad. Lisaks mõjutas majanduslik olukord 2022. aastal ja läbivaatamisega seotud uurimisperioodil (eelkõige suuremad energiakulud, inflatsioon) mitte ainult liidu tootmisharu, vaid ka tarbijaid, eelkõige väiksema ostujõuga tarbijaid. Seetõttu jäi liidu tootmisharu müük läbivaatamisega seotud uurimisperioodil 2022. aastaga võrreldes samaks, samal ajal kui liidu tootmisharu turuosa suurenes 4,5 protsendipunkti.

5.4.2.3. Tööhõive ja tootlikkus

(125) Tööhõive ja tootlikkus arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 8

Tööhõive ja tootlikkus

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Töötajate arv	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeks	*100*	*131*	*145*	*128*
Tootlikkus (ühikutes töötaja kohta)	410	390	424	426
Indeks	*100*	*95*	*103*	*104*

Allikas: CONEBI, valimisse kaasatud liidu tootjad.

(126) Liidu tootmisharu suurendas asjaomasel perioodil tööhõivet 28 %. Suurem osa sellest kasvust toimus aastatel 2020–2022 COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu. 2023. aastal vähenes tootmismahtude vähenemise tõttu töötajate arv. Tootlikkus oli asjaomasel perioodil üsna stabiilne.

5.4.2.4. Kasv

(127) Kuna müük püsis läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga stabiilsena, samal ajal kui tarbimine vähenes, suutis liidu tootmisharu suurendada oma turuosa sel perioodil 4,5 %.

5.4.2.5. Dumpingumarginaali suurus ja varasemast dumpingust taastumine

(128) Läbivaatamisega seotud uurimisperioodil oli Hiina RVst pärit impordi maht suhteliselt piiratud, moodustades 4,4 % liidu tarbimisest. Seepärast oli dumpingu suuruse mõju liidu tootmisharule üsna piiratud.

5.4.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

5.4.3.1. Hinnad ja neid mõjutavad tegurid

(129) Valimisse kaasatud liidu tootjate kaalutud keskmised ühiku müügihinnad liidus asuvatele sõltumatutele klientidele muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 9

Müügihinnad ja tootmiskulud liidus (eurodes tüki kohta)

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Keskmine ühiku müügihind liidus	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeks	*100*	*107*	*112*	*122*
Ühiku tootmiskulu	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeks	*100*	*107*	*112*	*126*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(130) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmised müügihinnad tõusid ja tootmiskulud suurenesid asjaomasel perioodil, mis 2020. ja 2021. aastal kajastas peamiselt tootevaliku muutust ning elektrijalgrataste mootorite ja akude tehnoloogilist arengut, samal ajal kui 2022. aastal ja läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kajastas tõus ka suurenenud tootmiskulusid, mis tulenesid üldisest majandusolukorrast, mida iseloomustas inflatsioon ja suuremad energiakulud.

5.4.3.2. Tööjõukulud

(131) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmine tööjõukulu muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 10

Keskmised tööjõukulud töötaja kohta

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Keskmised tööjõukulud töötaja kohta (eurodes)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeks	*100*	*110*	*112*	*123*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(132) Kuigi töötajate arv vähenes läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga nõudluse vähenemise tõttu, suurenesid keskmised tööjõukulud töötaja kohta asjaomasel perioodil stabiilselt.

5.4.3.3. Varud

(133) Valimisse kaasatud liidu tootjate laovarud muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 11

Varud

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Lõppvarud (tk)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeks	*100*	*81*	*208*	*533*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(134) Varude suurenemine oli tingitud varude kuhjumisest COVID-19 ajal (mil nõudlus suurenes märkimisväärselt) koos tarneahela probleemidega, kuna liidu tootjad tellisid tooraineid ja komponente tootmisnõuete täitmiseks üle. Kui aga tarneahelaga seotud probleemid olid lahendatud, said liidu tootjad vajalikust rohkem tooraineid ja komponente. Sellele järgnes elektrijalgrataste nõudluse vähenemine läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga, mille tõttu oli liidu tootjatel läbivaatamisega seotud uurimisperioodi lõpus väga palju varusid.

