2025/120

2025.1.24.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/120 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. január 23.)

a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] (a továbbiakban: az alaprendelet) és különösen annak 11. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Korábbi vizsgálatok és hatályban lévő intézkedések

(1) Az Európai Bizottság az (EU) 2019/73 bizottsági végrehajtási rendelettel [2] dömpingellenes vámokat vetett ki a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára (a továbbiakban: eredeti intézkedések). A jelenleg hatályos dömpingellenes vámok mértéke 10,3 % és 70,1 % közötti tartományban mozog. Az eredeti intézkedések bevezetéséhez vezető vizsgálatra a továbbiakban az „eredeti vizsgálat” fordulattal hivatkozunk.

(2) A Törvényszék T-242/19. sz. ügyben hozott ítélete nyomán a Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd tekintetében 2023. március 17-én az (EU) 2023/609 bizottsági végrehajtási rendelet [3] újból kivetette a dömpingellenes vámokat. A Bizottság az ismételten kivetett vámot 9,9 %-ban állapította meg.

(3) A Bizottság ezzel párhuzamosan az (EU) 2019/72 bizottsági végrehajtási rendelettel [4] kivetette a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámot. A jelenleg hatályos kiegyenlítő vámok mértéke 3,9 % és 17,2 % között mozog.

1.2. Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem

(4) A közelgő hatályvesztésről szóló értesítés közzétételét követően [5] az Európai Bizottsághoz (a továbbiakban: Bizottság) az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján felülvizsgálati kérelem érkezett.

(5) A felülvizsgálati kérelmet 2023. október 16-án az Európai Kerékpárgyártók Szövetsége (a továbbiakban: kérelmező) nyújtotta be az elektromos kerékpárokkal foglalkozó, az alaprendelet 5. cikkének (4) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazat nevében. A kérelem azon alapult, hogy az intézkedések hatályvesztése valószínűleg a dömping folytatódását és az uniós gazdasági ágazatot ért kár megismétlődését eredményezné.

---

[1] HL L 176., 2016.6.30., 21. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

[2] A Bizottság (EU) 2019/73 végrehajtási rendelete (2019. január 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről (HL L 16., 2019.1.18., 108. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

[3] A Bizottság (EU) 2023/609 végrehajtási rendelete (2023. március 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak a Törvényszék által a T-242/19. sz. ügyben hozott ítélet nyomán a Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd tekintetében történő újbóli kivetéséről (HL L 80., 2023.3.20., 41. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).

[4] A Bizottság (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete (2019. január 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 16., 2019.1.18., 5. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

[5] HL C 154., 2023.5.2., 46. o.

1.3. **A hatályvesztési felülvizsgálat megindítása**

(6) Miután az alaprendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően megállapítást nyert, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a hatályvesztési felülvizsgálat megindításához, 2024. január 17-én a Bizottság a Kínából (a továbbiakban: az érintett ország) származó elektromos kerékpárok Unióba történő behozatalára vonatkozóan az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján hatályvesztési felülvizsgálatot indított. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. ([6])

1.4. **Felülvizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

(7) A dömping folytatódására vagy megismétlődésére vonatkozó vizsgálat a 2023. január 1-jétől 2023. december 31-ig tartó időszakra (a továbbiakban: felülvizsgálati időszak) terjedt ki. A kár folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségére vonatkozó értékelés szempontjából releváns tendenciák vizsgálata a 2020. január 1-jétől a felülvizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.5. **Érdekelt felek**

(8) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett külön tájékoztatta a többi ismert uniós gyártót, az ismert kínai gyártókat és a kínai hatóságokat, az ismert importőröket, a felhasználókat, valamint az érintettként ismert szervezeteket a hatályvesztési felülvizsgálat megindításáról, és felkérte őket a részvételre.

(9) Az érdekelt feleknek lehetőségük nyílt a hatályvesztési felülvizsgálat megindításával kapcsolatos észrevételeik megtételére, valamint a Bizottsággal és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselővel tartandó meghallgatás kérelmezésére.

1.6. **Mintavétel**

(10) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben közölte, hogy az alaprendelet 17. cikkével összhangban mintavételt végezhet az érdekelt felek körében.

1.6.1. *Mintavétel az uniós gyártók körében*

(11) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. A Bizottság a termelés mennyisége alapján választotta ki a mintát. A minta három uniós gyártóból állt. A mintában szereplő uniós gyártók termelése a teljes uniós termelés 23,4 %-át tette ki a felülvizsgálati időszakban. Az alaprendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket az ideiglenes mintával kapcsolatban. Az ideiglenes mintával kapcsolatban nem érkezett észrevétel. A minta reprezentatívnak minősült az uniós gazdasági ágazatra nézve.

1.6.2. *Mintavétel az importőrök körében*

(12) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a független importőröket az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására.

(13) Egyetlen független importőr sem válaszolt a mintavételi űrlapra. Ezért a Bizottság úgy döntött, hogy nincs szükség mintavételre.

([6]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára alkalmazandó dömpingellenes intézkedések hatályvesztési felülvizsgálatának megindításáról (HL C, C/2024/802, 2024.1.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *Mintavétel a kínai exportáló gyártók körében*

(14) A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkérte az összes ismert kínai gyártót, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információkat. A Bizottság ezenkívül arra kérte a Kínai Népköztársaság Európai Unió melletti képviseletét, hogy amennyiben vannak a vizsgálatban való részvétel iránt esetlegesen érdeklődő más exportáló gyártók, nevezze meg azokat és/vagy vegye fel velük a kapcsolatot.

(15) Kínából csak két exportáló gyártó nyújtott be mintavételezéssel kapcsolatos választ, ezért a Bizottság nem tartotta szükségesnek a mintavételt. Továbbá e két vállalat együttesen a kínai elektromoskerékpár-ágazat jóval kevesebb mint 0,1 %-át képviselte i. az Unióba irányuló export; ii. az összes többi rendeltetési helyre irányuló export; iii. a belföldi értékesítés és iv. a kínai termelési kapacitás tekintetében a felülvizsgálati időszak alatt. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy ez a két vállalat a hatályvesztési felülvizsgálat céljából nem tekinthető reprezentatívnak a kínai elektromoskerékpár-ágazat tekintetében.

(16) Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártók együttműködése nem elegendő ahhoz, hogy reprezentatív megállapításokat tegyen, és arról tájékoztatta a két vállalatot, hogy alkalmazni kívánja az alaprendelet 18. cikkét, és a Kínából származó behozatal tekintetében a dömping és a kár folytatódására vagy megismétlődésére vonatkozó ténymegállapításait a rendelkezésre álló tényekre alapozza.

(17) A Bizottság következésképpen a 2024. február 12-i szóbeli jegyzékben tájékoztatta a kínai hatóságokat, hogy a dömping folytatódásának vagy megismétlődésének vizsgálatakor az alaprendelet 18. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelkezésre álló tények felhasználásához folyamodhat. A kínai hatóságok nem reagáltak a szóbeli jegyzékre.

1.7. **A kérdőívekre adott válaszok**

(18) A Bizottság kérdőívet küldött a kínai kormánynak az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások Kínában való fennállására vonatkozóan.

(19) A Bizottság a mintavételi kérdőívre választ adó két vállalatot arról tájékoztatta, hogy azok nem tekinthetők reprezentatívnak a kínai elektromoskerékpár-ágazat egésze tekintetében, és hogy a vállalatspecifikus információik nem szolgálhattak alapul a Kínából az Unióba irányuló valamennyi exportra vonatkozó reprezentatív megállapításokhoz. A Bizottság felkérte a két vállalatot, hogy vegyék fel a kapcsolatot a Bizottság szolgálataival, amennyiben mégis szándékukban áll kitölteni a kérdőívet. A vizsgálat kezdeti szakaszában a kérdőív egy példányát az érdekelt felek rendelkezésére bocsátották a betekintésre összeállított aktában és a Kereskedelmi Főigazgatóság honlapján.

(20) A kínai kormánytól és kínai (exportáló) gyártótól sem érkezett kitöltött kérdőív.

1.8. **Ellenőrzés**

(21) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet szükségesnek ítélt ahhoz, hogy megállapítsa a dömping és a kár folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségét, valamint meghatározza az uniós érdeket. Az alaprendelet 16. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

uniós gyártók:

— Cube Bikes, Németország,

— Accell Hunland, Magyarország,

— Cross, Bulgária.

1.9. **Az eljárás további menete**

(22) A Bizottság 2024. október 25-én tájékoztatást adott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján fenn kívánta tartani a hatályban levő dömpingellenes vámokat. A Bizottság a felek számára meghatározott időszakot biztosított a tájékoztatással kapcsolatos észrevételeik megtételére.

(23) Számos érdekelt fél nyújtott be észrevételeket, amelyeket a Bizottság megvizsgált és az alábbi 2.3. és 7. szakaszban tárgyalt. Egy fél számára biztosított meghallgatást, amely azt kérelmezte.

2. A FELÜLVIZSGÁLAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ TERMÉK, AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. A felülvizsgálat tárgyát képező termék

(24) A felülvizsgálat tárgyát képező termék ugyanaz, mint az eredeti vizsgálatban, nevezetesen a jelenleg a 8711 60 10 és ex 8711 60 90 (TARIC-kód: 8711 60 90 10) KN-kódok alá tartozó, elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárok (a továbbiakban: a felülvizsgálat tárgyát képező termék).

2.2. Az érintett termék

(25) A jelen vizsgálatban érintett termék a Kínai Népköztársaságból származó, a felülvizsgálat tárgyát képező termék.

2.3. A hasonló termék

(26) Amint az eredeti vizsgálat során megállapítást nyert, és ez a hatályvesztési felülvizsgálat is megerősítette, a következő termékek ugyanazokkal az alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:

— az Unióba exportált érintett termék,

— a Kínai Népköztársaságban gyártott és annak belföldi piacán értékesített, a felülvizsgálat tárgyát képező termék,

— az exportáló gyártók által gyártott és a világ többi részén értékesített, felülvizsgálat tárgyát képező termék, valamint

— az uniós gazdasági ágazat által az Unióban gyártott és értékesített, a felülvizsgálat tárgyát képező termék.

(27) Ezért ezek a termékek az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében hasonló termékek.

(28) Az érdekelt felek tájékoztatását követően az egyik fél azt állította, hogy a Bizottságnak pontosítania kellene, hogy a mentességet kapott importőrök és/vagy a mentességet élvező külföldi exportőrök által az (EU) 2024/1279 bizottsági végrehajtási határozat ([7]) alapján behozott alkatrészek nem tekinthetők érintett terméknek. E fél szerint egyértelművé kell tenni, hogy az érintett termék érintett termékhez felhasználandó alkatrészeire nem vonatkoznak dömpingellenes vámok, ha azokat külön importálják.

(29) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a pontosítás nem indokolt, mivel egyes részek nem tartoznak a felülvizsgálat tárgyát képező intézkedések hatálya alá. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

3. DÖMPING

3.1. Előzetes megjegyzések

(30) Az elektromos kerékpárok Kínából érkező behozatala a felülvizsgálati időszak alatt folytatódott, noha csekélyebb mértékben, mint az eredeti vizsgálat vizsgálati időszak alatt (tehát 2016. október 1. és 2017. szeptember 30. között). Az Eurostat adatai szerint a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatala az uniós piac mintegy 4,4 %-át fedte le a felülvizsgálati időszakban, míg az eredeti vizsgálati időszakban 35 % volt a piaci részesedése. Abszolút értékben a Kínából érkező behozatal volumene az eredeti vizsgálati időszak alatti 699 658 darabról a felülvizsgálati időszakban 220 914 darabra csökkent.

([7]) A Bizottság (EU) 2024/1279 végrehajtási határozata (2024. május 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes kerékpáralkatrészekre vonatkozó kiterjesztett dömpingellenes vám alóli, a 88/97/EK bizottsági rendelet szerinti mentességekről (HL L, 2024/1279, 2024.5.21., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Amint az az 1.6.3. szakaszban említettük, a kínai exportőrök/gyártók nem működtek együtt a vizsgálatban. Ezért a Bizottság tájékoztatta a kínai hatóságokat, hogy együttműködés hiányában a dömping és a kár folytatódására vagy megismétlődésére vonatkozó ténymegállapítások tekintetében az alaprendelet 18. cikkét alkalmazhatja. A Bizottság nem kapott e tekintetben észrevételeket vagy a meghallgató tisztviselő közbenjárására irányuló kérelmet.

(32) Ennek következtében a dömping folytatódásának vagy megismétlődésének a valószínűségére vonatkozó ténymegállapításokat az alaprendelet 18. cikke szerint a rendelkezésre álló tényekre kellett alapozni, különösen pedig a felülvizsgálati kérelmekben közölt információkra és az együttműködő felektől (nevezetesen a panaszostól és a mintában szereplő uniós gyártóktól) a felülvizsgálat során kapott információkra.

3.2. Az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti eljárás a rendes érték megállapításához a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalával összefüggésben

(33) mivel a vizsgálat megindításakor elegendő arra utaló bizonyíték állt rendelkezésre, hogy Kínában az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében jelentős torzulások állnak fenn, a Bizottság a vizsgálatot az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján indította meg.

