KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2025/120

2025 m. sausio 23 d.

kuriuo, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1036 11 straipsnio 2 dalį atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą, importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams nustatomas galutinis antidempingo muitas

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/1036 dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių ([1]) (toliau – pagrindinis reglamentas), visų pirma į jo 11 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Ankstesni tyrimai ir galiojančios priemonės

(1) Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/73 ([2]) Europos Komisija importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – KLR) kilmės elektriniams dviračiams nustatė antidempingo muitus (toliau – pradinės priemonės). Šiuo metu galioja 10,3–70,1 % antidempingo muitai. Tyrimas, po kurio buvo nustatytos pradinės priemonės, toliau vadinamas pradiniu tyrimu.

(2) Bendrajam Teismui priėmus sprendimą byloje T-242/19, 2023 m. kovo 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu 2023/609 ([3]) bendrovei „Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.“ buvo vėl nustatyti antidempingo muitai. Iš naujo nustatytas 9,9 % muitas.

(3) Komisijos Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/72 ([4]) Komisija importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams lygiagrečiai nustatė galutinius kompensacinius muitus. Šiuo metu galioja 3,9–17,2 % kompensaciniai muitai.

1.2. Prašymas atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą

(4) Paskelbus pranešimą apie artėjančią priemonių galiojimo pabaigą ([5]), Europos Komisija (toliau – Komisija) pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalį gavo prašymą atlikti peržiūrą.

(5) Prašymą atlikti peržiūrą (toliau – prašymas) 2023 m. spalio 16 d. Sąjungos elektrinių dviračių pramonės, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 5 straipsnio 4 dalį, vardu pateikė Europos dviračių gamintojų asociacija (toliau – pareiškėjas). Prašymas grindžiamas tuo, kad pasibaigus priemonių galiojimui dempingas veikiausiai tęstųsi, o Sąjungos pramonei daroma žala pasikartotų.

([1]) OL L 176, 2016 6 30, p. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) 2019 m. sausio 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/73, kuriuo nustatomas galutinis antidempingo muitas ir laikinojo muito, nustatyto importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, galutinis surinkimas (OL L 16, 2019 1 18, p. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) 2023 m. kovo 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/609, kuriuo pagal Bendrojo Teismo sprendimą byloje T-242/19 importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, pagamintiems „Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.“, iš naujo nustatomas galutinis antidempingo muitas (OL L 80, 2023 3 20, p. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) 2019 m. sausio 17 d. Komisijos Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/72, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams nustatomas galutinis kompensacinis muitas (OL L 16, 2019 1 18, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) OL C 154, 2023 5 2, p. 46.

1.3. **Priemonių galiojimo termino peržiūros inicijavimas**

(6) Pasikonsultavusi su komitetu, įsteigtu pagal pagrindinio reglamento 15 straipsnio 1 dalį, ir nustačiusi, kad yra pakankamai įrodymų priemonių galiojimo termino peržiūrai inicijuoti, 2024 m. sausio 17 d. Komisija pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalį inicijavo priemonių galiojimo termino peržiūrą dėl į Sąjungą importuojamų Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – nagrinėjamoji šalis) kilmės elektrinių dviračių. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([6]) paskelbė pranešimą apie inicijavimą (toliau – pranešimas apie inicijavimą).

1.4. **Peržiūros tiriamasis laikotarpis ir nagrinėjamasis laikotarpis**

(7) Atliekant dempingo tęsimosi ar pasikartojimo tyrimą nagrinėtas 2023 m. sausio 1 d. – 2023 m. gruodžio 31 d. laikotarpis (toliau – peržiūros tiriamasis laikotarpis). Tiriant žalos tęsimosi arba pasikartojimo tikimybei įvertinti svarbias tendencijas nagrinėtas laikotarpis nuo 2020 m. sausio 1 d. iki peržiūros tiriamojo laikotarpio pabaigos (toliau – nagrinėjamasis laikotarpis).

1.5. **Suinteresuotosios šalys**

(8) Pranešime apie inicijavimą suinteresuotosios šalys paragintos susisiekti su Komisija, kad galėtų dalyvauti tyrime. Be to, Komisija apie priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimo inicijavimą konkrečiai pranešė kitiems žinomiems Sąjungos gamintojams, žinomiems KLR gamintojams ir KLR valdžios institucijoms, žinomiems importuotojams, naudotojams ir žinomoms susijusioms asociacijoms ir paragino juos dalyvauti tyrime.

(9) Suinteresuotosios šalys turėjo galimybę teikti pastabas dėl priemonių galiojimo termino peržiūros inicijavimo ir pateikti prašymą išklausyti dalyvaujant Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui.

1.6. **Atranka**

(10) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė, kad pagal pagrindinio reglamento 17 straipsnį gali vykdyti suinteresuotųjų šalių atranką.