5.4.3.4. Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime

(135) Valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus, rahavoog, investeeringute maht ja investeeringutasuvus muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 12

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Indeks	*100*	*98*	*104*	*72*
Rahavoog (eurodes)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indeks	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investeeringud (eurodes)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Läbivaatamisega seotud uurimisperiood
Indeks	*100*	*223*	*209*	*104*
Investeeringutasuvus	147 %	127 %	163 %	111 %
Indeks	*100*	*86*	*111*	*75*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad.

(136) Komisjon tegi kindlaks valmisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkuse, esitades liidu sõltumatutele klientidele müüdud samasuguse toote eest saadud maksueelse puhaskasumi protsendina selle müügi käibest. Valimisse kaasatud liidu tootjad jäid asjaomasel perioodil kasumlikuks. Kuid kasumlikkus vähenes läbivaatamisega seotud uurimisperioodil kulude suurenemise tõttu.

(137) Asjaomasel perioodil üldiselt stabiilne kasumlikkus võimaldas liidu tootmisharul teha suuri investeeringuid.

(138) Netorahavoog näitab Euroopa Liidu tootjate suutlikkust oma tegevust ise rahastada. Rahavoog vähenes asjaomasel perioodil märkimisväärselt ja muutus 2023. aastal negatiivseks. Samuti vähenes investeeringutasuvus, mis muutis kapitali kaasamise ja kasvamise liidu tootmisharu jaoks keerulisemaks. Selle tulemusena vähenesid investeeringud läbivaatamisega seotud uurimisperioodil võrreldes 2022. aastaga 50 %.

5.5. **Järeldus kahju kohta**

(139) Makronäitajad, nagu liidu tootmine, müük ja tööhõive, suurenesid aastatel 2020–2022 COVID-19 pandeemia ajal suurenenud nõudluse tõttu pidevalt. Kuid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenesid tootmismahud, tootmisvõimsus, müük ja tööhõive varude suurenemise tõttu COVID-19 pandeemia ajal, millele järgnes nõudluse vähenemine COVID-19 meetmete lõpetamise ja liidu majandusolukorra muutuse tõttu, mida iseloomustasid eelkõige suured energiakulud ja inflatsioon.

(140) Seoses mikromajanduslike näitajatega tehti uurimise käigus kindlaks, et valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus oli aastatel 2020–2022 üle 7 % Kuid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil vähenes liidu tootmisharu kasumlikkus 5,4 %-ni. Rahavoog vähenes 2020. aastast 2022. aastani ja muutus 2023. aastal negatiivseks. Samuti vähenes investeeringutasuvus, mis muutis kapitali kaasamise ja kasvamise liidu tootmisharu jaoks keerulisemaks.

(141) Eespool kirjeldatut arvestades järeldas komisjon, et liidu tootmisharu oli toibunud Hiina RVst pärit dumpinguhinnaga impordi põhjustatud varasemast olulisest kahjust alusmääruse artikli 3 lõike 5 tähenduses. Asjaomasel perioodil aga halvenesid mitmed kahjunäitajad ja liidu tootmisharu sattus uuesti majanduslikult ebakindlasse olukorda. Seetõttu uuris komisjon täiendavalt Hiina RVst pärit dumpinguhinnaga impordi algselt tekitatud kahju kordumise tõenäosust meetmete kehtetuks tunnistamise korral.

6. **KAHJU KORDUMISE TÕENÄOSUS**

(142) Et teha kindlaks kahju kordumise tõenäosus meetmete kehtetuks tunnistamise korral, analüüsis komisjon järgmist: tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiina RVs, kolmandatesse riikidesse suunatud ekspordi hindade ja liidu hinnataseme vaheline seos ning nendest riikidest pärineva võimaliku impordi ja sellise impordi hinnataseme mõju liidu tootmisharu olukorrale.