(34) A vélt jelentős torzulásokra irányuló vizsgálathoz szükségesnek tartott információk összegyűjtése érdekében a Bizottság kérdőívet küldött a kínai kormánynak. Emellett az eljárás megindításáról szóló értesítés 5.3.2. pontjában a Bizottság felkérte az érdekelt feleket arra, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 37 napon belül ismertessék álláspontjukat és szolgáltassanak információkat az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése alkalmazását illetően, és mindezeket támasszák alá bizonyítékokkal. A kínai kormánytól nem érkezett kitöltött kérdőív, és az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének alkalmazása kapcsán sem érkezett beadvány a kitűzött határidőn belül. Ezt követően a Bizottság tájékoztatta a kínai kormányt arról, hogy a jelentős torzulások Kínában való fennállásának megállapításához az alaprendelet 18. cikke értelmében a rendelkezésre álló tényeket fogja felhasználni.

(35) Az eljárás megindításáról szóló értesítés 5.3.2. pontjában a Bizottság jelezte továbbá, hogy a rendelkezésére álló bizonyítékokra való tekintettel az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében ideiglenesen Törökországot választotta ki megfelelő reprezentatív országként a rendes érték torzulásmentes árak, illetve referenciaértékek alapján történő meghatározásához. A Bizottság jelezte továbbá, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének első franciabekezdésében foglalt kritériumokkal összhangban további lehetséges megfelelő országokat is megvizsgál.

(36) 2024. július 18-án a Bizottság feljegyzés (a továbbiakban: feljegyzés) útján tájékoztatta az érdekelt feleket azokról a releváns forrásokról, amelyeket a rendes érték meghatározásához fel kíván használni, jelezve, hogy továbbra is Törökországot tekinti reprezentatív országnak. E feljegyzésben a Bizottság teljeskörűen – többek között az alapanyagokra, a munkaerőre és az energiára is kiterjedően – felsorolta azokat a termelési tényezőket, amelyeket az elektromos kerékpárok előállításához felhasználnak. Emellett a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket, hogy az értékesítési, általános és igazgatási költségeket (SGA-költségek) és a nyereséget a gazdasági tevékenységek statisztikai osztályozásával foglalkozó 206 nyereséges vállalatra vonatkozó – közismert nevén NACE 30.9 kategória: „Egyéb jármű gyártása” – vállalati számviteli statisztikából ([8]) származó összesített pénzügyi kimutatásai alapján állapítja meg. A reprezentatív országban működő gyártókra vonatkozó adatokat a Török Központi Bank és a Török Statisztikai Intézet állítja össze. A Bizottság felkérte a feleket észrevételeik megtételére, és a kérelmezőtől olyan észrevételek érkeztek, amelyeket a Bizottság a (67) preambulumbekezdésben leírtak szerint figyelembe vett.

3.3. Rendes érték

(37) Az alaprendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint *„[a] rendes érték rendszerint az exportáló országban a független vevők által a szokásos kereskedelmi forgalom keretében ténylegesen fizetett vagy fizetendő árakon alapszik”*.

([8]) Vállalati számviteli statisztikák, elérhető a https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en internetcímen.

(38) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja szerint ugyanakkor *„[a]bban az esetben, ha […] megállapítást nyer, hogy az exportáló országban fennálló, b) pont szerinti jelentős torzulások következtében nem helyénvaló az exportáló országbeli belföldi árak és költségek alkalmazása, a rendes értéket a torzulásoktól mentes árakat vagy referenciaértékeket tükröző előállítási és értékesítési költségek alapján kell képezni”*, és annak *„tartalmaznia kell az igazgatási, értékesítési és általános költségek, valamint a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegét”* (az igazgatási, értékesítési és általános költségekre a továbbiakban az „SGA-költségek” fordulattal hivatkozunk).

(39) Az alábbiakban bővebben kifejtett módon a Bizottság e vizsgálatban arra a következtetésre jutott, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján, valamint a kínai kormány és a kínai gyártók együttműködésének hiányára tekintettel helyénvaló az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének alkalmazása.

3.3.1. *Jelentős torzulások fennállása*

(40) Az acél és az alumínium a kerékpáripar alapvető nyersanyagai. Lényegében az összes fő kerékpáralkatrész részben vagy egészben ezekből az anyagokból készül. A kerékpárváz, a villa és a kormány általában acélból vagy alumíniumból készül. A kerekek és a küllők, a sebességváltók, a fogaskerekek, a kábelek és a csomagtartók általában acélból készülnek. A sárvédők és a pedálok fémből vagy műanyagból (azaz vegyipari termékekből) készülnek. A kérelem megemlítette az Európai Bizottság által a kínai acél- és alumíniumiparban a közelmúltbeli vizsgálatok során feltárt jelentős torzulásokat, például az acél kötőelemek, a hegesztett acélcsövek, az acél szélerőműtornyok és a melegen hengerelt rozsdamentes acél ([9]), a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliák, az extrudált alumíniumtermékek, a síkhengerelt alumíniumtermékek, az alumíniumfóliák és az alumíniumkerekek ([10]) Kínából történő behozatalát. A kérelem szerint ezekben az esetekben az ismétlődő és következetes ténymegállapítások egyértelműen bizonyítják az acél- és alumíniumtermékek kínai költségeinek és árainak az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett rendszerszintű torzulásait.

(41) A kínai acél- és alumíniumágazatra vonatkozó korábbi vizsgálatokhoz hasonlóan a Bizottság e vizsgálat keretében is megvizsgálta, hogy a jelentős torzulások figyelembevételével helyénvaló-e vagy sem a Kínában érvényes belföldi árak és költségek alkalmazása. A Bizottság e célból az ügy irataiban hozzáférhető bizonyítékokra, köztük a kérelemben foglalt bizonyítékokra, továbbá többek között a nyilvánosan hozzáférhető források alapján készített „Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős

([9]) Lásd a Kínai Népköztársaságból származó egyes vas vagy acél kötőelemek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2022. február 16-i (EU) 2022/191 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 36., 2022.2.17.), a Fehéroroszországból, a Kínai Népköztársaságból és Oroszországból származó egyes hegesztett vas- vagy ötvözetlenacél-csövek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről szóló, 2021. április 16-i (EU) 2021/635 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 132., 2021.4.19.), a Kínai Népköztársaságból származó egyes közüzemi méretű acél szélerőműtornyok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2021. december 15-i (EU) 2021/2239 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 450., 2021.12.16.) és a Kínai Népköztársaságból származó egyes közüzemi méretű acél szélerőműtornyok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2021. december 15-i (EU) 2021/2239 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 450., 2021.12.16.).

([10]) Lásd a Kínai Népköztársaságból származó továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliák behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2021. június 17-i (EU) 2021/983 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 216., 2021.6.18.); a Kínai Népköztársaságból származó továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliák behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2021. december 7-i (EU) 2021/2170 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 438., 2021.12.8.); a Kínai Népköztársaságból származó extrudált alumíniumtermékek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2020. október 12-i (EU) 2020/1428 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 336., 2020.10.13.); a Kínai Népköztársaságból származó extrudált alumíniumtermékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló, 2021. március 29-i (EU) 2021/546 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 109., 2021.3.30.); a Kínai Népköztársaságból származó síkhengerelt alumíniumtermékek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2021. április 9-i (EU) 2021/582 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 124., 2021.4.12.); a Kínai Népköztársaságból származó síkhengerelt alumíniumtermékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2021. október 8-i (EU) 2021/1784 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 359., 2021.10.11.); a Kínai Népköztársaságból származó egyes alumíniumfóliák behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről szóló, 2022. március 9-i (EU) 2022/402 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 83., 2022.3.10.); a Kínai Népköztársaságból származó egyes alumíniumkerekek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről szóló, 2023. január 18-i (EU) 2023/112 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 18., 2023.1.19.). Lásd még a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, valamint az (EU) 2018/671 végrehajtási rendelet módosításáról szóló, 2018. július 17-i (EU) 2018/1012 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 181., 2018.7.18.).

torzulásairól" című dokumentumban ([11]) (a továbbiakban: jelentés), valamint annak frissített változatában ([12]) (a továbbiakban: frissített jelentés) szereplő adatokra támaszkodott. Az elvégzett elemzés általában véve a kínai gazdaságba való jelentős mértékű kormányzati beavatkozással, valamint konkrétan az érintett gazdasági ágazat és a felülvizsgálat tárgyát képező termék piacának sajátos helyzetével foglalkozott. A Bizottság ezeket a bizonyítékokat kiegészítette a Kínában fennálló, a korábbi vizsgálatok keretében is megállapított jelentős torzulások alátámasztása szempontjából releváns különböző kritériumokkal kapcsolatos saját kutatásával.

(42) A kérelemben azt állították, hogy a kínai gazdaság egészét nagymértékben befolyásolják számottevő kormányzati beavatkozások, és ezekre tekintettel a kínai elektromoskerékpár-ágazat belföldi árait és költségeit a jelen vizsgálatban nem lehet figyelembe venni. A kérelemből különösen az derült ki, hogy a kínai elektromoskerékpár-ágazatot magas szintű állami tulajdon, állami befolyás és/vagy állami támogatás jellemzi, és számos elektromoskerékpár-gyártó – akár közvetlenül, akár szövetségeken keresztül – szoros kapcsolatban áll a kínai kormánnyal, valamint a regionális vagy helyi önkormányzatokkal. Álláspontjának alátámasztásához a kérelem a jelentésre, a kínai jogszabályokra, további jelentésekre, valamint a felülvizsgálati időszak alatt megvalósult torzulásokra vonatkozó további, elmondáson alapuló bizonyítékokra hivatkozott.

(43) A fenti (40) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a kérelem hivatkozott a közelmúltban végzett vizsgálatokra, amelyekben a Bizottság megállapította, hogy Kínában a jelentős mértékű kormányzati beavatkozás a piaci elveknek megfelelő hatékony erőforrás-elosztáshoz képest torzulásokat eredményez ([13]). Konkrétan a kérelemben úgy érveltek, hogy a kínai gazdaság, ezen belül az elektromoskerékpár- és a kerékpárágazat irányát jelentős mértékben egy részletesen kidolgozott tervrendszer határozza meg, amely olyan prioritásokat állít fel és célokat tűz ki, amelyekre a központi és a helyi kormányzati szerveknek összpontosítaniuk kell. E szakpolitikák előnyben részesítik a belföldi beszállítókat vagy más módon befolyásolják a szabadpiaci erőviszonyokat. A kérelemben továbbá említésre került, hogy a kínai tervrendszer hatására az erőforrások a kormányzat által stratégiaiként kijelölt vagy politikailag másként fontosnak tartott ágazatokba irányulnak, ahelyett, hogy elosztásukat a piaci erők határoznák meg. Emellett a kérelem megemlítette, hogy a kínai elektromoskerékpár-gyártás legtöbb – ha nem az összes – termelési tényezőjének költségei torzultak, beleértve a kerékpáralkatrészekhez használt acélt és alumíniumot, a villamos energiát, a földterületet és a munkaerőköltségeket.

(44) A kérelem példákkal szemléltette a torzulások fennállására utaló olyan elemeket, amelyeket az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának első–hatodik franciabekezdése tartalmaz. A kérelemben az is megállapítást nyert, hogy az elektromoskerékpár-ágazat és annak részei (nevezetesen akkumulátorok, motorok, vezérlőegységek és könnyűfém alkatrészek) gyártása kulcsfontosságú/stratégiai ágazatoknak minősülnek, amelyek fejlesztését a kínai kormány szakpolitikai célkitűzésként aktívan előmozdítja. A kérelem konkrétan azt állította, hogy a kínai kormány jelentős mértékben támogatja a kínai kerékpár- és elektromoskerékpár-ágazatot olyan nemzeti, regionális és helyi eszközök révén, mint a tizennegyedik ötéves általános terv ([14]); a „Made in China 2025" című értesítés ([15]), a Kína közép- és nyugati régiójában külföldi befektetésekre ösztönző iparágak katalógusa ([16]) (2020. évi változat) és az „Útmutató az iparszerkezeti kiigazításhoz" ([17]) (akkumulátorok és könnyű anyagok). A kérelem több tartományt is megemlített, köztük Tiencsin, Hebei, Csiangszu, Csöcsiang, Santung és Kuangtung tartományokat, amelyek a kerékpár- és/vagy elektromosjármű-ágazatot belefoglalták regionális terveikbe.

([11]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum, SWD(2017) 483 final/2, 2017.12.20., megtekinthető a következő internetcímen: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=hu.

([12]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, 2024. április 10., SWD(2024) 91 final, megtekinthető a következő internetcímen: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=hu.

([13]) Lásd a Bizottság (EU) 2022/2068 végrehajtási rendeletének (80) preambulumbekezdését; a Bizottság (EU) 2022/191 végrehajtási rendeletének (208) preambulumbekezdését; a Bizottság (EU) 2022/95 végrehajtási rendeletének (59) preambulumbekezdését; a Bizottság (EU) 2021/2239 végrehajtási rendeletének (67)–(74) preambulumbekezdését; a Bizottság (EU) 2021/635 végrehajtási rendeletének (149)–(150) preambulumbekezdését.

([14]) Tizennegyedik ötéves terv a gazdasági és a társadalmi fejlődésről, valamint a 2035-re vonatkozó hosszú távú célkitűzésekről, elérhető a https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([15]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([16]) Megtekinthető a következő internetcímen (a 29. oldaltól): https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([17]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

(45) Megállapítható tehát, hogy az árak és költségek (köztük a nyersanyag-, az energia- és a munkaerőköltségek) az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében jelentős kormányzati beavatkozás hatására alakulnak ki, és nem szabadpiaci erőviszonyok eredményei. A kérelem szerint ezen az alapon a szóban forgó esetben nem helyénvaló a belföldi árak és költségek alkalmazása a rendes érték megállapításához.