1.6.1. *Sąjungos gamintojų atranka*

(11) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė preliminariai atrinkusi Sąjungos gamintojus. Komisija bendroves atrinko remdamasi gamybos apimtimi. Atrinkti trys Sąjungos gamintojai. Atrinktiems Sąjungos gamintojams peržiūros tiriamuoju laikotarpiu teko 23,4 % visos Sąjungos produkcijos. Komisija, remdamasi pagrindinio reglamento 17 straipsnio 2 dalimi, paragino suinteresuotąsias šalis teikti pastabas dėl preliminariai atrinktų bendrovių. Pastabų dėl preliminariai atrinktų bendrovių negauta. Atrinktos bendrovės laikytos tipiškomis Sąjungos pramonės bendrovėmis.

1.6.2. *Importuotojų atranka*

(12) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina, ir, jei būtina, kad galėtų atrinkti gamintojus, Komisija paprašė nesusijusių importuotojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją.

(13) Nė vienas nesusijęs importuotojas neužpildė atrankos formos. Todėl Komisija nusprendė, kad atranka nereikalinga.

([6]) Pranešimas apie antidempingo priemonių, taikomų importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams, galiojimo termino peržiūros inicijavimą (OL C, C/2024/802, 2024 1 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *KLR eksportuojančių gamintojų atranka*

(14) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka būtina (o jei būtina – kad galėtų atrinkti bendroves), Komisija paprašė visų žinomų KLR gamintojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją. Be to, Komisija paprašė KLR atstovybės Europos Sąjungoje nurodyti kitus gamintojus, jei tokių yra, kurie galbūt norėtų dalyvauti tyrime, ir (arba) su jais susisiekti.

(15) Atrankos atsakymus pateikė tik du KLR eksportuojantys gamintojai, todėl nuspręsta, kad atranka nebūtina. Be to, vertinant pagal i) eksportą į Sąjungą; ii) eksportą į visas kitas eksporto šalis; iii) pardavimą vidaus rinkoje ir iv) Kinijos gamybos pajėgumus, peržiūros tiriamuoju laikotarpiu šioms dviem bendrovėms teko gerokai mažiau nei 0,1 % Kinijos elektrinių dviračių pramonės. Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad atliekant priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimą šių dviejų bendrovių nebuvo galima laikyti tipiškomis Kinijos elektrinių dviračių pramonės bendrovėmis.

(16) Todėl Komisija padarė išvadą, kad KLR elektrinių dviračių gamintojų bendradarbiavimas buvo nepakankamas, kad būtų galima padaryti tipiškas išvadas, ir pranešė abiem bendrovėms, kad Komisija ketina taikyti pagrindinio reglamento 18 straipsnį ir išvadas dėl dempingo ir žalos, susijusių su importu iš KLR, tęsimosi arba pasikartojimo pagrįsti turimais faktais.

(17) Todėl 2024 m. vasario 12 d. Komisija KLR valdžios institucijoms pateikė verbalinę notą ir nurodė, kad nagrinėdama dempingo tęsimąsi arba pasikartojimą ji gali pasinaudoti turimais faktais pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnio 1 dalį. KLR valdžios institucijos į verbalinę notą neatsakė.

1.7. **Klausimyno atsakymai**

(18) Komisija KLR Vyriausybei (toliau – Kinijos Vyriausybė) nusiuntė klausimyną dėl didelių iškraipymų KLR, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkte.

(19) Komisija pranešė dviem bendrovėms, kurios pateikė atrankos klausimyno atsakymus, kad jų negalima laikyti tipiškomis visos Kinijos elektrinių dviračių pramonės bendrovėmis ir kad jų bendrovės lygmens informacija nebuvo galima remtis norint padaryti tipiškas išvadas dėl viso eksporto iš KLR į Sąjungą. Komisija paragino abi bendroves susisiekti su Komisijos tarnybomis, jei jos vis dėlto ketintų pateikti klausimyno atsakymus. Inicijavus tyrimą, klausimynų kopijos buvo pateiktos suinteresuotosioms šalims susipažinti skirtoje byloje ir Prekybos GD svetainėje.

(20) Nei Kinijos Vyriausybė, nei Kinijos (eksportuojantys) gamintojai klausimyno atsakymų nepateikė.

1.8. **Tikrinimas**

(21) Komisija rinko ir tikrino visą informaciją, kurią manė esant reikalingą išvadoms dėl dempingo ir jo daromos žalos tęsimosi ar pasikartojimo tikimybės ir Sąjungos interesų padaryti. Pagal pagrindinio reglamento 16 straipsnį tikrinamieji vizitai buvo surengti šių bendrovių patalpose:

Sąjungos gamintojų

— „Cube Bikes“ (Vokietija),

— „Accell Hunland“ (Vengrija),

— „Cross“ (Bulgarija).

1.9. **Tolesnė procedūra**

(22) 2024 m. spalio 25 d. Komisija atskleidė esminius faktus ir aplinkybes, kuriais remdamasi ketino toliau taikyti galiojančius antidempingo muitus. Visoms šalims buvo nustatytas laikotarpis pastaboms dėl šio faktų atskleidimo pateikti.