6.1. **Vaba tootmisvõimsus Hiina RVs ja liidu turu atraktiivsus**

(143) Nagu on juba üksikasjalikult kirjeldatud eespool punktis 3.10.1, on Hiina RV eksportivatel tootjatel märkimisväärne vaba tootmisvõimsus, mida saaks kasutada vaatlusaluse toote tootmiseks liitu eksportimise eesmärgil, kui meetmetel lastakse aeguda. Kogused, mida Hiina eksportivad tootjad võiksid eksportida, on 73 miljonit ühikut, ületades liidu turu suurust märkimisväärselt.

(144) Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud eespool punktis 3.10.2, on liidu elektrijalgrataste turg üks maailma suurimaid ja elektrijalgrataste nõudlus peaks lähiaastatel kasvama muu hulgas liidu keskkonnapoliitika tõttu. Hiina eksportivad tootjad eksportisid oma peamistele kolmandatele turgudele hindadega, mis olid läbivaatamisega seotud uurimisperioodil märkimisväärselt madalamad kui liidu tootjate keskmised müügihinnad liidu turul. Seetõttu võib eksport liitu olla Hiina eksportijate jaoks palju atraktiivsem. Seetõttu võib mõistlikult eeldada, et meetmete kehtetuks tunnistamise korral hakkaksid Hiina eksportivad tootjad vaatlusaluse toote suuri koguseid liitu eksportima.

6.2. **Tõenäolised impordihinnad ja mõju liidu tootmisharule**

(145) Selleks et teha kindlaks, kuidas Hiina RVst pärit import mõjutaks liidu tootmisharu meetmete lõpetamise korral, tegi komisjon võrdleva hinnaanalüüsi puhuks, kui dumpinguvastaseid meetmeid ei ole.

(146) Selleks et hinnata tõenäolist hinda, millega Hiina tootjad liidu turule eksportimisel müüksid, võrdles komisjon valimisse kaasatud liidu tootjate keskmist hinda (tehasehind) Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote vastava keskmise hinnaga, kui seda eksporditi kolmandatesse riikidesse, nagu Ühendkuningriik, Türgi, Norra või Serbia, kus on eraldi koodid elektrijalgrataste jaoks ja meetmeid ei ole kehtestatud.

(147) Võrdluse tulemus näitas, et Hiinast pärit asjaomase toote ekspordi keskmine hind eespool nimetatud riikidesse jäi 210 euro ja 650 euro vahemikku, mis on märkimisväärselt madalam kui liidu tootmisharu hind liidu turul. Seega, kui meetmetel lastakse aeguda, oleks tõenäoline, et Hiina RVst pärit import siseneks turule suurtes kogustes, nagu esialgse uurimise perioodil, ja madalate hindadega, mis põhjustaksid kahju.

(148) Eespool toodut arvesse võttes saab järeldada, et meetmete kehtetuks tunnistamine tooks tõenäoliselt kaasa Hiina RVst pärit kahjustava dumpinguhinnaga impordi märkimisväärse kasvu. Selle tagajärjel oleks liidu tootmisharu elujõulisus tõsises ohus.

7. **LIIDU HUVID**

(149) Kooskõlas alusmääruse artikliga 21 uuris komisjon, kas kehtestatud dumpinguvastaste meetmete säilitamine võiks olla vastuolus liidu kui terviku huvidega. Liidu huvide kindlakstegemisel võeti arvesse kõigi asjaomaste huvitatud isikute, sealhulgas liidu tootmisharu, importijate ja kasutajate huve.