(46) A kínai kormánytól nem érkezett olyan észrevétel vagy bizonyíték, amely alátámasztotta vagy cáfolta volna az ügy irataiban, ezen belül a (frissített) jelentésben meglévő, valamint a kérelmező által ezek kiegészítéseképpen nyújtott bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy jelentős torzulások állnak fenn, és/vagy a szóban forgó ügyben helyénvaló az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének alkalmazása.

(47) A Bizottság vizsgálata megerősítette a kérelemben foglalt állítást, miszerint a kínai kormány az elektromoskerékpár-ágazatot továbbra is kulcsfontosságú gazdasági ágazatnak tekinti. Ezt támasztja alá az általában véve a kerékpárágazatot és különösen az elektromoskerékpár-ágazatot előmozdító számos országos, regionális és települési szinten kiadott terv, irányelv és más dokumentum is.

(48) A tizennegyedik ötéves általános terv kifejezetten a kínai elektromoskerékpár-ágazatot említette ösztönzött ágazatként. Emellett az elektromoskerékpár-ágazat a kínai kormány által elfogadott különböző katalógusokban – például a fenti (44) preambulumbekezdésben említett jegyzékekben – ösztönzött ágazatként szerepel.

(49) Emellett a kínai kormány és a regionális kormányok ágazatspecifikus terveket és támogatási programokat is közzétettek a kerékpárágazat számára. Például a könnyűipar magas színvonalú fejlesztéséről szóló 2022. évi iránymutatás (MIIT 2022/68 ([18])) konkrét információkkal szolgál a kulcsfontosságú technológiai K+F projektekről, és megemlíti a kerékpárátvitelt és a nagy hatékonyságú lítiumion-akkumulátorra vonatkozó biztonsági technológiát. Információkat tartalmaz továbbá a kerékpárokkal, például a hosszabb távú túrázásra alkalmas kerékpárokkal és nagy teljesítményű összecsukható kerékpárokkal, valamint az intelligens elektromos kerékpárokkal kapcsolatos innovatív termékgyártási tervezés korszerűsítéséről. A Kínai Népköztársaság Ipari és Információtechnológiai Minisztériuma, az Állami Piacszabályozási Hatóság és a Nemzeti Tűz- és Mentőszolgálati Hivatal az elektromoskerékpár-ágazat fejlesztésének előmozdítása érdekében bejelentette az elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó 2024. évi szabványfeltételeket ([19]) és az elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó hirdetménykezelési intézkedéseket (Ipari és Információtechnológiai Minisztérium) ([20]), valamint megemlítette, hogy *„az új termelő vállalkozásoknak, valamint az új és kibővített projekteknek meg kell felelniük a nemzeti iparpolitika rendelkezéseinek. A vállalkozásoknak meg kell erősíteniük a technológiai innovációt, javítaniuk kell a termékminőséget, ösztönözniük kell a magas színvonalú, intelligens és zöld átállást és a meglévő gyártósorok korszerűsítését, valamint csökkenteniük kell a termelési kapacitást egyszerűen bővítő építési projektek számát. Az adottságokkal rendelkező régiókat ösztönözni kell az elektromoskerékpár-ipar parkalapú és intenzív fejlesztésének előmozdítására”. Emellett a közlemény tájékoztatást nyújtott az elektromoskerékpár-ágazat felügyeletéről és irányításáról, és megemlítette, hogy „[a]z ipari szövetségek az ágazati önfegyelem megerősítése érdekében támogatják a vállalkozások szervező munkáját, útmutatást nyújtanak a vállalkozások számára a jogszabályoknak megfelelő termelési és üzleti tevékenységekben való részvételhez, valamint segítik az ágazati illetékes szervezeti egységet ezen általános feltételek végrehajtásában és nyomon követésében”.*

([18]) 2022. évi iránymutatás-tervezet a könnyűipar magas színvonalú fejlesztéséről, elérhető a https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([19]) Lásd még a Kereskedelmi Minisztérium honlapján 2024. június 12-én közzétett, „A kínai elektromos kerékpárok aktívan jelen vannak az „egy övezet, egy út» kezdeményezésű piacon” című cikket, amely a http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html internetcímen érhető el.

([20]) „Az elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó 2024. évi szabványfeltételek” és az elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó szabványos hirdetménykezelési intézkedések (Ipari és Információtechnológiai Minisztérium), elérhető a http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

(50) További iparpolitikai célkitűzések az alábbi tartományok, úgymint Santung ([21]), Hebei ([22]), Tiencsin ([23]), Jinghai és Jiangsu ([24]) tervdokumentumaiban is szerepelnek. Kínában Jiangsu tartomány áll az első helyen az elektromos-kerékpár-gyártás tekintetében, és az ország elektromoskerékpár-gyártásának mintegy 20 %-át teszi ki ([25]). A tartomány Tianjin Ziya gazdasági és technológiai fejlesztési övezet néven csúcstechnológiai ipari parkkal rendelkezik, amely általában a kerékpár- és különösen az elektromos kerékpár-gyártás terén vezető ipari övezet ([26]), hiszen a Kínai Könnyűipari Szövetség és a Kínai Kerékpárszövetség szakértői csoportja kitüntette a „Kína kerékpár- és elektromoskerékpár-fővárosa" címmel ([27]).

(51) Azzal kapcsolatban, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának második franciabekezdése értelmében a kínai kormány abban a helyzetben van-e, hogy befolyást gyakoroljon az árakra és a költségekre, a vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a Kínai Kerékpárszövetség – az alapszabályában lefektettettek értelmében – a KKP irányítása alá tartozik ([28]). A Kínai Kerékpárszövetség alapszabályának 21. cikke meghatározta elsősorban az igazgatótanács összetételét és a teljesítendő feltételeket, beleértve *„a Kínai Kommunista Párt vezetésének támogatását, a párt irányvonalának, elveinek és politikáinak lelkiismeretes végrehajtását, a törvények és rendeletek, a társadalmi és szakmai etikai kódex betartását, valamint a magas politikai színvonalat és professzionalizmust*". Ezenkívül a Jiangsu Kerékpárszövetség alapszabályának ([29]) 4. cikke kimondja, hogy *„a Kínai Kommunista Párt alkotmányának rendelkezéseivel összhangban ez a társulás létrehozza a Kínai Kommunista Párt szervezetét, párttevékenységeket végez, és biztosítja a pártszervezet tevékenységeihez szükséges feltételeket*", valamint 5. cikke értelmében: *„E szövetség nyilvántartó hatósága a Jiangsu tartomány polgári ügyekkel foglalkozó osztálya. Ez a szövetség elfogadja Jiangsu tartomány polgári ügyekkel foglalkozó osztályának és más illetékes szervezeti egységeinek üzleti iránymutatását, felügyeletét és irányítását.".*

(52) A legfontosabb elektromoskerékpár-gyártókat illetően a vizsgálat azt is megállapította, hogy a Fushida a Kínai Kerékpárszövetség tagja, vezérigazgatója pedig párttitkár ([30]). A Shanghai Phoenix egy 24,36 %-os állami tulajdonban lévő vállalat ([31]), amelynek elnöke 2023 januárja óta pártbizottsági titkár. A Flying Pigeon a Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, a SASAC alá tartozó állami tulajdonú vállalatcsoport tulajdonában lévő állami tulajdonú vállalat ([32]). Ami a Shanghai Forever márkát üzemeltető Zhonglu co. magánvállalatot illeti, meg kell jegyezni, hogy a vállalat elnöke a pártbizottság helyettes titkára ([33]).

([21]) Az elektromos kerékpárokra vonatkozó 2022. évi santungi irányítási intézkedések a https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm címen érhetők el (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([22]) Hebei, Tizennegyedik ötéves terv a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére, elérhető a http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm címen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([23]) Tiencsin, Tizennegyedik ötéves terv a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére, elérhető a https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([24]) Jiangsu, Közlemény az ipari területen a berendezések felújításának előmozdítására irányuló 2024. évi végrehajtási tervről, elérhető a következő internetcímen: https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([25]) Lásd a 2023. november 21-i újságcikket, amely a következő internetcímen érhető el: https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([26]) 2023. december 11-i újságcikk a Tiencsin-Jinghai kerékpárklaszterről: *„Kerékpárok, elektromos kerékpárok. Miért is Jinghai a főváros? Jinghai övezet egy teljes ciklusú ipari láncot hoz létre, amely lehetővé teszi, hogy a „kiskerekek» legyenek a „nagy fejlesztés» meghajtói*", elérhető a https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([27]) „Az *AIMA technológia robotkarja, a Tiencsin gyár már működik*" című, a Jinghai ipari parkról szóló, 2024. július 4-i újságcikk elérhető a https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([28]) A Kínai Kerékpárszövetség alapszabályának 3. cikke elérhető a http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([29]) Lásd: http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([30]) Lásd: https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([31]) Lásd a 2023. évi éves jelentést, 9., 28. és 65. o., elérhető a következő internetcímen: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([32]) Lásd: https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([33]) Lásd a 2023. évi éves jelentést, 22. o., elérhető a következő internetcímen: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

(53) A felülvizsgálat tárgyát képező termék ágazatában azonosíthatók az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának harmadik franciabekezdése értelmében vett, a belföldi gyártókat előnyben részesítő vagy a szabadpiaci erőviszonyokat más módon befolyásoló politikák. A vizsgálat további dokumentumokat tárt fel, amelyek azt mutatják, hogy az ágazat az elektromoskerékpár-ágazatra vonatkozó kormányzati iránymutatás és beavatkozás előnyeit élvezi. Emellett a Jinghai megyében működő kerékpárágazat felkerült az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium által 2023-ban bejelentett, a kis- és középvállalkozások jellemző ipari klasztereinek jegyzékébe (lásd a fenti (49) preambulumbekezdést) ([34]).

(54) A vizsgálat keretében nem nyújtottak be a Bizottsághoz olyan bizonyítékot, amely azt jelezné, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának hatodik franciabekezdése szerinti, a pénzügyi rendszerben érvényesülő kormányzati beavatkozás ne hatna ki az elektromoskerékpár-ágazatra. A vizsgálat például megerősítette, hogy a Shanghai Phoenix 2022-ben és 2023-ban kormányzati támogatásban részesült, amint az a 2023. évi éves jelentésében ([35]) szerepel. A Shanghai Forever márkát üzemeltető Zhonglu co szintén kormányzati támogatásban részesült, amint az a 2023. évi éves jelentésében ([36]) szerepel.

(55) Végezetül a Bizottság emlékeztetni kíván arra, hogy a felülvizsgálat tárgyát képező termék gyártásához több különböző inputra van szükség (lásd a fenti (40) preambulumbekezdést). Amikor az elektromoskerékpár-gyártók beszerzik inputjaikat vagy szerződést kötnek inputjaik beszerzése érdekében, az általuk fizetett árakra (amelyeket költségként jelenítenek meg) nyilvánvalóan kihatnak az előzőekben ismertetett rendszerszintű torzulások. Például az inputok beszállítói olyan munkaerőt foglalkoztatnak, amelyre kihatnak a torzulások. Amikor kölcsönt vesznek fel, olyan forrásokat vesznek igénybe, amelyekre kihathatnak a pénzügyi szektor, illetve a tőkeallokáció torzulásai. Működésüket behatárolja a tervrendszer, amely a kormányzat minden szintjén és az összes gazdasági ágazatban érvényesül.

(56) Következésképpen az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében nemcsak az elektromos kerékpárok belföldi értékesítési árait nem helyénvaló alkalmazni, hanem az inputköltségeket (ezen belül a nyersanyagok, az energia, a földterület, a finanszírozás, a munkaerő stb. költségeit) sem, hiszen ezekre is kihat a frissített jelentés I. és II. részében bemutatott jelentős mértékű kormányzati beavatkozás. A tőke, a földterület, a munkaerő, az energia és a nyersanyagok allokálásával összefüggésben bemutatott kormányzati beavatkozás Kína teljes területén érvényesül. Ebből egyebek mellett az is következik, hogy a Kínában különféle termelési tényezők felhasználásával előállított inputra szintén jelentős torzulások hatnak. Ugyanez vonatkozik az input inputjaira, és így tovább.

(57) Összességében a rendelkezésre álló bizonyítékok arról tanúskodnak, hogy a felülvizsgálat tárgyat képező termék árai és költségei (köztük a nyersanyag-, az energia- és a munkaerőköltségek) az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében – az ott felsorolt elemek közül egy vagy több tényleges vagy lehetséges hatásának tanúsága szerint – jelentős kormányzati beavatkozás hatására alakulnak ki, és nem szabadpiaci erőviszonyok eredményei. Ennek alapján, valamint a kínai kormány együttműködésének hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ez esetben nem helyénvaló a belföldi árak és költségek alkalmazása a rendes érték megállapításához. A Bizottság ezért a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban kizárólag torzulásoktól mentes árakat vagy referenciaértékeket tükröző előállítási és értékesítési költségek – ez esetben egy megfelelő reprezentatív országban érvényes előállítási és értékesítési költségek – alapján, a következő szakaszban foglaltak szerint képezte.

([34]) „*Az AIMA technológia robotkarja, a Tiencsin gyár már működik*” című, a Jinghai ipari parkról szóló, 2024. július 4-i újságcikk elérhető a https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml internetcímen (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([35]) Lásd a 2023. évi éves jelentést, 165. o., elérhető a következő internetcímen: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

([36]) Lásd a 2023. évi éves jelentést, 116. o., elérhető a következő internetcímen: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (hozzáférés: 2024. augusztus 29.).