(23) Kelios suinteresuotosios šalys pateikė pastabų, kurias Komisija apsvarstė ir kurios aptartos 2.3 ir 7 skirsniuose. Vienai šaliai, kuri to prašė, buvo suteikta galimybė būti išklausytai.

2. PERŽIŪRIMASIS PRODUKTAS, NAGRINĖJAMASIS PRODUKTAS IR PANAŠUS PRODUKTAS

2.1. Peržiūrimasis produktas

(24) Peržiūrimasis produktas yra tas pats kaip ir pradiniame tyrime, t. y. dviračiai su pedalais ir su pagalbiniu elektriniu varikliu, kurių KN kodai šiuo metu yra 8711 60 10 ir ex 8711 60 90 (TARIC kodas 8711 60 90 10) (toliau – peržiūrimasis produktas).

2.2. Nagrinėjamasis produktas

(25) Šiame tyrime nagrinėjamas produktas yra Kinijos Liaudies Respublikos kilmės peržiūrimasis produktas.

2.3. Panašus produktas

(26) Kaip nustatyta atlikus pradinį tyrimą, per šį priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimą patvirtinta, kad tokias pačias pagrindines fizines ir chemines savybes ir tokią pačią naudojimo paskirtį turi šie produktai:

— į Sąjungą eksportuojamas nagrinėjamasis produktas,

— Kinijos Liaudies Respublikos vidaus rinkoje gaminamas ir parduodamas peržiūrimasis produktas,

— eksportuojančių gamintojų gaminamas ir kitose pasaulio šalyse parduodamas peržiūrimasis produktas ir

— Sąjungos pramonės gaminamas ir Sąjungoje parduodamas peržiūrimasis produktas.

(27) Todėl šie produktai yra laikomi panašiais produktais, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 1 straipsnio 4 dalį.

(28) Po galutinio faktų atskleidimo viena šalis teigė, kad Komisija turėtų nurodyti, kad dalys, kurias importuoja nuo muito atleisti importuotojai ir (arba) kurios importuojamos iš nuo muito atleistų užsienio eksportuotojų pagal Komisijos įgyvendinimo sprendimą 2024/1279 ([7]), neturėtų būti laikomos nagrinėjamuoju produktu. Šios šalies teigimu, reikėtų patikslinti, kad nagrinėjamojo produkto dalims, skirtoms naudoti nagrinėjamajam produktui gaminti, antidempingo muitai netaikomi, jei jos importuojamos atskirai.

(29) Komisija laikėsi nuomonės, kad toks patikslinimas nepagrįstas, nes šioje peržiūroje nagrinėjamos priemonės atskiroms dalims netaikomos. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

3. DEMPINGAS

3.1. Pirminės pastabos

(30) Peržiūros tiriamuoju laikotarpiu elektriniai dviračiai toliau buvo importuojami iš KLR, tik mažesniais kiekiais nei pradinio tyrimo tiriamuoju laikotarpiu (t. y. nuo 2016 m. spalio 1 d. iki 2017 m. rugsėjo 30 d.). Eurostato duomenimis, elektrinių dviračių importas iš KLR peržiūros tiriamuoju laikotarpiu sudarė apie 4,4 % Sąjungos rinkos, palyginti su 35 % rinkos dalimi per pradinį tiriamąjį laikotarpį. Vertinant absoliučiaisiais skaičiais, importo iš KLR apimtis sumažėjo nuo 699 658 vienetų pradiniu tiriamuoju laikotarpiu iki 220 914 vienetų peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

([7]) 2024 m. gegužės 8 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2024/1279 dėl atleidimo nuo išplėstojo antidempingo muito, taikomo tam tikroms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės dviračių dalims, pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 88/97 (OL L, 2024/1279, 2024 5 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Kaip minėta 1.6.3 skirsnyje, atliekant tyrimą KLR eksportuotojai / gamintojai nebendradarbiavo. Todėl Komisija pranešė KLR valdžios institucijoms, kad dėl nebendradarbiavimo Komisija, darydama išvadas dėl dempingo tęsimosi arba pasikartojimo tikimybės, gali taikyti pagrindinio reglamento 18 straipsnį. Komisija negavo jokių pastabų ar prašymų dėl bylas nagrinėjančio pareigūno įsitraukimo šiuo klausimu.

(32) Todėl pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį išvados dėl dempingo tęsimosi ar pasikartojimo tikimybės buvo padarytos remiantis turimais faktais, visų pirma kartu su prašymu atlikti peržiūrą pateikta informacija ir per peržiūros tyrimą iš bendradarbiaujančių šalių (tiksliau pareiškėjo ir atrinktų Sąjungos gamintojų) gauta informacija.

3.2. **Importuojamų KLR kilmės elektrinių dviračių normaliosios vertės nustatymo procedūra pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalį**

(33) Kadangi inicijuojant tyrimą turėta pakankamai įrodymų, kad KLR esama didelių iškraipymų, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punktą, Komisija tyrimą inicijavo remdamasi pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalimi.