7.1. **Liidu tootmisharu huvid**

(150) Uurimine näitas, et kui meetmed peaksid aeguma, oleks sel negatiivne mõju liidu tootmisharule. Meetmetega on taastatud võrdsed tingimused liidu turul. See on võimaldanud uutel ettevõtetel turule siseneda, eelkõige madalasse hinnaklassi kuuluvates ja keskmise hinnatasemega segmentides. Hoolimata 2022.–2023. aasta majandusolukorraga seotud raskustest suurenes teadaolevate elektrijalgrataste tootjate arv pea kaks korda: 37-lt 2020. aastal 67-le 2023. aastal. Liidus toodetud elektrijalgrataste arv suurenes 2020. aasta (3,4 miljonit) ja 2023. aasta (4,5 miljonit) vahelisel perioodil enam kui 1 miljoni võrra ning prognooside kohaselt suureneb see veelgi. Otseste töötajate arv on suurenenud ligikaudu 3 500-lt esialgsel uurimisperioodil peaaegu 11 000-ni läbivaatamisega seotud uurimisperioodil.

(151) Dumpinguvastaste meetmete lõpetamine seaks liidu tootjad suurde ohtu, eriti madala ja keskmise hinnatasemega elektrijalgrataste segmendid, kuhu kuuluvad paljud väiksemad tootjad kogu liidu tootmisharus.

(152) Haavatavat olukorda süvendab asjaolu, et elektrijalgrataste tootmine on väga kapitalimahukas äri, sest tootmise säilitamiseks on kogu aeg vaja märkimisväärseid jalgrattaosade varusid. Lisaks on liidu tootjad viimastel aastatel teinud suuri investeeringuid kestlikku ja keskkonnahoidlikku tootmisse ja toodete täiustamisse. Dumpinguvastaste meetmete lõpetamine takistaks praktilise inseneeria valdkonna oskusteabe arendamist tipptehnoloogia, sealhulgas automatiseerimise ja uute materjalide rakendamiseks.

(153) Lisaks on aegumise läbivaatamise taotluse kohaselt liidu elektrijalgrataste tootmisharu üks suurimaid keskkonnahoidlikke tootmisharusid, kus Euroopa jalgrataste tootmisharu ja turuprofiili 2024. aasta aruande kohaselt on üle 1 000 väikese ja keskmise suurusega ettevõtja (VKEd) loonud ligikaudu 80 000 töökohta. See hõlmab töökohti otseses ja kaudses tootmises, tootmisahela eelmise etapi tootmisharudes, jalgrattatarvikute valdkonnas, jalgrataste edasimüüjate juures jne.

(154) Eespool kirjeldatu põhjal on meetmete säilitamine liidu tootmisharu huvides.

7.2. **Monteerijate huvid**

(155) Komisjon võttis ühendust kõigi teadaolevate kasutajate ja sõltumatute importijatega.

(156) Uurimise algatamise järel andis endast teada ja esitas oma märkused ainult ajutine kontsern kaheksa väikeettevõtja nimel, kes tegelevad liidus Hiinast ja muudest kolmandatest riikidest imporditud elektrijalgrataste osade kokkupanekuga. Nende peamine märkus oli seotud Hiinast pärit (tavaliste) jalgrattaosade impordi suhtes kehtestatud meetmete rakendamisega, mis tekitab ebakindlust elektrijalgrataste osade importi käsitlevate õigusnormide suhtes ja muudab seega keeruliseks selliste elektrijalgrataste osade importimise, mille suhtes meetmeid ei kohaldata. Kontsern oli meetmete pikendamise vastu, peamiselt osade impordiga seotud praeguste probleemide ja ohu tõttu, et meetmeid laiendatakse asjaomastele elektrijalgrataste osadele, ning väitis, et turujärelevalve kasutamine selleks, et kontrollida Hiina RVst pärit impordi vastavust kõigile asjakohastele eeskirjadele, et tegeleda Hiinast pärit ebaõiglaselt kaubeldavate ning sageli ebaseaduslike ja ohtlike elektrijalgrataste impordi probleemidega, oleks tõhusam.

(157) Komisjon leidis siiski, et ei ole realistlik, et üksnes turujärelevalve- ja reguleerivate meetmetega suudetakse Hiina RVst pärit dumpinguhinnaga elektrijalgrataste impordist tulenevat kahju ära hoida. Samuti ei saa elektrijalgrataste osade impordiga seotud tollikontrolli küsimused õigustada niisuguste meetmete lõpetamist, mille abil on saavutatud soovitud mõju. Igal juhul ei kuulu meetmete jõustamine uurimise kohaldamisalasse.