3.3.2. *Reprezentatív ország*

3.3.2.1. Általános megjegyzések

(58) A reprezentatív ország kiválasztása az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján, a következő szempontok szerint történt:

— a Kínáéhoz hasonló gazdasági fejlettség. Ebben a vonatkozásban a Bizottság olyan országokat vett figyelembe, amelyek bruttó nemzeti jövedelme a Világbank adatbázisa ([37]) szerint hasonló Kínáéhoz,

— A felülvizsgálat tárgyát képező termék termelése az adott országban ([38]),

— a vonatkozó, könnyen hozzáférhető adatok megléte a reprezentatív országban,

— több lehetséges reprezentatív ország esetén a Bizottságnak indokolt esetben előnyben kell részesítenie azt az országot, amelyben a szociális védelem és a környezetvédelem szintje megfelelő.

(59) A (36) preambulumbekezdésben ismertetett módon a Bizottság a rendes érték meghatározásához felhasznált forrásokkal kapcsolatban 2024. július 18-án feljegyzést fűzött az érdekelt felek számára betekintésre összeállított aktához. A feljegyzés ismertette a vonatkozó kritériumok alapjául szolgáló tényeket és bizonyítékokat, tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy ebben az ügyben a Bizottság Törökországot választja ki megfelelő reprezentatív országként abban az esetben, ha megerősítést nyer az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerint a jelentős torzulások fennállása.

(60) Az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdésében felsorolt kritériumokkal összhangban a Bizottság Törökországot olyan országként azonosította, amelynek gazdasági fejlettségi szintje Kínáéhoz hasonló. Törökországot bruttó nemzeti jövedelme alapján a Világbank „a közepes jövedelmű országok felső sávjába" sorolja. A Bizottság továbbá olyan országként azonosította Törökországot, ahol a végzik a felülvizsgálat tárgyát képező termék gyártását, és a vonatkozó adatok könnyen hozzáférhetők.

(61) Végül, miután megállapítást nyert, hogy a fenti tényezők összessége alapján Törökország megfelelő reprezentatív ország, és az érdekelt felek nem javasoltak más megfelelő reprezentatív országot, a szociális védelem és a környezetvédelem szintjének vizsgálatára az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontja első franciabekezdésének utolsó fordulatával összhangban már nem volt szükség.

3.3.2.2. Következtetés

(62) A hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben foglalt javaslatnak megfelelően együttműködés hiányában, továbbá mivel Törökországra nézve teljesülnek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontjának első franciabekezdésében meghatározott kritériumok, a Bizottság Törökországot választotta ki megfelelő reprezentatív országként.

3.3.3. *A torzulástól mentes költségek megállapításához felhasznált források*

(63) A rendes érték meghatározásához felhasználandó releváns forrásokról szóló feljegyzésben a Bizottság felsorolta az uniós és török gyártók által a felülvizsgálat tárgyát képező termék előállítása során felhasznált termelési tényezőket, például az anyagokat, az energiát és a munkaerőt, a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben megfelelően frissített információk alapján, amennyiben pontosabb információk álltak rendelkezésre. A Bizottság közölte továbbá, hogy a rendes értéknek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja szerinti számtani képzéséhez a Globális Kereskedelmi Atlasz (a továbbiakban: GTA) ([39]) alapján állapítja meg néhány termelési tényező, különösen a legfontosabb nyersanyagok torzulásoktól mentes költségét. A Bizottság továbbá jelezte, hogy a munkaerő és az energia torzulástól mentes költségeinek kiszámításához a Török Statisztikai Intézet ([40]) adatait használja majd.

(64) A Bizottság kijelentette továbbá, hogy az SGA-költségek és a nyereség észszerű összegeinek megállapításához a 30.9. NACE-kategóriába tartozó 206 vállalatra vonatkozó vállalati számviteli statisztikákból származó pénzügyi adatokat fogja felhasználni, a (36) preambulumbekezdésben foglaltak szerint.

([37]) World Bank Open Data – Upper Middle Income [A Világbank nyílt hozzáférésű adatai – közepes jövedelmű országok, felső sáv]: https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.
([38]) Ha a felülvizsgálat tárgyát képező terméket egyetlen hasonló fejlettségű országban sem gyártják, a felülvizsgálat tárgyát képező termékkel azonos általános kategóriába és/vagy ágazatba tartozó termék is figyelembe vehető.
([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.
([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) A Bizottság továbbá arról tájékoztatta az érdekelt feleket, hogy számos termelési tényező (fedő-, alapozófesték és EPAC elektromos készlet) egyenként a teljes nyersanyag-/alkatrészköltség kis részét (összesen kevesebb mint a teljes nyersanyag-/alkatrészköltség 1 %-át) tette ki a felülvizsgálati időszakban. A Bizottság ezért ezeket az egyéb termelési tényezőket „fogyóeszközként" kezelte, amelyek értékét a teljes nyersanyagköltség százalékában fejezte ki.

(66) Ezen túlmenően a Bizottság az előzőekben említett termelési tényezőkön kívüli költségek figyelembevétele céljából a rendes értékbe a gyártási általános költségek értékét is belefoglalta. A Bizottság a gyártási általános költségek és a közvetlen gyártási költségek arányát az uniós gyártóknak és kapcsolt vállalatainak a kérelmező által megadott konkrét információi alapján állapította meg ([41]).

(67) A kérelmezőnek a feljegyzéssel kapcsolatos észrevételei alapján a Bizottság a termelési tényezők listáját az alábbiak szerint két ponton módosította. Először is kijavított egy elírást, amikor az akkumulátorokra vonatkozó információkat véletlenül összecserélték az elektromoskerékpár-motorra vonatkozó információkkal. Másodszor, négy termelési tényező (forgattyúkar-készletek, pedálok, hátsó és elülső agy) esetében a feljegyzésben használt vámtarifaszámokat az érintett alkatrészekhez közvetlenül kapcsolódó pontosabb vámtarifaszámokkal váltotta fel. E változásokat az 1. táblázat tükrözi.

3.4. **Torzulástól mentes költségek és referenciaértékek**

3.4.1. *Termelési tényezők*

(68) A kérelmező által benyújtott kérelem és az azt követően szolgáltatott összes információ, valamint az ellenőrző látogatások keretében összegyűjtött adatok figyelembevételével a Bizottság a következő termelési tényezőket és forrásaikat azonosította a rendes értéknek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban történő meghatározásához:

1. táblázat

Az elektromos kerékpárok termelési tényezői

Termelési tényező	Árukód	Torzulástól mentes érték (CNY)	Mértékegység	Információforrás
Nyersanyagok				
adapterek (elektromos alkatrészek)	39235090	55,13	darab	felülvizsgálati kérelem
adapterek (egyéb)	39235090, 87149990	1,61	darab	felülvizsgálati kérelem
akkumulátor	85076	1 487,88	darab	GTA
akkumulátorház	39235090	54,78	kilogramm	GTA
csengő	871499	3,64	darab	felülvizsgálati kérelem
fék	87149420	282,49	kilogramm	GTA
belső fékhuzal	8714 99	2,83	darab	felülvizsgálati kérelem
fékkar	87149490	14,24	darab	felülvizsgálati kérelem
kábelcsoport	–	3,73	méter	felülvizsgálati kérelem
lánc	73151110, 73151900	32,53	méter	felülvizsgálati kérelem

([41]) A kérelmező az általános költségeket (bérleti díjak, fogyóeszközök és egyebek) az elektromos kerékpárok teljes gyártási költségének mindössze 1 %-ára becsülte. Lásd a felülvizsgálati kérelem 40.0. és 40.1. mellékletét, amely elérhető Tron.tdi t24.000754 internetcímen.

Termelési tényező	Árukód	Torzulástól mentes érték (CNY)	Mértékegység	Információforrás
láncfedő	871499900019	36,29	készlet	felülvizsgálati kérelem
láncfedéltartó	87149990	3,83	darab	felülvizsgálati kérelem
csatlakozó rész	871499	0,56	darab	felülvizsgálati kérelem
hajtókarkészlet	87149630	120,22	kilogramm	GTA
fólia	490890	511,63	kilogramm	GTA
elektromoskerék-pár-alkatrészek	871499	1,38	méter	felülvizsgálati kérelem
elektromos kábel	871499	51,00	darab	felülvizsgálati kérelem
elektromoskerék-pár-motor	8501310090	1 162,33	darab	GTA
villa	87149130	626,86	darab	GTA
váz	871491100019	1 485,75	darab	GTA
váztartozékok	871499900019	5,47	darab	felülvizsgálati kérelem
elülső agy	871493	185,46	kilogramm	GTA
markolat	87149990	11,03	darab	felülvizsgálati kérelem
kormány	87149910	28,65	darab	GTA
kormányszár	87149990	37,13	kilogramm	GTA
fényszóró	871499	115,77	darab	felülvizsgálati kérelem
első fényszórótartó	871499	14,59	darab	felülvizsgálati kérelem
kormánycsapágy	87149190	59,39	kilogramm	GTA
váltóvédő	87149190	3,83	darab	felülvizsgálati kérelem
belső tömlő	401320	5,96	darab	GTA
támasztó	871499	32,47	darab	felülvizsgálati kérelem
sárvédő	87149990	56,85	készlet	felülvizsgálati kérelem
sárvédő alkatrészek	87149990	15,68	darab	felülvizsgálati kérelem
hátsó agyváltó-alkatrészek	87149990	15,85	darab	felülvizsgálati kérelem
küllőcsavar	87149990	5,67	darab	felülvizsgálati kérelem
bowdenház	–	5,13	méter	felülvizsgálati kérelem
pedál	87149610	42,23	pár	GTA
hátsó csomagtartó	87149930	97,30	darab	GTA

Termelési tényező	Árukód	Torzulástól mentes érték (CNY)	Mértékegység	Információforrás
hátsó váltó	87149950	168,27	kilogramm	GTA
hátsó agy	871493	185,46	kilogramm	GTA
hátsó fogaskeréksor	871493	185,46	kilogramm	GTA
kerékabroncs	87149210	85,76	darab	felülvizsgálati kérelem
abroncsjavító-szalag	8714999	1,23	darab	felülvizsgálati kérelem
forgórész	871499	43,32	darab	felülvizsgálati kérelem
nyereg	871495	81,05	kilogramm	GTA
gyorszáras nyeregcsőbilincs	87149990	37,13	kilogramm	GTA
nyeregcső	87149990	37,13	kilogramm	GTA
váltó	87149990	37,13	kilogramm	GTA
sebességmérő	871499	364,85	darab	felülvizsgálati kérelem
küllő	87149990	37,13	kilogramm	GTA
küllővédő	87149990	3,83	darab	felülvizsgálati kérelem
kapcsoló	39235090	54,78	kilogramm	GTA
zárjelző lámpa	871499	12,92	darab	felülvizsgálati kérelem
gumiköpeny	401150	22,52	darab	GTA
Munkaerő				
munkaerő	nem alkalmazandó	50,90	óraszám	Török Statisztikai Intézet ([1])
Energia				
villamos energia	nem alkalmazandó	0,892	kWh	Török Statisztikai Intézet ([1])
gáz	nem alkalmazandó	4,112	kWh	Török Statisztikai Intézet ([1])

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

3.4.1.1. Nyersanyagok

(69) Az elektromos kerékpárok gyártási folyamatai világviszonylatban hasonlóak; nincs jelentős különbség a kínai, az uniós és más országok gyártási folyamatai vagy felhasznált alapanyagai között.

(70) A reprezentatív országbeli gyártó telephelyére leszállított nyersanyagok torzulástól mentes árának megállapítása során a Bizottság a reprezentatív országba irányuló importnak a GTA szerinti súlyozott átlagos importárát vette alapul, amelyet megnövelt az importvámmal. A reprezentatív országban érvényes importárat a Kínán és a Kereskedelmi Világszervezetben tagsággal nem rendelkező, az (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([42]) 1. mellékletében felsorolt országokon kívüli összes harmadik országból érkező import egységárainak súlyozott átlaga szolgáltatta. A Bizottság azért döntött a Kínából a reprezentatív országba érkező import figyelmen

([42]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/755 rendelete (2015. április 29.) az egyes harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó közös szabályokról (HL L 123., 2015.5.19., 33. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése szerint az ezekben az országokban alkalmazott belföldi árak nem használhatók fel a rendes érték megállapításához.

kívül hagyása mellett, mert az (57) preambulumbekezdésben jelzett módon arra a következtetésre jutott, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások fennállása miatt nem helyénvaló a Kínában érvényes belföldi árak és költségek alkalmazása. Mivel nem áll rendelkezésre arra utaló bizonyíték, hogy ugyanezek a torzulások a kivitelre szánt termékekre nem hatnak ki ugyanilyen módon, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezek a torzulások az exportárakat is befolyásolták. A Kínából a reprezentatív országba irányuló behozatal kizárását követően az egyéb harmadik országokból érkező behozatal volumene továbbra is reprezentatív maradt.

(71) A Bizottság nem talált más torz forrásokból származó jelentős mennyiségű egyéb behozatalt.

(72) Egyes termelési tényezők esetében a GTA statisztikai adatai tonnánkénti/kilogrammonkénti árakat tartalmaztak, míg az elektromoskerékpár-gyártás során a fogyasztási értékek darabban (vagy más egységekben, például méterben) voltak megadva. Ez a következő termelési tényezőket érintette: kapcsolók, fékek, hajtókarkészletek, hátsó váltók, hátsó fogaskeréksorok, váltók, elülső agy, hátsó agy, küllők, fóliák, váltóvédők, pedálok, nyergek, gyorszáras nyeregcsőbilincsek és nyeregcsövek. E termelési tényezők esetében az átváltási együtthatók alkalmazásához a Bizottság a kérelmezők által a kérelemben ([43]) szolgáltatott magyarázatokra és alátámasztó bizonyítékokra támaszkodott. E bizonyítékok a speciális honlapokról ([44]) származó információkból és a kérelmezők tételenkénti tömegre vonatkozó saját számításaiból ([45]) álltak.