(34) Siekdama gauti informacijos, kurią manė esant reikalingą atliekant su įtariamais dideliais iškraipymais susijusį tyrimą, Komisija Kinijos Vyriausybei nusiuntė klausimyną. Be to, pranešimo apie inicijavimą 5.3.2 punkte Komisija paragino visas suinteresuotąsias šalis per 37 dienas nuo to pranešimo apie inicijavimą paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos pareikšti savo nuomonę ir pateikti informaciją bei patvirtinamuosius dokumentus dėl pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies taikymo. Iki nustatyto termino iš Kinijos Vyriausybės negauta nei klausimyno atsakymų, nei pastabų dėl pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies taikymo. Todėl Komisija pranešė Kinijos Vyriausybei, kad siekdama nustatyti, ar KLR esama didelių iškraipymų, ji naudosis turimais faktais, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį.

(35) Pranešimo apie inicijavimą 5.3.2 punkte Komisija taip pat nurodė, kad norėdama normaliąją vertę nustatyti remdamasi neiškraipytomis kainomis ar lyginamaisiais dydžiais, ji, atsižvelgusi į turimus įrodymus, tinkama tipiška šalimi pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą preliminariai pasirinko Turkiją. Komisija taip pat nurodė pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies pirmoje įtraukoje nustatytus kriterijus nagrinėsianti kitas galbūt tinkamas šalis.

(36) 2024 m. liepos 18 d. pranešimu byloje Komisija suinteresuotosioms šalims pranešė apie susijusius šaltinius, kuriuos ketino naudoti normaliajai vertei nustatyti, tipiška šalimi pasirinkus Turkiją. Tame pranešime Komisija pateikė visų su elektrinių dviračių gamyba susijusių gamybos veiksnių, tokių kaip žaliavos, darbo jėga ir energija, sąrašą. Be to, Komisija suinteresuotosioms šalims pranešė, kad pardavimo, bendrąsias ir administracines (toliau – PBA) išlaidas ir pelną ji nustatys remdamasi 206 pelningai veikiančių bendrovių, priskiriamų statistinio ekonominės veiklos rūšių klasifikatoriaus (paprastai vadinamo NACE) 30.9 kategorijai „Kitos, niekur kitur nepriskirtos transporto įrangos gamyba“, suvestinių finansinių ataskaitų duomenimis ([8]). Tų tipiškos šalies gamintojų duomenis rengia Turkijos centrinis bankas ir Turkijos statistikos institutas. Šalys buvo paragintos teikti pastabas, o pareiškėjas pateikė pastabų, į kurias buvo atsižvelgta, kaip aprašyta 67 konstatuojamojoje dalyje.

3.3. **Normalioji vertė**

(37) Pagrindinio reglamento 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „normalioji vertė paprastai yra nustatoma pagal kainas, kurias įprastomis prekybos sąlygomis moka arba turi mokėti nepriklausomi pirkėjai eksportuojančioje valstybėje“.

([8]) Bendrovių sąskaitų statistiniai duomenys, skelbiami adresu https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Tačiau pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punkte nustatyta: „jei <...> nustatoma, kad dėl didelių iškraipymų eksportuojančioje valstybėje pagal b punktą toje valstybėje netikslinga taikyti valstybės vidaus rinkos kainas ir sąnaudas, normalioji vertė apskaičiuojama tik remiantis gamybos ir pardavimo sąnaudomis, atitinkančiomis neiškraipytas kainas ar lyginamuosius standartus, taikant toliau nurodytas taisykles“ ir „įtraukiama neiškraipyta ir pagrįsta suma, aprėpianti administracines, pardavimo ir bendrąsias sąnaudas ir pelną“ (administracinės, pardavimo ir bendrosios sąnaudos toliau – PBA išlaidos).

(39) Kaip paaiškinta toliau, Komisija šiame tyrime padarė išvadą, kad remiantis turimais įrodymais ir atsižvelgiant į tai, kad Kinijos Vyriausybė ir gamintojai nebendradarbiavo, buvo tinkama taikyti pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalį.

3.3.1. *Didelių iškraipymų buvimas*

(40) Plienas ir aliuminis yra pagrindinės dviračių pramonės naudojamos žaliavos. Iš esmės visos pagrindinės dviračių dalys yra visiškai arba iš dalies gaminamos iš šių medžiagų. Dviračių rėmai, šakės ir rankenos paprastai gaminami iš plieno arba iš aliuminio. Ratai ir stipinų grandinės, perjungikliai, krumpliaračiai, trosai ir bagažinės paprastai gaminami iš plieno. Sparnai ir pedalai gaminami iš metalo arba plastiko (t. y. chemijos pramonės produktų). Prašyme nurodyti dideli iškraipymai, kuriuos Europos Komisija nustatė Kinijos plieno ir aliuminio pramonės sektoriuje atlikus naujausius tyrimus, pavyzdžiui, dėl iš Kinijos importuojamų plieninių tvirtinimo detalių, plieninių suvirintų vamzdžių ir vamzdelių, plieninių vėjo jėgainių bokštų, karštai valcuoto nerūdijančiojo plieno ([9]), apdirbamosios aliuminio folijos, aliuminio ekstruzijų, plokščių valcavimo produktų iš aliuminio, aliuminio folijos ir ratų su ratlankiais iš aliuminio ([10]). Remiantis prašymu, pakartotinės ir nuoseklios išvados šiose bylose yra aiškūs Kinijos plieno ir aliuminio produktų sąnaudų ir kainų sisteminių iškraipymų įrodymai, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkte.