(158) Pärast avalikustamist kordas ajutine kontsern samu väiteid. Ta väitis, et komisjon peaks keskenduma pigem turujärelevalve tugevdamisele kui kaubanduse kaitsemeetmete laiendamisele, et kõrvaldada turumoonutuste algpõhjused ja tagada kõigile sidusrühmadele võrdsed tingimused. Kontserni sõnul loovad kaubanduse kaitsemeetmed tahtmatult õigusraamistiku, mis soodustab madalama standardiga ja ohtlike jalgrataste importi, muutes samal ajal keeruliseks selliste Hiina RVst pärit elektrijalgrataste tootjate olukorra, kellel on pikaajalised eesmärgid liidu turul.

(159) Komisjon leidis, et ajutise kontserni esitatud väiteid on juba käsitletud põhjenduses 156. Kuna uusi sisulisi märkusi sel teemal ei esitatud, kinnitati põhjenduses 157 esitatud järeldus.

(160) Ajutine kontsern väitis ka, et kaubanduse kaitsemeetmete kehtetuks tunnistamine ei tooks kaasa kahjustava impordi märkimisväärset suurenemist, sest nende sõnul õõnestas Hiina impordi tagasihoidlik 4,4 % turuosa läbivaatamisega seotud uurimisperioodil väidet, et Hiinast pärit import kujutab endast märkimisväärset ohtu.

(161) Komisjon leidis, et turuosa kasv 4,4 %-ni läbivaatamisega seotud uurimisperioodil toimus olukorras, kus kehtisid kaubanduse kaitsemeetmed. Kaubanduse kaitsemeetmete tõttu suurenes Hiinast pärit impordi turuosa asjaomasel perioodil ainult 2,1 protsendipunkti. Võttes arvesse liidu turu atraktiivsust, tootmisvõimsust ja vaba tootmisvõimsust Hiina RVs ning kolmandatesse riikidesse suunatud ekspordi hindade ja liidu hinnataseme vahelist seost, järeldas komisjon, et meetmete kehtetuks tunnistamise korral suureneks märkimisväärselt Hiina RVst pärit dumpinguhinnaga import kahjustaval hinnatasemel. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

(162) Lisaks väitis ajutine kontsern, et komisjon tugines kontrollimata teabele ja väidetele, mis seavad ohtu uurimise erapooletuse, eelkõige mis puudutab taotluse esitaja väiteid.

(163) Nagu on märgitud põhjendustes 31 ja 32, kohaldas komisjon dumpingu ja kahju jätkumise või kordumise kohta tehtavate järelduste suhtes alusmääruse artiklit 18, sest Hiina RV eksportijad/tootjad uurimises koostööd ei teinud. Sellest tulenevalt tehti järeldused dumpingu ja kahju jätkumise või kordumise tõenäosuse kohta kättesaadavate faktide põhjal, eelkõige koos läbivaatamistaotlusega esitatud teabe ja läbivaatamisega seotud uurimise käigus koostööd teinud isikutelt (nimelt taotluse esitajalt ja valimisse kaasatud liidu tootjatelt) saadud teabe põhjal. Valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud kogu teavet kontrolliti põhjalikult. Sellest tulenevalt lükati see väide tagasi.

7.3. **Kasutajate ja sõltumatute importijate huvid**

(164) Ükski kasutaja ega sõltumatu importija endast teada ei andnud ega teinud käesolevas uurimises koostööd, st ei esitanud lisaks eespool nimetatud teatele vastust küsimustikule. Komisjon leidis endale kättesaadava teabe põhjal, et puuduvad tõendid, mis oleksid vastuolus esialgse uurimise järeldusega, et negatiivset mõju sõltumatutele importijatele ei saa pidada ebaproportsionaalseks ning seda leevendas alternatiivsete tarneallikate kättesaadavus. Tasakaalustusmeetmete positiivne mõju liidu turule, eelkõige liidu tootmisharule, kaalus üles võimaliku negatiivse mõju teistele huvirühmadele. Uurimine kinnitas, et lisaks Hiinale on üha rohkem teisi tarneallikaid kolmandatest riikidest. Komisjon järeldas seega, et meetmete kohaldamise jätkamine ei oleks kasutajate ja importijate jaoks ebaproportsionaalselt kahjulik.