(73) Egyes termelési tényezők esetében a mintában szereplő uniós gyártók által viselt tényleges költségek az összes nyersanyagköltség elhanyagolható részét tették ki a felülvizsgálati időszakban. Mivel e termelési tényezők értéke a felhasznált forrástól függetlenül nem befolyásolta érzékelhető mértékben a dömpingkülönbözet-számításokat, a Bizottság úgy döntött, hogy ezeket a költségeket a (65) preambulumbekezdésben ismertetett módon a fogyóeszközök költségében veszi figyelembe.

(74) Tekintettel az együttműködés hiányára és az aktában szereplő egyéb elemek hiányára, a kérelmező által szolgáltatott adatok alapján a Bizottság a fogyóeszközöknek az összes nyersanyag-/komponensköltséghez viszonyított arányát 1 %-ban állapította meg. Ezt a százalékos arányt alkalmazta a nyersanyagok/összetevők újraszámított költségére a megállapított torzulástól mentes árak alkalmazása során.

(75) Ezeket az importárakat rendesen a belföldi fuvarozási költséggel is meg kell növelni. Tekintettel az együttműködés hiányára és a hatályvesztési felülvizsgálat jellegére, vagyis arra, hogy célja nem a dömping mértékének pontos meghatározása, hanem annak megállapítása, hogy a dömping folytatódott-e a felülvizsgálati időszakban, illetve megismétlődhet-e, a Bizottság úgy döntött, hogy a belföldi fuvarozási költségek miatt szükségtelen kiigazítást végezni. Ez a kiigazítás megnövelné a rendes értéket, ennek következtében pedig a dömpingkülönbözetet.

3.4.1.2. Munkaerő

(76) A Török Statisztikai Intézet részletes információkat tesz közzé a Törökország különböző gazdasági ágazataiban alkalmazott bérekről. A Bizottság a legfrissebb rendelkezésre álló statisztikákat (2022) használta a NACE 30. ágazat átlagos munkaerőköltségére vonatkozóan, amely magában foglalja az elektromoskerékpár-gyártás munkaerőköltségeit is ([46]). Az így kapott óránkénti átlagos munkaerőköltséget a munkaerőköltség-index ([47]) alapján kiigazította az inflációval a felülvizsgálati időszak költségeinek megfelelően.

([43]) Lásd a kérelem 40.2. mellékletét, amely elérhető a Tron.tdi t24.000754 dokumentumban, és a rendes érték meghatározásához szükséges forrásokról szóló feljegyzés (Tron.tdi t24.006125) mellékletében is szerepel.

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

([45]) E számításokat úgy végezték, hogy egy bizonyos tételt (pl. hátsó agy) digitális mérlegen helyeztek el, és az adott tételre vonatkozó behozatali statisztikákban szereplő teljes tömeget elosztották a darabonkénti tömeggel.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (legutóbbi hozzáférés: 2024. szeptember 6.).

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

3.4.1.3. Villamos energia

(77) A villamos energia referenciaárának megállapításához a Bizottság a Török Energiapiaci Szabályozó Hatóság (EMRA) által rendszeres sajtóközleményeiben ([48]) közzétett villamosenergia-díjtáblázatokban szereplő árakat használta fel. A Bizottság az ipari ágazatot illetően 2023-ra vonatkozóan Kuru-ban/kWh-ban kifejezett ipari villamosenergia-árakat tartalmazó adatokat használta fel, amelyek 0,892 CNY/kWh-t tettek ki.

3.4.1.4. Földgáz

(78) A gáz referenciaárának megállapításához a Bizottság a Török Statisztikai Intézet ([49]) által 2021 második félévére és 2022 első félévére vonatkozó rendszeres sajtóközleményeiben közzétett, a törökországi ipari felhasználókra vonatkozó gázárat használta fel. A Bizottság a megfelelő fogyasztási sávba tartozó gázárakra vonatkozó, a Török Statisztikai Intézet ([50]) által közzétett termelőiár-index alapján az inflációval megfelelően kiigazított, Kuruş/m^3-ben kifejezett adatokat használta fel a felülvizsgálati időszakhoz való alkalmazkodáshoz (2023), ami 4,112 CNY/m^3 árat eredményezett. Az árat 18 %-os hozzáadottérték-adóval igazították ki, mivel a jegyzett ár héát is magában foglalt.

3.4.1.5. Gyártási általános költségek, SGA-költségek, nyereség és értékcsökkenés

(79) Az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja szerint „*a számtanilag képzett rendes értéknek tartalmaznia kell az igazgatási, értékesítési és általános költségek, valamint a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegét*”. Emellett az előzőekben említett termelési tényezőkön kívüli költségek figyelembevétele a gyártási általános költségek értékének megállapítását is szükségessé teszi.

(80) A gyártási általános költségek torzulástól mentes értékének megállapításához – figyelemmel a kínai elektromos-kerékpár-gyártók együttműködésének hiányára – a Bizottság az alaprendelet 18. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tényeket használta fel. Ezért a kérelmező által közölt adatok alapján a Bizottság megállapította, hogy a gyártási általános költségek mekkora részt képviselnek a teljes gyártási költségen és a munkaerőköltségen belül. Ezt követően a Bizottság a gyártási általános költségek torzulástól mentes értékét úgy határozta meg, hogy az előzőek szerint kapott százalékos arányt alkalmazta a gyártási költség torzulástól mentes értékére.

(81) Az SGA-költségek és a nyereség torzulástól mentes és észszerű összegének megállapításához a Bizottság a (36) preambulumbekezdésben ismertetett, a NACE 30.9. kategóriájába tartozó 206 török vállalatra vonatkozóan rendelkezésre álló legfrissebb pénzügyi adatokra támaszkodott. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az SGA-költségek és a nyereség így megállapított összege a 2. cikk (6a) bekezdésének a) pontja értelmében észszerűnek tekinthető azon gyártelepi kereskedelmi szint tekintetében, amelyen a rendes érték megállapítást nyert.

3.4.2. *A rendes érték számítása*

(82) A fentiek alapján a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban terméktípusonként megállapította a gyártelepi alapon számított rendes értéket.

(83) A Bizottság elsőként a torzulástól mentes gyártási költségeket állapította meg. Az exportáló gyártók együttműködésének hiányában a Bizottság azokra az adatokra hagyatkozott, amelyeket a kérelmező nyújtott be a felülvizsgálati kérelemben ([51]) az elektromoskerékpár-gyártáshoz felhasznált egyes tényezőkre (az anyagokra, az energiára és a munkaerőre) vonatkozóan és amelyek ellenőrzésére az egyik mintában szereplő uniós gyártónál a helyszínen került sor. A Bizottság a felhasználási tényezőket megszorozta a reprezentatív országban, Törökországban megfigyelt torzulásmentes egységköltségekkel.

([48]) EMRA |Energy Market Regulatory Authority (epdk.gov.tr) (legutóbbi hozzáférés: 2024. szeptember 6.).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (legutóbbi hozzáférés: 2024. szeptember 6.).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (legutóbbi hozzáférés: 2024. szeptember 6.).
([51]) A Bizottság a felülvizsgálati időszakra vonatkozó releváns adatokat aktualizálta, és azokat a mintában szereplő egyik uniós gyártónál a helyszínen ellenőrizte.

(84) A torzulástól mentes gyártási költség meghatározása után a Bizottság ezt az értéket a (79)–(80) preambulumbekezdésben leírtak szerint megnövelte a gyártási általános költségekkel, az SGA-költségekkel és a nyereséggel. A gyártási általános költségek megállapítása a kérelmező által szolgáltatott adatok alapján történt. A Bizottság az SGA-költségeket és a nyereséget a 30.9. NACE-kategóriába tartozó 206 török vállalatra vonatkozóan a 2022. évre jelentett értékek átlaga alapján határozta meg ([52]). A Bizottság a torzulástól mentes gyártási költségeket a következőkkel növelte meg:

— gyártási általános költségek, amelyek összességében a közvetlen gyártási költségek 1 %-ának feleltek meg,

— SGA-költségek és egyéb költségek, amelyek az értékesített áruk költsége 5,76 %-ának feleltek meg, valamint

— nyereség, amely az értékesített áruk költsége 7,37 %-ának felelt meg, és amelyet a Bizottság a teljes torzulástól mentes gyártási költségre alkalmazott.

(85) Ennek alapján a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontjának megfelelően számtanilag képezte a gyártelepi paritáson számított rendes értéket.

3.5. **Exportár**

(86) A kínai exportáló gyártók együttműködésének hiányában a Bizottság az Eurostattól származó CIF-árak alapján, azokat gyártelepi paritásra helyesbítve állapította meg az exportárat. Ehhez a CIF-árból levonta a (tengeri) szállítási és a biztosítási költségeket, valamint a belföldi fuvarozási költségeket. A belföldi kínai és a nemzetközi szállítási költségek a kérelmező által a felülvizsgálati kérelemben benyújtott adatokon alapultak.

3.6. **Összehasonlítás**

(87) A Bizottság összehasonlította az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontjának megfelelően számtanilag képzett rendes értéket és az előzőekben megállapított, gyártelepi paritáson számított exportárat. Tekintettel arra, hogy mind a rendes értéket, mind az exportárat a kereskedelem gyártelepi szintjén állapították meg, kiigazításra nem volt szükség.

3.7. **Dömpingkülönbözet**

(88) Ennek alapján a Bizottság jelentős mértékű átlagos dömpingkülönbözetet állapított meg. Ebből a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a dömping a felülvizsgálati időszakban folytatódott.

4. **A DÖMPING FOLYTATÓDÁSÁNAK VALÓSZÍNŰSÉGE**

(89) A felülvizsgálati időszakban megvalósuló dömping megállapítását követően a Bizottság az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdésével összhangban megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén fennáll-e a valószínűsége a dömping folytatódásának. Ennek keretében a Bizottság elemezte továbbá a következőket: a Kínában rendelkezésre álló termelési kapacitás és szabad kapacitás, a harmadik országokba irányuló export árai és az uniós árszint közötti kapcsolat, valamint az uniós piac vonzereje. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a kínai exportáló gyártók és a kínai kormány együttműködésének hiánya miatt az elemzés az alaprendelet 18. cikkével összhangban a rendelkezésre álló tényeken, különösen a felülvizsgálati kérelmen, a GTA-statisztikákon és más nyilvánosan hozzáférhető információkon alapult.

4.1. **Termelési kapacitás és szabad kapacitás Kínában**

(90) mivel a kínai kormány és a kínai exportáló gyártók nem működtek együtt, a Bizottság a kínai termelési kapacitásra és szabad kapacitásra vonatkozó ténymegállapításait a kérelmező által a felülvizsgálati kérelemben szolgáltatott információkra alapozta.

([52]) Vállalati számviteli statisztikák, elérhető a https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en internetcímen (legutóbbi hozzáférés: 2024. szeptember 6.).

(91) A vizsgálat azt mutatja, hogy a figyelembe vett időszakban Kínában általános kihasználatlan kapacitás volt jellemző az elektromoskerékpár-ágazat terén. Kína termelési kapacitásának ([53]) becsült mértéke ebben az időszakban évi 130 millió darab volt. Emellett a nem elektromos kerékpárok kínai gyártása könnyen áthelyezhető elektromos kerékpárok gyártására, amelyek teljes kapacitása meghaladhatja a 400 millió darabot ([54]). A kérelmező piaci információi szerint az elektromos kerékpárok tényleges kínai termelése és értékesítése évi 57 millió darabot tett ki, ami évi 73 millió darabra becsült szabad kapacitást jelzett a felülvizsgálati időszakban ([55]). Ez a szabad kapacitás, amely majdnem tizenötször nagyobb az ugyanezen időszak alatti teljes uniós felhasználásnál, a jelenlegi intézkedések hatályvesztése esetén átirányítható az Unióba.

(92) A Bizottság a fentiek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a kínai exportáló gyártók jelentős szabad kapacitással rendelkeznek, amelyet az intézkedések hatályvesztése esetén az Unióba nagy mennyiségben, dömpingáron történő export céljára használhatnak fel.

4.2. **Az uniós piac vonzereje**

(93) A hatályvesztési felülvizsgálati kérelemben megadott információk alapján az elektromos kerékpárok uniós piaca továbbra is vonzó maradt a kínai exportőrök számára. Az eredeti vizsgálat óta a Kínából érkező behozatal mind abszolút, mind relatív értelemben csökkent. 2020 óta azonban, amikor a Kínából érkező behozatal volumene a legalacsonyabb volt, a behozatal a hatályban lévő intézkedések ellenére jelentősen nőtt és majdnem megkétszereződött (lásd az alábbi 3. táblázatot). Kína korábbi piaci részesedését részben más harmadik országok, például Tajvan vették át, amelyek az előző vizsgálat óta növelték a felülvizsgálat tárgyát képező termék Unióba irányuló exportvolumenét. Ugyanakkor a felülvizsgálati időszak alatt Kína továbbra is az elektromos kerékpárok második legnagyobb Unióba irányuló exportpartnere volt. Ez azt mutatja, hogy az Unió továbbra is vonzó piac maradt a kínai exportőrök számára.