(41) Kaip ir atlikdama ankstesnius tyrimus dėl KLR plieno ir aliuminio sektorių, Komisija šiame tyrime nagrinėjo, ar, atsižvelgiant į tai, kad esama didelių iškraipymų, tikslinga naudoti KLR vidaus rinkos kainas ir sąnaudas. Komisija tai darė remdamasi byloje turimais įrodymais, taip pat įrodymais, pateiktais prašyme, Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais ([11]) (toliau – ataskaita) ir jo atnaujintoje versijoje (toliau – atnaujinta ataskaita) ([12]), kurie pagrįsti viešai prieinamais

([9]) Žr. 2022 m. vasario 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/191, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės geležinėms arba plieninėms tvirtinimo detalėms nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 36, 2022 2 17); 2021 m. balandžio 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/635, kuriuo tam tikriems importuojamiems Baltarusijos, Kinijos Liaudies Respublikos ir Rusijos kilmės suvirintiems vamzdžiams ir vamzdeliams iš geležies arba nelegiruotojo plieno nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 132, 2021 4 19); 2021 m. gruodžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/2239, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plieniniams pramoninių vėjo jėgainių bokštams nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 450, 2021 12 16) ir 2021 m. gruodžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/2239, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plieniniams pramoninių vėjo jėgainių bokštams nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 450, 2021 12 16).

([10]) Žr. 2021 m. birželio 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/983, kuriuo importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės apdirbamajai aliuminio folijai nustatomas laikinasis antidempingo muitas, (OL L 216, 2021 6 18); 2021 m. gruodžio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/2170, kuriuo importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės apdirbamajai aliuminio folijai nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 438, 2021 12 8); 2020 m. spalio 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2020/1428, kuriuo importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės aliuminio ekstruzijoms nustatomas laikinasis antidempingo muitas, (OL L 336, 2020 10 13); 2021 m. kovo 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/546, kuriuo importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės aliuminio ekstruzijoms nustatomas galutinis antidempingo muitas ir galutinis laikinojo muito surinkimas, (OL L 109, 2021 3 30); 2021 m. balandžio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/582, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems valcavimo produktams iš aliuminio nustatomas laikinasis antidempingo muitas, (OL L 124, 2021 4 12); 2021 m. spalio 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/1784, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems valcavimo produktams iš aliuminio nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 359, 2021 10 11); 2022 m. kovo 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/402, kuriuo, atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1036 11 straipsnio 2 dalį, tam tikrai importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės aliuminio folijai nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 83, 2022 3 10); 2023 m. sausio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2023/112, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės ratams su ratlankiais iš aliuminio nustatomas galutinis antidempingo muitas, (OL L 18, 2023 1 19); 2018 m. liepos 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/1012, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams nustatomas laikinasis antidempingo muitas ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/671, (OL L 181, 2018 7 18).

([11]) Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SWD (2017) 483 *final*/2, 2017 12 20, paskelbta adresu https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=lt.

([12]) Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais, 2024 m. balandžio 10 d. SWD(2024) 91 *final*, paskelbta adresu https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=lt.

šaltiniais. Atliekant šią analizę buvo nagrinėjamas didelis valstybės kišimasis į KLR ekonomiką apskritai ir konkreti rinkos padėtis atitinkamame sektoriuje, įskaitant peržiūrimąjį produktą. Be to, Komisija šiuos įrodymus papildė pati atlikusi tyrimą dėl įvairių kriterijų, tinkamų didelių iškraipymų buvimui KLR patvirtinti, kaip jau buvo nustatyta ir per ankstesnius tyrimus.

(42) Prašyme teigiama, kad valstybės kišimasis daro didelį poveikį visai Kinijos ekonomikai, todėl šiame tyrime negali būti naudojamos Kinijos elektrinių dviračių pramonės vidaus rinkos kainos ir sąnaudos. Visų pirma prašyme nurodyta, kad Kinijos elektrinių dviračių pramonei būdinga didelė valdžios turimos nuosavybės teisės dalis, valstybės įtaka ir (arba) valstybės subsidijavimas, o keli elektrinių dviračių gamintojai tiesiogiai arba per asociacijas palaiko glaudžius ryšius su Kinijos Vyriausybe, regioninės ar vietos valdžios institucijomis. Šiai pozicijai pagrįsti prašyme buvo nurodyta ataskaita, Kinijos teisės aktai, tolesnės ataskaitos, taip pat papildomi pagrindo neturintys įrodymai dėl iškraipymų, buvusių peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