7.4. **Järeldus liidu huvide kohta**

(165) Eeltoodu põhjal järeldas komisjon, et liidu huvide seisukohast puuduvad kaalukad põhjused, mis takistaksid Hiina RVst pärit vaatlusaluse toote impordi suhtes kehtestatud meetmete säilitamist.

8. **DUMPINGUVASTASED MEETMED**

(166) Komisjoni järelduste põhjal dumpingu jätkumise, kahju kordumise ja liidu huvide kohta tuleks Hiina RVst pärit elektrijalgrataste suhtes kehtivad dumpinguvastased meetmed säilitada.

(167) Selleks et minimeerida ohtu, et maksumäärade erinevuste tõttu hoitakse tollimaksudest kõrvale, on individuaalsete dumpinguvastase tollimaksu määrade rakendamise tagamiseks vaja erimeetmeid. Individuaalset dumpinguvastast tollimaksu saab kohaldada üksnes siis, kui liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve. See arve peab vastama käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 sätestatud nõuetele. Kuni sellise arve esitamiseni tuleks impordi suhtes kohaldada dumpinguvastast tollimaksu, mida kohaldatakse kõigile muudele äriühingutele.

(168) Kuigi sellise arve esitamine on vajalik selleks, et liikmesriikide tolliasutused saaksid kohaldada impordi suhtes individuaalseid dumpinguvastase tollimaksu määrasid ja vabastusi dumpinguvastasest tollimaksust, peavad tolliasutused peale selle dokumendi arvesse võtma ka muid asjaolusid. Isegi kui esitatakse arve, mis vastab kõigile käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 esitatud nõuetele, peavad liikmesriikide tolliasutused tegema kooskõlas tollieeskirjadega tavapärased kontrollid ja – nagu ka kõigil muudel juhtudel – võivad nõuda täiendavaid dokumente (veodokumendid jne), et kontrollida deklaratsioonis esitatud üksikasjade õigsust ning veenduda, et madalama tollimaksumäära kohaldamine on õigustatud.

(169) Kui sellise äriühingu ekspordi maht, mille suhtes kohaldatakse madalamaid individuaalseid tollimaksumäärasid, suureneb pärast asjaomaste meetmete kehtestamist märgatavalt, võib sellist mahu suurenemist käsitleda meetmete kohaldamisest tuleneva kaubandusstruktuuri muutusena alusmääruse artikli 13 lõike 1 tähenduses. Sellisel juhul võib algatada kõrvalehoidmisega seotud uurimise, eeldusel et tingimused on täidetud. Sellise uurimise käigus võib muu hulgas uurida individuaalse(te) tollimaksumäära(de) kaotamise ja sellest tulenevalt kogu riiki hõlmava tollimaksu kehtestamise vajadust.

(170) Käesoleva määrusega äriühingutele kehtestatavaid individuaalseid dumpinguvastase tollimaksu määrasid kohaldatakse üksnes kõnealuste juriidiliste isikute toodetud ja Hiina RVst pärineva vaatlusaluse toote impordi suhtes. Imporditud vaatlusaluse toote suhtes, mille on tootnud mis tahes muu käesoleva määruse regulatiivosas konkreetselt nimetamata äriühing, kaasa arvatud mõni konkreetselt nimetatud äriühingutega seotud üksus, tuleks kohaldada tollimaksumäära, mida kohaldatakse kõigi muude äriühingute puhul. Nende suhtes ei tohiks kohaldada ühtki individuaalset dumpinguvastase tollimaksu määra.