(94) Az elektromos kerékpárok uniós piaca a világ egyik legnagyobb piaca, amelyen a felülvizsgálati időszak alatt 4 979 000 darab kelt el. Emellett, amint az a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemből kiderül, az elektromoskerékpár-kereslet az elkövetkező években (többek között) az uniós környezetvédelmi politikák miatt várhatóan növekedni fog. A kérelmező által a hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelemben ([56]) szolgáltatott és e vizsgálat megállapításaival alátámasztott bizonyítékok (lásd a (147) preambulumbekezdést) azt mutatták, hogy a kínai gyártók a felülvizsgálati időszak alatt nagyon alacsony áron (210 EUR és 650 EUR között) kínáltak elektromos kerékpárokat az Uniónak és harmadik országoknak egyaránt.

(95) Az Unióba irányuló kínai kivitel az intézkedések ellenére is folytatódott, sőt emelkedett a figyelembe vett időszakban, és a felülvizsgálati időszakban 4,4 %-os piaci részesedést ért el, ami azt mutatta, hogy az uniós piac továbbra is vonzó a kínai exportáló gyártók számára.

(96) Ezért a Kínában rendelkezésre álló jelentős kapacitásfelesleget, valamint az uniós piac vonzerejét figyelembe a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a jelenlegi intézkedések hatályvesztése esetén a kínai exportáló gyártók valószínűsíthetően nagy mennyiségben, dömpingáron átirányítanák kivitelük egy részét az Unió piacára.

4.2.1. *Következtetés*

(97) Figyelembe véve a dömping felülvizsgálati időszak alatti folytatódásával kapcsolatos ténymegállapításait, valamint a növekvő kivitelnek az intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető alakulását, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Kínából származó behozatalra vonatkozó dömpingellenes intézkedések hatályvesztése nagy valószínűséggel a dömping folytatódását eredményezné.

([53]) A kérelmező által piaci ismeretei alapján szolgáltatott információk, a számos kínai elektromoskerékpár-gyártó honlapjáról és a „*Fehér könyv Kína kétkerekű elektromosjármű-ágazatáról*” című dokumentum (https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803) (legutóbbi hozzáférés: 2024. október 7.) alapján szolgáltatott információk szerint. Lásd a felülvizsgálati kérelem 8. mellékletét, amely elérhető Tron.tdi t24.000754 címen.

([54]) A kérelmező piaci ismeretei és az ismert kínai elektromoskerékpár-gyártóknak a felülvizsgálati kérelem 4. mellékletében szereplő honlapjai alapján, amelyek a Tron.tdi t24.000754 címen érhetők el.

([55]) Az 55. és 57. lábjegyzetben említett források alapján. Lásd a felülvizsgálati kérelem 8. és 9. mellékletét, amely elérhető a Tron.tdi t24.000754 címen.

([56]) Lásd a felülvizsgálati kérelem 7.3. szakaszát és 15., 17. és 18. mellékletét, amely elérhető a Tron.tdi t24.000754 címen. A bizonyítékok a kínai gyártók különböző típusú elektromos kerékpárokra vonatkozó 19 árajánlatából és az Eurostat statisztikai információiból álltak.

5. KÁR

5.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

(98) A figyelembe vett időszakban 67 gyártó gyártotta a hasonló terméket az Unióban. Ezek a vállalatok alkotják az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazatot.

(99) A felülvizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 4 560 000 darab volt. Ezt a számot az uniós gazdasági ágazatra vonatkozóan rendelkezésre álló információk, például az európai kerékpárágazati és piaci profilról szóló jelentés, valamint az Európai Kerékpáripari Szövetség (a továbbiakban: CONEBI) által készített gazdasági tanulmány alapján állapították meg. A (11) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság három uniós gyártót vett fel a mintába, amelyek a hasonló termék teljes uniós termelésének 23,4 %-át képviselték.

5.2. Uniós felhasználás

(100) A Bizottság az uniós felhasználást az Eurostat importstatisztikája és az uniós gazdasági ágazat uniós értékesítési volumene alapján határozta meg, a CONEBI által benyújtottak szerint.

(101) Az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

2. táblázat

Uniós felhasználás (darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás (darab)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Forrás: Eurostat és CONEBI

(102) Az elektromos kerékpárok teljes uniós felhasználása a 2020. évi mintegy 4,3 millió ról 2022-ben 5,3 millióra nőtt. A tervezés és a teljesítmény javítása, valamint az uniós polgárok környezettudatosságának növelése az elektromos-kerékpár-felhasználás folyamatos növekedéséhez vezetett. A felülvizsgálati időszakban azonban az elektromos kerékpárok felhasználása az EU-ban 2022-höz képest 346 000 darabbal csökkent, miután a Covid19-járvánnyal kapcsolatos legutóbbi intézkedések 2022 első felében történt feloldása után nem sokkal visszaesett a kereslet.

5.3. A Kínából érkező behozatal

5.3.1. *A Kínából érkező behozatal volumene és piaci részesedése*

(103) A Bizottság a behozatali volument az Eurostat adatai alapján állapította meg.

(104) A behozatal piaci részesedésének megállapításához aztán a Bizottság a behozatali volument összehasonlította a 2. táblázat szerinti uniós felhasználással.

(105) A Kínából az Unióba érkező behozatal a következőképpen alakult:

3. táblázat

Behozatali volumen (darab) és piaci részesedés

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
A Kínából érkező behozatal volumene (darab)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Piaci részesedés	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Forrás: Eurostat és CONEBI

(106) A kínai behozatal piaci részesedése a hatályban lévő intézkedések ellenére is a 2020. évi 2,3 %-ról 4,4 %-ra nőtt a felülvizsgálati időszakban.

5.3.2. *A Kínából érkező behozatal árai, áralákínálás*

(107) A Bizottság az importárakat az Eurostat adatai alapján állapította meg.

(108) A Kínából az Unióba érkező behozatal átlagára a következőképpen alakult:

4. táblázat

Importár (EUR/darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Kína	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Forrás: Eurostat.

(109) A Kínából érkező behozatal átlagárai továbbra is rendkívül alacsonyak voltak a figyelembe vett időszakban. 2020-ban és 2021-ben az Eurostat által jelentett árak még az eredeti vizsgálatban megállapított átlagáraknál is alacsonyabbak voltak (422 EUR és 477 EUR között).

(110) Az Eurostat adatai alapján az árak 2022-ben ideiglenesen magasabb szinten álltak, de még mindig alacsonyabbak voltak, mint a 2016. évi kínai importárak (477 EUR).

(111) mivel a kínai exportáló gyártók nem működtek együtt, a Bizottság a felülvizsgálati időszak alatti áralákínálást a következők összehasonlításával határozta meg:

(1) a mintában szereplő uniós gyártók által az Unió piacán a független vevők felé a felülvizsgálat tárgyát képező termékre vonatkozóan felszámított, gyártelepi szintre átszámított értékesítési árak súlyozott átlaga; valamint

(2) a felülvizsgálat tárgyát képező terméknek a Kínából az uniós piacon felszámított, megfelelő súlyozott átlagárai, amelyeket költség, biztosítás, fuvardíj (CIF) alapján állapítottak meg, beleértve a dömpingellenes vámot (minden más vállalat 62,1 %) és a kiegyenlítő vámot (minden más vállalat 17,2 %), a vámok (6 %) és a behozatal utáni költségek (2 %) figyelembevételével megfelelőképpen kiigazították.

(112) A Bizottság az összehasonlítás eredményét a mintában szereplő uniós gyártók felülvizsgálati időszakbeli forgalmának százalékában fejezte ki. Az áralákínálás 68 % és 80 % között mozgott. A vámok nélkül az áralákínálás 82,8 %-ot tett ki.

5.3.3. *A Kínától eltérő harmadik országokból érkező behozatal*

(113) A Kínától eltérő harmadik országokból származó elektromos kerékpárok főként Tajvanról és Vietnámból érkeztek.

(114) Az Unióba irányuló behozatal (összesített) volumene, valamint az egyéb harmadik országokból érkező elektromos kerékpárok behozatala terén a piaci részesedés és az árak tendenciái a következőképpen alakultak:

5. táblázat

Behozatal a harmadik országokból

Ország		2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Tajvan	Volumen (darab)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Piaci részesedés	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Átlagár (EUR/darab)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnám	Volumen (darab)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Piaci részesedés	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Átlagár (EUR/darab)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Harmadik országok összesen, az érintett ország nélkül	Volumen (darab)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Piaci részesedés	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Átlagár (EUR/darab)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Forrás: Eurostat.

(115) A felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínától eltérő harmadik országokból érkező teljes behozatalának piaci részesedése 2020 és 2022 között nőtt, és 2022-ben elérte a 20,3 %-ot. A felülvizsgálati időszakban azonban 16,3 %-kal, a 2020-asnál alacsonyabb szintre esett vissza.

5.4. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

5.4.1. *Általános megjegyzések*

(116) Az uniós gazdasági ágazat helyzetének felmérése valamennyi olyan gazdasági mutató értékelésére kiterjedt, amely a figyelembe vett időszakban hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat állapotára.

(117) A Bizottság a (11) preambulumbekezdésben említett módon az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetének vizsgálatára mintavételt alkalmazott.

(118) A kár meghatározása során a Bizottság különbséget tett a makrogazdasági és a mikrogazdasági kármutatók között. A Bizottság a makrogazdasági mutatókat a CONEBI által rendelkezésre bocsátott adatok alapján értékelte. Az adatok az összes uniós gyártóra kiterjedtek. A Bizottság a mikrogazdasági mutatókat a mintában szereplő uniós gyártók kitöltött kérdőíveiben található adatok alapján értékelte.

(119) A makrogazdasági mutatók a következők: termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználás, értékesítési volumen, piaci részesedés, foglalkoztatás, termelékenység, a dömpingkülönbözet nagysága, valamint a korábbi dömpingelt behozatal hatásaiból való felépülés.

(120) A mikrogazdasági mutatók a következők: átlagos egységár, egységköltség, munkaerőköltség, készletek, jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség.

5.4.2. *Makrogazdasági mutatók*

5.4.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

(121) A teljes uniós termelés, a termelési kapacitás és a kapacitáskihasználás a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

6. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Termelési kapacitás (darab)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Kapacitáskihasználás	59 %	57 %	68 %	64 %
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

(122) A Covid19-világjárvány idején megnövekedett kereslet következtében a 2020 és 2022 közötti időszakban az uniós termelési kapacitás és termelés folyamatosan nőtt. A felülvizsgálati időszakban azonban csökkent a termelési volumen és a kapacitás a Covid19 alatti megnövekedett készletfelhalmozódás miatt, amikor az uniós gyártók úgy tervezték, hogy az értékesítést gyorsított szinten folytatják, amire a kereslet Covid19 utáni jelentős visszaesése miatt nem került sor.

5.4.2.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

(123) Az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene és piaci részesedése a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

7. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés (darabok)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Piaci részesedés	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

(124) A figyelembe vett időszakban nőtt az értékesítés, különösen a Covid19-világjárvány alatti megnövekedett kereslet miatt. A Covid19-intézkedések megszüntetését követően azonban az elektromos kerékpárok iránti kereslet visszaesett, ami alacsonyabb értékesítési adatokat eredményezett a felülvizsgálati időszakban. Emellett a 2022-es és a felülvizsgálati időszakbeli gazdasági helyzet (különösen a magasabb energiaköltségek és az infláció) nemcsak az uniós gazdasági ágazatra, hanem a fogyasztókra is hatással volt, különösen a kisebb vásárlóerővel rendelkezőkre. Ezért az uniós gazdasági ágazat értékesítése 2022-höz képest stagnált a felülvizsgálati időszakban, miközben az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése 4,5 százalékponttal nőtt.

5.4.2.3. Foglalkoztatás és termelékenység

(125) A foglalkoztatás és a termelékenység a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

8. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Alkalmazottak száma	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Termelékenység (darab/alkalmazott)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Forrás: CONEBI, a mintában szereplő uniós gyártók

(126) A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat 28 %-kal növelte a foglalkoztatási szintet. E növekedés nagy része a Covid19-világjárvány alatti keresletnövekedés miatt 2020 és 2022 között következett be. 2023-ban a termelési volumen csökkenése miatt csökkent az alkalmazottak száma. A figyelembe vett időszakban viszonylag stabil maradt a termelékenység.

5.4.2.4. Növekedés

(127) Mivel az értékesítések 2022-höz képest stabilak maradtak a felülvizsgálati időszakban, miközben a felhasználás csökkent, az uniós gazdasági ágazatnak abban az időszakban sikerült 4,5 %-kal növelnie piaci részesedését.

5.4.2.5. A dömpingkülönbözet nagysága és felépülés a korábbi dömpingelt behozatal hatásaiból

(128) A felülvizsgálati időszak alatt a Kínából származó behozatal volumene viszonylag csekély volt, az uniós felhasználásnak mindössze 4,4 %-át tette ki. Ezért a dömping nagyságrendjének az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása meglehetősen korlátozott volt.

5.4.3. *Mikrogazdasági mutatók*

5.4.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

(129) A mintában szereplő uniós gyártók által az Unióban a független vevők felé felszámított értékesítési egységárak súlyozott átlaga a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

9. táblázat

Értékesítési árak és előállítási költség az Unióban (EUR/darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Termelési egységköltség	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(130) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos értékesítési árai, valamint a termelési költségek emelkedtek a figyelembe vett időszakban, ami 2020-ban és 2021-ben főként a termékösszetétel változását, valamint az elektromos kerékpárok motorjainak és akkumulátorainak technológiai fejlődését tükrözte. Ezzel szemben 2022-ben és a felülvizsgálati időszakban a növekedés az inflációval és a magasabb energiaköltségekkel jellemezhető általános gazdasági helyzet miatt a megnövekedett előállítási költségeket is tükrözte.