(43) Kaip minėta 40 konstatuojamojoje dalyje, prašyme buvo nurodyti naujausi tyrimai, kuriuos atlikdama Komisija nustatė, kad dėl didelio valstybės kišimosi KLR iškraipomas veiksmingas išteklių paskirstymas pagal rinkos principus ([13]). Konkrečiau prašyme teigiama, kad Kinijos ekonomikos, įskaitant elektrinių dviračių ir dviračių sektorių, kryptis iš esmės nustatoma taikant sudėtingą planavimo sistemą, pagal kurią suformuojami prioritetai ir iškeliami tikslai, kurių turi siekti centrinės ir vietos valdžios institucijos. Šiomis politikos priemonėmis diskriminuojama vietos tiekėjų naudai arba kitaip veikiama laisvoji rinka. Prašyme taip pat nurodyta, kad Kinijos planavimo sistemoje ištekliai nukreipiami į sektorius, kuriuos Vyriausybė įvardija kaip strateginius arba kitaip politiškai svarbius, o ne skirstomi atsižvelgiant į rinkos jėgas. Be to, prašyme nurodyta, kad yra iškraipomos daugumos, jei ne visų, Kinijos elektrinių dviračių gamybos veiksnių, įskaitant dviračių dalims gaminti naudojamą plieną ir aliuminį, elektros energiją, žemę ir darbo jėgą, sąnaudos.

(44) Prašyme pateikta elementų, iš kurių matyti, kad esama iškraipymų, nurodytų pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkto pirmoje–šeštoje įtraukose, pavyzdžių. Prašyme taip pat nurodyta, kad elektrinių dviračių ir jų dalių (t. y. baterijų, variklių, valdymo blokų ir lengvųjų metalų komponentų) pramonės sektoriai yra laikomi pagrindiniais ir (arba) strateginiais pramonės sektoriais, kurių plėtros Kinijos Vyriausybė aktyviai siekia kaip politikos tikslo. Visų pirma prašyme nurodyta, kad Kinijos Vyriausybė aktyviai skatina Kinijos dviračių ir elektrinių dviračių pramonę nacionalinėmis, regioninėmis ir vietos lygmens priemonėmis, pavyzdžiui, 14-uoju bendruoju penkmečio planu ([14]), pranešimu apie strategiją „Pagaminta Kinijoje 2025“ ([15]), Vidurio ir Vakarų Kinijos regiono pramonės šakų, kurios turėtų skatinti investicijas užsienyje, katalogu (2020 m. versija) ([16]) ir pramonės struktūros koregavimo gairių katalogu ([17]) (baterijos ir lengvosios medžiagos). Prašyme taip pat nurodytos kelios provincijos, tarp jų, pvz., Tiandzinas, Hebėjus, Dziangsu, Džedziangas, Šandongas ir Guangdongas, kurios į savo regioninius planus yra įtraukusios dviračių ir (arba) elektrinių transporto priemonių pramonės sektorius.

([13]) Žr. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/2068 80 konstatuojamąją dalį; Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/191 208 konstatuojamąją dalį, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/95 59 konstatuojamąją dalį, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/2239 67–74 konstatuojamąsias dalis, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/635 149–150 konstatuojamąsias dalis.

([14]) 14-asis ekonominio bei socialinio vystymosi ir 2035 m. perspektyvų penkmečio planas, skelbiamas adresu https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([15]) Skelbiama adresu https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([16]) Skelbiama adresu https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (nuo p. 29) (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([17]) Skelbiama adresu https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

(45) Taigi prašyme laikomasi pozicijos, kad kainos ar sąnaudos, įskaitant žaliavų, energijos ir darbo sąnaudas, nepriklauso nuo atvirosios rinkos jėgų, nes jas veikia didelis valstybės kišimasis, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punktą. Tuo remiantis, pagal prašymą šiuo atveju netikslinga naudoti vidaus rinkos kainų ir sąnaudų normaliajai vertei nustatyti.

(46) Kinijos Vyriausybė nepateikė pastabų ar įrodymų, kuriais patvirtinami arba paneigiami byloje, įskaitant ataskaitą, surinkti įrodymai, taip pat papildomi pareiškėjo pateikti įrodymai dėl didelių iškraipymų buvimo ir (arba) dėl pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies taikymo šiuo atveju tinkamumo.

(47) Komisijos tyrimu buvo patvirtintas prašyme išdėstytas tvirtinimas, kad Kinijos Vyriausybė elektrinių dviračių pramonės sektorių ir toliau laiko esminiu sektoriumi. Tai patvirtinta daugelyje nacionaliniu, regioniniu ir savivaldybių lygmenimis skelbiamų planų, nurodymų ir kitų dokumentų, kuriuose daugiausia dėmesio skiriama dviračių pramonei apskritai ir konkrečiai elektrinių dviračių pramonės sektoriui.

(48) 14-ajame penkmečio bendrajame plane Kinijos elektrinių dviračių pramonės sektorius konkrečiai minimas kaip skatinamasis sektorius. Be to, elektrinių dviračių pramonės sektorius buvo nurodytas kaip skatinamasis pramonės sektorius įvairiuose Kinijos Vyriausybės patvirtintuose kataloguose, pavyzdžiui, paminėtuose 44 konstatuojamojoje dalyje.