(171) Kui äriühing muudab hiljem oma juriidilise isiku nime, võib ta taotleda kõnealuste individuaalsete dumpinguvastaste tollimaksumäärade kohaldamist. Taotlus tuleb saata komisjonile ([57]). Taotlus peab sisaldama kogu vajalikku teavet, mis võimaldab kindlaks teha, et muudatus ei mõjuta äriühingu õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale. Kui äriühingu nimevahetus ei mõjuta tema õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale, avaldatakse nimemuutust käsitlev määrus *Euroopa Liidu Teatajas*.

(172) Kõiki huvitatud isikuid teavitati olulistest asjaoludest ja kaalutlustest, mille põhjal kavatseti soovitada kehtivad meetmed säilitada. Neile anti pärast kõnealust avalikustamist samuti aega oma vastuväidete esitamiseks.

(173) Eksportija või tootja, kes ei eksportinud asjaomast toodet liitu perioodil, mida kasutati tema ekspordi suhtes kohaldatava tollimaksumäära kindlaksmääramiseks, võib esitada komisjonile taotluse, et tema suhtes kohaldataks dumpinguvastase tollimaksu määra, mis kehtib koostööd tegevatele äriühingutele, keda valimisse ei kaasatud. Komisjon peaks sellekohase taotluse rahuldama, kui on täidetud kolm tingimust. Uus eksportiv tootja peaks tõendama, et: i) ta ei eksportinud asjaomast toodet liitu perioodil, mida kasutati tema ekspordi suhtes kohaldatava tollimaksumäära kindlaksmääramiseks; ii) ta ei ole seotud äriühinguga, kes toodet eksportis ja kelle suhtes seetõttu kohaldatakse dumpinguvastaseid tollimakse, ning iii) ta on eksportinud asjaomast toodet pärast seda või on võtnud tühistamatu lepinguga kohustuse seda märkimisväärses koguses teha.

(174) Võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) 2018/1046 ([58]) artiklit 109, on viivisemäär juhul, kui teatav summa tuleb tagasi maksta Euroopa Liidu Kohtu otsuse alusel, Euroopa Keskpanga poolt oma peamiste refinantseerimistehingute suhtes kohaldatav ja *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias avaldatud määr, mis kehtib iga kuu esimesel kalendripäeval.

(175) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2016/1036 artikli 15 lõike 1 alusel loodud komitee arvamusega,

([57]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi / Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

([58]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuli 2018. aasta määrus (EL, Euratom) 2018/1046, mis käsitleb liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantsreegleid ja millega muudetakse määrusi (EL) nr 1296/2013, (EL) nr 1301/2013, (EL) nr 1303/2013, (EL) nr 1304/2013, (EL) nr 1309/2013, (EL) nr 1316/2013, (EL) nr 223/2014 ja (EL) nr 283/2014 ja otsust nr 541/2014/EL ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL, Euratom) nr 966/2012 (ELT L 193, 30.7.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärinevate ja praegu CN-koodide 8711 60 10 ja ex 8711 60 90 (TARICi kood 8711 60 90 10) alla kuuluvate pedaalidega ja elektrilise abimootoriga jalgrataste suhtes.

2. Lõpliku dumpinguvastase tollimaksu määrad, mida kohaldatakse allpool loetletud äriühingute toodetud ja lõikes 1 kirjeldatud toote netohinna suhtes liidu piiril enne tollimaksu tasumist, on järgmised.

Riik	Äriühing	Dumpinguvastane tollimaks	TARICi lisakood
Hiina Rahvavabariik	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd ja Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	37,4 %	C463
	I lisas loetletud teised esialgses dumpinguvastases uurimises koostööd teinud äriühingud (v.a äriühingud, kelle suhtes kohaldatakse paralleelse tasakaalustava tollimaksu määra, mis kehtib kõikide muude äriühingute suhtes)	24,2 %	
	II lisas loetletud teised esialgses dumpinguvastases uurimises koostööd teinud äriühingud, kelle suhtes kohaldatakse paralleelse tasakaalustava tollimaksu määra, mis kehtib kõikide muude äriühingute suhtes	16,2 %	
	III lisas loetletud äriühingud, kes esialgses dumpinguvastases uurimises koostööd ei teinud, kuid tegid koostööd paralleelses esialgses subsiidiumivastases uurimises	70,1 %	
	Kõik muud äriühingud	62,1 %	C999