5.4.3.2. Munkaerőköltség

(131) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos munkaerőköltsége a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

10. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(132) Bár a kereslet visszaesését követően a felülvizsgálati időszakban 2022-höz képest csökkent az alkalmazottak száma, a figyelembe vett időszakban az alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség folyamatosan nőtt.

5.4.3.3. Készletek

(133) A mintában szereplő uniós gyártók készletszintje a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

11. táblázat

Készletek

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Zárókészletek (darab)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(134) A készletek növekedése a Covid19 során megnövekedett készletfelhalmozásnak tudható be. Ebben az időszakban ugyanis a kereslet jelentősen nőtt, egyúttal pedig az ellátási lánccal kapcsolatos problémák jelentkeztek, ezért az uniós gyártók a termelési követelményeknek való megfelelés érdekében a szükségesnél több nyersanyagot és alkatrészt rendeltek. Az ellátási lánccal kapcsolatos problémák megoldását követően azonban az uniós gyártók a szükségesnél több nyersanyagot és alkatrészt kaptak. Ezt követően 2022-höz képest csökkent az elektromos kerékpárok iránti kereslet a felülvizsgálati időszakban, ami miatt a felülvizsgálati időszak végén nagyon nagy mennyiségű készlet halmozódott fel az uniós gyártóknál.

5.4.3.4. Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség

(135) A mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezősége, pénzforgalma, beruházásai és beruházásainak megtérülése a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

12. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Az Unióban a független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési árbevétel százalékában)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Pénzforgalom (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Beruházások (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
A beruházások megtérülése	147 %	127 %	163 %	111 %
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(136) A Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezőségét úgy állapította meg, hogy a hasonló termék független vevők részére végrehajtott uniós értékesítéseiből származó adózás előtti nettó nyereséget kifejezte az értékesítési árbevétel százalékában. A mintában szereplő uniós gyártók a figyelembe vett időszakban nyereségesek maradtak. A felülvizsgálati időszakban azonban a jövedelmezőség a megnövekedett költségek miatt csökkent.

(137) A figyelembe vett időszak összességében stabil jövedelmezősége lehetővé tette az uniós gazdasági ágazat számára, hogy nagy beruházásokat hajtson végre.

(138) A nettó pénzforgalom az uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A figyelembe vett időszakban a pénzforgalom számottevő mértékben csökkent, és 2023-ban a negatív tartományba került. A beruházások megtérülése szintén visszaesett, ami tovább nehezítette a tőkebevonást és a növekedést az uniós gazdasági ágazatban. Ez 2022-höz képest a beruházások 50 %-os visszaesését eredményezte a felülvizsgálati időszakban.

5.5. **A kárra vonatkozó következtetés**

(139) A Covid19-világjárvány alatti megnövekedett kereslet következtében a 2020 és 2022 közötti időszakban folyamatosan nőttek az olyan makromutatók, mint az uniós termelés, az értékesítés és a foglalkoztatás. A felülvizsgálati időszakban azonban csökkent a termelési volumen, a kapacitás, az értékesítés és a foglalkoztatás a Covid19-világjárvány alatti megnövekedett készletfelhalmozás miatt, amelyet a Covid19 kapcsán bevezetett intézkedések megszüntetése és a különösen a magas energiaköltségekkel és az inflációval jellemezhető, megváltozott uniós gazdasági helyzet miatti keresletcsökkenés követett.

(140) A mikrogazdasági mutatókat illetően a vizsgálat megállapította, hogy a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezősége a 2020 és 2022 közötti időszakban 7 % felett maradt. A felülvizsgálati időszakban azonban az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége 5,4 %-ra esett vissza. A pénzforgalom 2020 és 2022 között csökkent, 2023-ban pedig negatívba fordult. A beruházások megtérülése szintén visszaesett, ami tovább nehezítette a tőkebevonást és a növekedést az uniós gazdasági ágazatban.

(141) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat felépült abból az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdése értelmében vett jelentős kárból, amelyet a Kínából érkező dömpingelt behozatal okozott. A figyelembe vett időszak alatt azonban számos kármutató romlott, és az uniós gazdasági ágazat ismét gazdaságilag instabil helyzetbe került. Ezért a Bizottság a továbbiakban megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető-e a Kínából érkező dömpingelt behozatal által okozott kár megismétlődése.

6. **A KÁR MEGISMÉTLŐDÉSÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE**

(142) Annak érdekében, hogy megállapíthassa, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén valószínűsíthető-e a kár megismétlődése, a Bizottság a következő elemeket vizsgálta meg: a Kínában rendelkezésre álló termelési kapacitást és szabad kapacitás, a harmadik országokba irányuló export árai és az uniós árszint közötti kapcsolat, valamint az ezekből az országokból származó lehetséges behozatalnak és árszintnek az uniós gazdasági ágazat helyzetére gyakorolt hatása.

6.1. **A Kínában rendelkezésre álló szabad kapacitás és az uniós piac vonzereje**

(143) A fenti 3.10.1. szakaszban ismertetett és részletezett adatok szerint a kínai exportáló gyártók jelentős szabad kapacitással rendelkeznek, amelyet az intézkedések hatályvesztése esetén fel lehetne használni a felülvizsgálat tárgyát képező terméknek az Unióba irányuló exportra történő előállításához. A kínai exportáló gyártók 73 millió darabot exportálhatnak, ami messze meghaladja az uniós piac méretét.

(144) Amint azt a fenti 3.10.2. szakasz ismerteti és részletezi, az elektromos kerékpárok uniós piaca a világ egyik legnagyobb piaca, és az elektromos kerékpárok iránti kereslet az elkövetkező években várhatóan növekedni fog, többek között az uniós környezetvédelmi politikák miatt. A kínai exportáló gyártók a felülvizsgálati időszak alatt az uniós gyártók által az uniós piacon alkalmazott átlagos értékesítési áraknál jóval alacsonyabb árakon exportáltak a legfontosabb harmadik országbeli piacaikra. Ezért az Unióba irányuló export potenciálisan sokkal vonzóbb a kínai exportőrök számára. Következésképpen észszerűen feltételezhető, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén a kínai exportáló gyártók jelentős volumenben exportálnák a felülvizsgálat tárgyát képező terméket az Unióba.

6.2. **Valószínű importárak és az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatás**

(145) Annak megállapítása érdekében, hogy az intézkedések megszüntetése esetén a Kínából érkező behozatal hogyan érintené az uniós gazdasági ágazatot, a Bizottság összehasonlítható árelemzést végzett, amelyben nem számolt a dömpingellenes intézkedésekkel.

(146) Annak érdekében, hogy megbecsülje azt a valószínűsíthető árat, amelyen a kínai gyártók az uniós piacra irányuló export során értékesítenének, a Bizottság összehasonlította a mintában szereplő uniós gyártók átlagárait (gyártelepi áron) a felülvizsgálat tárgyát képező terméknek a Kínából származó, a felülvizsgálat tárgyát képező termék olyan harmadik országokba – például az Egyesült Királyságba, Törökországba, Norvégiába vagy Szerbiába – exportált megfelelő átlagárával, amelyek külön kódokkal rendelkeznek az elektromos kerékpárokra vonatkozóan, és amelyek vonatkozásában nincsenek hatályban intézkedések.

(147) Az összehasonlítás eredménye azt mutatta, hogy az érintett termék fenti országokba irányuló kínai exportjának átlagára 210 EUR és 650 EUR között mozgott, azaz jóval alacsonyabb volt, mint az uniós gazdasági ágazat uniós piaci ára. Ezért az intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető, hogy a Kínából érkező behozatal – az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakához hasonlóan – nagy mennyiségben és alacsony árakon lépne be a piacra, ami kárt okozna.

(148) A Bizottság a fentiek alapján arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése minden valószínűség szerint a Kínából érkező, kárt okozó árszintek mellett megvalósuló dömpingelt behozatal jelentős növekedését eredményezné. Mindez súlyosan veszélyeztetné az uniós gazdasági ágazat életképességét.

7. **UNIÓS ÉRDEK**

(149) Az alaprendelet 21. cikke alapján a Bizottság megvizsgálta, hogy a meglévő dömpingellenes intézkedések fenntartása ellentétes lenne-e az Unió egészének érdekével. Az uniós érdek meghatározása a különböző érintett érdekek teljes körének értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat, az importőrök és a felhasználók érdekeit is.

7.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(150) A vizsgálat kimutatta, hogy az intézkedések hatályvesztése negatív hatást gyakorolna az uniós gazdasági ágazatra. Az intézkedések helyreállították az egyenlő versenyfeltételeket az uniós piacon. Ez lehetővé tette, hogy új vállalatok lépjenek be a piacra, különösen a belépő- és az alacsonyabb árkategóriás szegmensekben. Az elektromos kerékpárokkal foglalkozó ismert uniós gyártók száma a 2022–2023-as gazdasági helyzetből eredő kihívások ellenére a 2020. évi mintegy 37-ről 2023-ban 67-re nőtt. Az Unióban gyártott elektromos kerékpárok száma 2020 (3,4 millió) és 2023 (4,5 millió) között több mint 1 millióval nőtt, és az előrejelzések szerint tovább fog nőni. A közvetlen alkalmazottak száma az eredeti vizsgálati időszakban mért mintegy 3 500-ról a felülvizsgálati időszakban közel 11 000 főre nőtt.

(151) A dömpingellenes intézkedések megszüntetése nagy kockázatnak tenné ki az uniós gyártókat, különösen a belépő- és az alacsonyabb árkategóriás elektromoskerékpár-szegmenseket, amelyek az uniós gazdasági ágazat számos kisebb gyártóját foglalják magukban.

(152) A kiszolgáltatott helyzetet súlyosbítja az a tény, hogy az elektromos kerékpárok gyártása rendkívül tőkeigényes vállalkozás, mivel a gyártás fenntartásához mindig jelentős kerékpáralkatrész-készletekre van szükség. Emellett az uniós gyártók az elmúlt években jelentős beruházásokat hajtottak végre a fenntartható és környezetbarát termelés és a termékfejlesztés terén. A dömpingellenes intézkedések megszüntetése megakadályozná a rendkívül magas szintű technológiák – többek között az automatizálás és az új anyagok – alkalmazására vonatkozó gyakorlati műszaki-tervezési know-how fejlesztését.

(153) Emellett a hatályvesztési felülvizsgálati kérelem szerint az uniós elektromoskerékpár-ágazat az egyik legnagyobb zöld iparág, amelyben a 2024. évi európai kerékpárágazati és piaci profilról szóló jelentés szerint több mint 1 000 kis- és középvállalkozás (kkv) biztosított mintegy 80 000 munkahelyet. Idetartoznak a közvetlen és közvetett gyártással összefüggő munkahelyek, az upstream ágazatok, a kerékpártartozék-gyártók, a kerékpár-kereskedők stb. munkahelyei.

(154) A fentiek alapján az intézkedések kiterjesztése az uniós gazdasági ágazat érdekét szolgálja.

7.2. **Az összeszerelők érdeke**

(155) A Bizottság minden ismert felhasználóval és független importőrrel felvette a kapcsolatot.

(156) A vizsgálat megindítását követően csupán egy 8, Kínából és más harmadik országokból behozott elektromos kerékpáralkatrészeket összeszerelő uniós vállalat nevében létrejött ad hoc csoport jelentkezett és tett észrevételeket. Fő észrevételük a Kínából származó (hagyományos) kerékpáralkatrészek behozatala elleni intézkedések végrehajtásához kapcsolódott, ami bizonytalanságot okoz az elektromoskerékpár-alkatrészek behozatalára vonatkozó jogi szabályozással kapcsolatban, és ezért megnehezíti az elektromos kerékpárok azon alkatrészeinek behozatalát, amelyekre nem vonatkoznak intézkedések. A csoport ellenezte az intézkedések kiterjesztését, főként az alkatrészek behozatalával kapcsolatos jelenlegi problémák, valamint az intézkedéseknek az elektromos kerékpárok ezen alkatrészeire való kiterjesztésének kockázata miatt, és azzal érvelt, hogy a Kínából származó behozatal valamennyi vonatkozó szabályozásnak való megfelelését hatékonyabban lehetne ellenőrizni piacfelügyelet alkalmazásával, kezelve ezzel a Kínából származó elektromos kerékpárok gyakran illegális és nem biztonságos, tisztességtelen kereskedelem keretében történő behozatalát.

(157) A Bizottság azonban úgy ítélte meg, hogy nem reális, hogy a piacfelügyeleti és szabályozási intézkedések csak a Kínából származó elektromos kerékpárok dömpingelt behozatala által okozott kárt előzzék meg. Az elektromos kerékpárok alkatrészeinek behozatalával kapcsolatos vámhatósági jogérvényesítési problémák sem indokolhatják az intézkedések megszüntetését, amelyek elérték a kívánt hatást. Mindenesetre az intézkedések végrehajtása nem tartozik a vizsgálat hatálya alá.