(49) Be to, Kinijos Vyriausybė ir regioninės valdžios institucijos taip pat paskelbė konkretiems sektoriams skirtus planus ir paramos programas dviračių pramonei. Pavyzdžiui, 2022 m. gairėse dėl aukštos kokybės lengvosios pramonės plėtros MIIT 2022/68 ([18]) pateikiama konkreti informacija apie pagrindinių technologijų MTP projektus, kuriuose minimos dviračių pavarų ir didelio efektyvumo ličio jonų baterijų saugumo užtikrinimo technologijos. Jose taip pat pateikiama informacija apie su dviračiais susijusius naujoviškų produktų gamybos inžinerijos metodus, pvz., ilgiems atstumams bekele važiuoti tinkamų ir našių sulankstomų dviračių, taip pat pažangiųjų elektrinių dviračių. Siekdami skatinti elektrinių dviračių pramonės sektoriaus plėtrą, Kinijos Liaudies Respublikos pramonės ir informacinių technologijų ministerija, Valstybinė rinkos reguliavimo administracija ir Nacionalinis priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo biuras paskelbė 2024 m. elektrinių dviračių pramonės standartines sąlygas ([19]) ir elektrinių dviračių pramonės sektoriaus standartines pranešimų valdymo priemones (MIIT) ([20]), o pranešime nurodyta, kad „naujos gamybos įmonės ir nauji bei išplėstiniai projektai turėtų atitikti nacionalinės pramonės politikos nuostatas. Įmonės turėtų didinti technologines inovacijas, gerinti produktų kokybę, skatinti aukščiausios klasės, pažangią ir ekologišką pertvarką ir esamų gamybos linijų modernizavimą, taip pat mažinti statybos projektų, kuriais siekiama tiesiog padidinti gamybos pajėgumus, skaičių. Sudaryti regionams sąlygas skatinti parkais grindžiamą ir intensyvią elektrinių dviračių pramonės sektoriaus plėtrą“. Be to, pranešime buvo pateikta informacija apie elektrinių dviračių pramonės sektoriaus priežiūrą ir valdymą, nurodant, kad „pramonės asociacijos organizuoja įmones, siekdamos stiprinti pramonės savidrausmę, padeda įmonėms vykdyti gamybos ir verslo veiklą pagal teisės aktus ir padeda kompetentingam pramonės padaliniui įgyvendinti šias standartines sąlygas ir vykdyti tolesnę jų priežiūrą“.

([18]) 2022 m. gairės dėl aukštos kokybės lengvosios pramonės plėtros, skelbiamos adresu https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([19]) Taip pat žr. 2024 m. birželio 12 d. MOFCOM interneto svetainėje paskelbtą straipsnį „Kinijos elektriniai dviračiai aktyviai plečia iniciatyvos „Viena juosta, vienas kelias“ rinką“: http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) 2024 m. elektrinių dviračių pramonės standartinės sąlygos ir elektrinių dviračių pramonės sektoriaus standartinės pranešimų valdymo priemonės (MIIT), skelbiamos adresu http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

(50) Kiti su elektriniais dviračiais susiję pramonės politikos tikslai taip pat matomi provincijų, pavyzdžiui, Šandongo ([21]), Hebėjaus ([22]), Tiandzino ([23]), Dzinghajaus ir Dziangsu ([24]), planavimo dokumentuose. Dziangsu provincija yra pagrindinė KLR elektrinių dviračių gamybos provincija, o jos elektrinių dviračių gamyba sudaro apie 20 % šalies elektrinių dviračių gamybos ([25]). Šioje provincijoje veikia aukštųjų technologijų pramonės parkas „Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone“, o tai yra pirmaujantis pramonės rajonas, kuriame gaminami dviračiai apskritai ir visų pirma elektriniai dviračiai ([26]) ir kuriam Kinijos lengvosios pramonės federacijos ir Kinijos dviračių asociacijos ekspertų grupė suteikė Kinijos dviračių ir elektrinių dviračių sostinės vardą ([27]).

(51) Kalbant apie Kinijos Vyriausybės galimybę kištis į kainas ir sąnaudas per valstybės dalyvavimą bendrovių veikloje, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkto antroje įtraukoje, atlikus tyrimą nustatyta, kad Kinijos dviračių asociaciją (KDA) kontroliuoja Kinijos komunistų partija, kaip nustatyta ir šios asociacijos įstatuose ([28]). Visų pirma KDA 21 straipsnyje nustatyta direktorių valdybos sudėtis ir sąlygos, kurias jie turi atitikti: be kita ko, „remti Kinijos komunistų partijos vadovybę, sąžiningai įgyvendinti partijos poziciją, principus ir politiką, laikytis įstatymų ir kitų teisės aktų, laikytis socialinės ir profesinės etikos principų, užtikrinti aukštą politinę kokybę ir profesionalumą“. Be to, Dziangsu dviračių asociacijos įstatų ([29]) 4 straipsnyje nurodoma, kad „pagal Kinijos komunistų partijos Konstitucijos nuostatas ši asociacija įsteigia Kinijos komunistų partijos organizaciją, vykdo partijos veiklą ir sudaro būtinas sąlygas partijos organizacijai veikti“, o 5 straipsnyje nurodyta, kad „Šios asociacijos registravimo institucija yra Dziangsu provincijos civilinių reikalų departamentas. Ši asociacija pripažįsta Dziangsu provincijos Civilinių reikalų departamento ir kitų susijusių departamentų verslo gaires ir priežiūrą bei valdymą.“