3. Lõikes 2 nimetatud äriühingute jaoks kindlaks määratud individuaalset tollimaksumäära kohaldatakse tingimusel, et liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve, millel on arve väljastanud üksuse töötaja nimi ja ametikoht ning tema allkirjastatud ja kuupäevaga varustatud avaldus järgmises vormis: „*Mina, allakirjutanu, kinnitan, et käesoleva arvega hõlmatud, otseekspordiks Euroopa Liitu müüdav (vaatlusalune toode) (koguses) on toodetud (äriühingu nimi ja aadress) poolt (TARICi lisakood) [asjaomases riigis]. Kinnitan, et sellel arvel esitatud teave on täielik ja õige.*“ Kuni sellist arvet ei esitata, kohaldatakse kõigi muude äriühingute suhtes kohaldatavat tollimaksu.

4. Artikli 1 lõiget 2 võib muuta, et lisada uusi Hiina Rahvavabariigi eksportivaid tootjaid ja kehtestada nende suhtes valimisse kaasamata, koostööd tegevate äriühingute asjakohane kaalutud keskmine dumpinguvastase tollimaksu määr. Uus eksportiv tootja esitab tõendid selle kohta, et

a) ta ei eksportinud uurimisperioodi ajal (1. oktoober 2016 kuni 30. september 2017) (edaspidi „esialgne uurimisperiood“) Hiina Rahvavabariigist pärit tooteid, mida on kirjeldatud artikli 1 lõikes 1;

b) ta ei ole seotud ühegi eksportija ega tootjaga, kelle suhtes kohaldatakse käesoleva määrusega kehtestatud meetmeid ning kes tegid või oleks võinud teha koostööd uurimises, mille tulemusena tollimaks kehtestati, ning

c) ta on pärast esialgse uurimisperioodi lõppu Hiina Rahvavabariigist pärit vaatlusalust toodet tegelikult eksportinud või on võtnud tühistamatu lepinguga kohustuse eksportida seda toodet liitu märkimisväärses koguses.

5. Kui komisjoni rakendusmääruse (EL) 2025/114 ([59]) artiklis 1 kehtestatud lõplikke tasakaalustavaid tollimakse muudetakse või kui need tunnistatakse kehtetuks, suurendatakse lõikes 2 sätestatud tollimakse proportsionaalselt tegeliku tuvastatud dumpingumarginaaliga või tuvastatud kahjumarginaaliga vajaduse korral iga äriühingu kohta eraldi alates käesoleva määruse jõustumisest.

Juhtudel, mil tasakaalustav tollimaks on maha arvatud dumpinguvastasest tollimaksust teatavate eksportivate tootjate puhul, peaksid määruse (EL) 2016/1037 artikli 21 kohased tagastamise taotlused käivitama ka dumpingumarginaali hindamise selle eksportiva tootja jaoks, mis kehtib tagasimakse uurimisperioodi jooksul. Taotluse esitajale tagasimakstav summa ei tohi ületada erinevust sissenõutud tollimaksu ning tagasimaksmise uurimise käigus kindlaks tehtud tasakaalustava ja dumpinguvastase tollimaksu summat.

6. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 23. jaanuar 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

([59]) Komisjoni 23. jaanuari 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/114, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037 artikli 18 kohast aegumise läbivaatamist lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit elektrijalgrataste impordi suhtes (ELT L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

I LISA

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

Nimi	Provints	TARICi lisakood
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. ja Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd.	Zhejiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd. Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. ja Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

II LISA

Nimi	Provints	TARICi lisakood
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

III LISA

Nimi	Provints	TARICi lisakood
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd.	Jiangsu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd.	Zhejiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd.	Jiangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd.	Zhejiang	C488