(158) Az érdekelt felek tájékoztatását követően az ad hoc csoport megismételte ugyanezeket az állításokat. Azzal érvelt, hogy a Bizottságnak a piactorzulások kiváltó okainak kezelése és az összes érdekelt fél számára egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a piacvédelmi intézkedések kiterjesztése helyett inkább a piacfelügyelet megerősítésére kellene összpontosítania. Az ad hoc csoport szerint a piacvédelmi intézkedések akaratlanul is olyan szabályozási keretet hoznak létre, amely ösztönzi a nem szabványos és nem biztonságos kerékpárok behozatalát, miközben megnehezíti az uniós piacon hosszú távú ambícióval rendelkező, komoly kínai elektromoskerékpár-gyártók életét.

(159) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az ad hoc csoport által felhozott érvekkel a (156) preambulumbekezdés már foglalkozott. Mivel nem terjesztettek elő e kérdésekre vonatkozóan új érdemi észrevételeket, a (157) preambulumbekezdésben foglalt következtetés megerősítést nyert.

(160) Az ad hoc csoport azzal is érvelt, hogy a piacvédelmi intézkedések hatályon kívül helyezése nem vezetne a kárt okozó behozatal jelentős növekedéséhez, mivel szerintük a felülvizsgálati időszakban a kínai behozatal szerény, 4,4 %-os piaci részesedése aláásta azt az állítást, miszerint a kínai behozatal jelentős fenyegetést jelent.

(161) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a piaci részesedésnek a felülvizsgálati időszakban 4,4 %-ra történő növekedése olyan helyzetben történt, amikor piacvédelmi intézkedések voltak érvényben. A kínai behozatal a piacvédelmi intézkedések miatt csak 2,1 százalékpontos piaci részesedést szerzett a figyelembe vett időszakban. Figyelembe véve az uniós piac vonzerejét, a kínai termelési kapacitást és szabad kapacitást, valamint a harmadik országokba irányuló export árai és az uniós árszint közötti kapcsolatot, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén a Kínából érkező dömpingelt behozatal jelentős mértékben, kárt okozó árszinten növekedne. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(162) Az ad hoc csoport továbbá azt állította, hogy a Bizottság ellenőrizetlen információkra és állításokra támaszkodott, ami veszélyezteti a vizsgálat pártatlanságát, különösen a kérelmezőtől származókat.

(163) A (31) és (32) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a Bizottság a dömping és a kár folytatódására vagy megismétlődésére vonatkozó ténymegállapítások tekintetében az alaprendelet 18. cikkét alkalmazta, mivel a vizsgálat során a kínai exportőrök/gyártók nem működtek együtt. Ennek következtében a dömping folytatódásának vagy megismétlődésének a valószínűségére vonatkozó ténymegállapításokat a rendelkezésre álló tényekre kellett alapozni, különösen pedig a felülvizsgálati kérelmekben közölt információkra és az együttműködő felektől (nevezetesen a kérelmezőtől és a mintában szereplő uniós gyártóktól) a felülvizsgálat során kapott információkra. A Bizottság a mintába felvett uniós gyártók által benyújtott valamennyi információt alaposan ellenőrizte. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

7.3. **A felhasználók és a független importőrök érdeke**

(164) Egyetlen felhasználó vagy független importőr sem jelentkezett és működött együtt ebben a vizsgálatban oly módon, hogy a kérdőívre választ nyújtott volna be a fent említett beadvány kivételével. A Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján megállapította, hogy nincs olyan bizonyíték, amely ellentmondana az eredeti vizsgálat azon következtetésének, hogy a független importőrökre gyakorolt negatív hatások nem tekinthetők aránytalannak, és azokat az alternatív beszerzési források rendelkezésre állása enyhítette. A kiegyenlítő intézkedések uniós piacra – és különösen az uniós gazdasági ágazatra – gyakorolt pozitív hatása jelentősebb a más érdekcsoportokra gyakorolt potenciális negatív hatásnál. A vizsgálat megerősítette, hogy Kínán kívül egyre több egyéb beszerzési forrás is rendelkezésre áll harmadik országokból. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések fenntartása nem járna aránytalanul káros hatással a felhasználókra és az importőrökre nézve.

7.4. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(165) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nincsenek olyan, az uniós érdekből fakadó kényszerítő okok, amelyek a felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínából érkező behozatalára vonatkozó meglévő intézkedések fenntartása ellen szólnának.

8. **DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK**

(166) A dömping folytatódásával, a kár megismétlődésével és az uniós érdekkel kapcsolatban levont bizottsági következtetések alapján a Kínából származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó dömpingellenes intézkedéseket fenn kell tartani.

(167) A vámtételek közötti különbségből adódó, az intézkedések kijátszásával kapcsolatos kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében különleges intézkedésekkel szükséges biztosítani az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazását. Az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak érvényes kereskedelmi számlát kell bemutatni. A számlának meg kell felelnie az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Amíg e számlát be nem mutatják, a „minden más vállalat” esetében alkalmazandó dömpingellenes vámot kell alkalmazni.

(168) Bár a számla bemutatása szükséges ahhoz, hogy a tagállamok vámhatóságai egyedi dömpingellenes vámtételeket és mentességeket alkalmazhassanak a behozatalokra, nem a számla jelenti az egyetlen olyan elemet, amelyet a vámhatóságoknak figyelembe kell venniük. Ugyanis, még ha a bemutatott számla teljesíti is az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében előírt összes követelményt, a tagállamok vámhatóságainak akkor is el kell végezniük a szokásos ellenőrzéseket, és – minden más esethez hasonlóan – további dokumentumokat (fuvarokmányokat stb.) is bekérhetnek a nyilatkozatban foglalt adatok pontosságának ellenőrzése céljából, valamint annak érdekében, hogy az alacsonyabb vámtétel alkalmazása a vámjognak megfelelően indokolt legyen.

(169) Amennyiben az érintett dömpingellenes intézkedések bevezetését követően az alacsonyabb egyedi vámtételekben részesülő vállalatok kivitelének mennyisége jelentősen megnő, ez a mennyiségi növekedés önmagában is az alaprendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerinti, a kereskedelem szerkezetében az intézkedések bevezetése nyomán bekövetkezett változásnak tekinthető. Ilyenkor – a feltételek teljesülése esetén – kijátszásellenes vizsgálat indítható. Ez a vizsgálat többek között irányulhat annak megállapítására, hogy szükség van-e az egyedi vámtétel(ek) eltörlésére és ebből következően országos hatályú vám kivetésére.

(170) Az e rendeletben az egyes meghatározott vállalatok esetében megállapított egyedi dömpingellenes vámtételek kizárólag a Kínából származó és a megnevezett jogalanyok által gyártott, a felülvizsgálat tárgyát képező termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem jelölt vállalatok – köztük a kifejezetten megjelölt vállalatokkal kapcsolatban álló vállalatok – által gyártott, a felülvizsgálat tárgyát képező termék behozatalára a „minden más vállalatra” vonatkozó vámtételt kell alkalmazni. E vállalatok esetében az egyedi dömpingellenes vámtételek nem alkalmazhatók.

(171) Ha egy vállalatnak a későbbiekben megváltozik a neve, a rá vonatkozó egyedi dömpingellenes vámtételek a kérelme alapján alkalmazhatók. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni ([57]). A kérelemnek tartalmaznia kell minden olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltozása nem érinti a vállalatra vonatkozó vámtétel igénybevételére való jogosultságot, a névváltoztatásról a Bizottság rendeletet tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(172) Minden érdekelt fél tájékoztatást kapott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján a Bizottság javaslatot kívánt tenni a meglévő intézkedések fenntartására. Határidőt is biztosítottak számukra, hogy az érdekelt felek tájékoztatását követően ismertessék észrevételeiket.

(173) Az az exportőr vagy gyártó, amely nem exportálta az érintett terméket az Unióba abban az időszakban, amelynek alapján az általa exportált termékek esetében jelenleg alkalmazandó vám megállapítása történt, kérelmezheti, hogy a Bizottság a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok számára megállapított dömpingellenes vám hatálya alá vonja. A Bizottságnak három feltétel teljesülése esetén kell helyt adnia a kérelemnek. Az új exportáló gyártónak a következőket kell igazolnia: i. nem exportálta az Unióba az érintett terméket abban az időszakban, amelynek alapján az általa exportált termékek esetében alkalmazandó vám megállapítása történt; ii. nem áll kapcsolatban olyan vállalattal, amely exportálta az Unióba az érintett terméket, és ennélfogva a dömpingellenes vámok hatálya alá tartozik, és iii. a későbbiekben exportálta az érintett terméket, vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget arra, hogy az érintett terméket jelentős mennyiségben exportálja.

(174) Figyelembe véve az (EU, Euratom) 2018/1046 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([58]) 109. cikkét, az Európai Unió Bíróságának ítéletét követően teljesítendő visszatérítés esetén az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában közzétett, az esedékesség napja szerinti hónap első naptári napján érvényes kamatlábnak megfelelő késedelmi kamat fizetendő.

(175) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

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

([58]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU, Euratom) 2018/1046 rendelete (2018. július 18.) az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról, az 1296/2013/EU, az 1301/2013/EU, az 1303/2013/EU, az 1304/2013/EU, az 1309/2013/EU, az 1316/2013/EU, a 223/2014/EU és a 283/2014/EU rendelet és az 541/2014/EU határozat módosításáról, valamint a 966/2012/EU, Euratom rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 193., 2018.7.30., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság végleges dömpingellenes vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 8711 60 10 és ex 8711 60 90 (TARIC-kód: 8711 60 90 10) KN-kódok alá tartozó, elektromos segédmotorral felszerelt pedálhajtásos kerékpárok behozatalára.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alábbiakban felsorolt vállalatok által gyártott termékekre vonatkozó, a vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított nettó árra alkalmazandó végleges dömpingellenes vámtételek a következők:

Ország	Vállalat	Dömpingellenes vám	TARIC-kiegészítő kód
Kínai Népköztársaság	Bodo Vehicle Group Co., Ltd	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd és 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
	Az I. mellékletben felsorolt, az eredeti dömpingellenes vizsgálatban együttműködő más vállalatok (a minden más vállalatra meghatározott párhuzamos kiegyenlítő vámtétel hatálya alá tartozó vállalatok kivételével)	24,2 %	
	Az eredeti dömpingellenes vizsgálatban együttműködő más vállalatok, amelyekre a II. mellékletben felsorolt minden más vállalatra vonatkozó párhuzamos kiegyenlítő vámtétel vonatkozik	16,2 %	
	Az eredeti dömpingellenes vizsgálatban nem együttműködő, de a III. mellékletben felsorolt párhuzamos eredeti szubvencióellenes vizsgálatban együttműködő vállalatok	70,1 %	
	Minden más vállalat	62,1 %	C999

(3) A (2) bekezdésben megnevezett vállalatok számára meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak olyan érvényes kereskedelmi számlát mutassanak be, amelyen szerepel a számlát kibocsátó vállalat név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt következő nyilatkozat: „*Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (mennyiség) (a felülvizsgálat tárgyát képező terméket) a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő [érintett ország]-ban/-ben. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.*” Ha ilyen számlát nem mutatnak be, a minden más vállalat esetében alkalmazandó vámot kell alkalmazni.

(4) Az 1. cikk (2) bekezdése módosítható új, a Kínai Népköztársaságban működő exportáló gyártók felvételével, amelyeket a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok számára megállapított megfelelő súlyozott átlagos dömpingellenes vámtétel hatálya alá kell vonni. Az új exportáló gyártónak igazolnia kell a következőket:

a) az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakában, azaz 2016. október 1-jétől 2017. szeptember 30-ig nem exportálta a Kínai Népköztársaságból származó, az 1. cikk (1) bekezdésében megnevezett árut;

b) nem áll kapcsolatban olyan exportőrrel vagy gyártóval, amelyre az e rendelettel bevezetett intézkedések alkalmazandók és amely együttműködött a vám kivetését megalapozó vizsgálatban; valamint

c) az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakának végét követően exportálta ténylegesen a Kínai Népköztársaságból származó, a felülvizsgálat tárgyát képező terméket vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget jelentős mennyiségnek az Unióba történő exportjára.

(5) Az (EU) 2025/114 bizottsági végrehajtási rendelet ([59]) 1. cikkével kivetett végleges kiegyenlítő vámok módosítása vagy megszüntetése esetén a (2) bekezdésben meghatározott vámokat e rendelet hatálybalépésével kezdődő hatállyal az adott esetnek megfelelően legfeljebb a megállapított tényleges dömpingkülönbözetnek vagy a megállapított kárkülönbözetnek megfelelő összegre vállalatonként növelni kell.

Azokban az esetekben, amikor egy exportáló gyártó tekintetében a kiegyenlítő vám levonásra került a dömpingellenes vám összegéből, az (EU) 2016/1037 rendelet 21. cikke alapján benyújtott visszatérítési kérelmek elbírálásakor értékelni kell az adott exportáló gyártónak a visszatérítési vizsgálat vizsgálati időszakában érvényes dömpingkülönbözetét is. A visszatérítés kérelmezőjének visszatérítendő összeg nem lehet nagyobb a beszedett vám és a visszatérítési vizsgálat keretében megállapított kiegyenlítő és dömpingellenes vám együttes összege közötti különbségnél.

(6) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2025. január 23-án.

a Bizottság részéről

az elnök

Ursula VON DER LEYEN

([59]) A Bizottság (EU) 2025/114 végrehajtási rendelete (2025. január 23.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikke szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L, 2025/114, 2025.1.24., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

I. MELLÉKLET

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

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

II. MELLÉKLET

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

III. MELLÉKLET

Név	Tartomány	TARIC-kiegészítő kód
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Csiangszu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Csöcsiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Csiangszu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Csöcsiang	C488