(52) Kalbant apie pagrindinius elektrinių dviračių gamintojus, atlikus tyrimą taip pat nustatyta, kad bendrovė „Fushida“ yra KDA narė, o jos generalinis direktorius yra partijos filialo sekretorius ([30]). Bendrovės „Shanghai Phoenix“ 24,36 % akcijų priklauso valstybei ([31]), o jos pirmininkas nuo 2023 m. sausio mėn. yra partijos komiteto sekretorius. „Flying Pigeon“ yra valstybės valdoma įmonė, priklausanti per VVTPAK valstybės valdomų įmonių grupei „Tianjin Bohai Light Industry Investment Group“ ([32]). Dėl prekių ženklą „Shanghai Forever“ valdančios privačios bendrovės „Zhonglu co.“ pažymėtina, kad bendrovės pirmininkas yra partijos komiteto sekretoriaus pavaduotojas ([33]).

([21]) 2022 m. elektriniams dviračiams taikomos Šandongo vadovybės nustatytos priemonės, skelbiamos adresu https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([22]) Hebėjaus 14-asis aukštos kokybės gamybos pramonės plėtros penkmečio planas, skelbiamas adresu http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([23]) Tiandzino 14-asis aukštos kokybės gamybos pramonės plėtros penkmečio planas, skelbiamas adresu https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([24]) Dziangsu pranešimas dėl 2024 m. įrangos atnaujinimo pramonės srityje skatinimo įgyvendinimo plano, skelbiamas adresu https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([25]) Žr. 2023 m. lapkričio 21 d. spaudoje paskelbtą straipsnį: https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([26]) 2023 m. gruodžio 11 d. spaudoje paskelbtas straipsnis apie Tiandzino ir Dzinghajaus dviračių klasterį „Dviračiai, elektriniai dviračiai. Kodėl Dzinghajus vadinamas sostine? Dzinghajaus rajonas sukūrė viso ciklo pramonės grandinę, kurioje „maži ratai“ skatina „didžiąją plėtrą“: https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([27]) 2024 m. liepos 4 d. spaudoje paskelbtas straipsnis apie Dzinghajaus pramonės parką „Bendrovės „AIMA Technology“ Tiandzino gamyklos robotų padalinys dirba“: https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([28]) KDA 3 straipsnis, paskelbta adresu http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([29]) Žr. http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([30]) Žr. https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([31]) Žr. bendrovės 2023 m. metinę ataskaitą (p. 9, 28 ir 65), paskelbtą adresu http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([32]) Žr. https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([33]) Žr. bendrovės 2023 m. metinę ataskaitą (p. 22), paskelbtą adresuhttp://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

(53) Be to, peržiūrimojo produkto sektoriuje taikoma diskriminacinė politika vidaus gamintojų naudai arba kitaip veikiama rinka, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkto trečioje įtraukoje. Atlikus tyrimą buvo nustatyta daugiau politikos dokumentų, iš kurių matyti, kad pramonei yra naudingos Vyriausybės gairės ir kišimasis į elektrinių dviračių sektorių. Be to, Dzinghajaus rajono dviračių pramonė 2023 m. buvo įtraukta į tipiškų mažųjų ir vidutinių įmonių pramonės klasterių sąrašą, kurį paskelbė Pramonės ir informacinių technologijų ministerija (žr. 49 konstatuojamąją dalį) ([34]).

(54) Be to, atliekant šį tyrimą nebuvo pateikta jokių įrodymų, kad elektrinių dviračių sektoriuje nebūtų valstybės kišimosi į finansų sistemą, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkto šeštoje įtraukoje. Pavyzdžiui, atlikus tyrimą patvirtinta, kad bendrovė „Shanghai Phoenix“ 2022 ir 2023 m. naudojosi Vyriausybės subsidijomis, kaip nurodyta šios bendrovės 2023 m. metinėje ataskaitoje ([35]). Prekės ženklą „Shanghai Forever“ valdanti bendrovė „Zhonglu co“ taip pat gavo Vyriausybės subsidijų, kaip nurodyta šios bendrovės 2023 m. metinėje ataskaitoje ([36]).

(55) Galiausiai Komisija primena, kad peržiūrimajam produktui gaminti reikalingi įvairūs gamybos ištekliai (taip pat žr. 40 konstatuojamąją dalį). Kai elektrinių dviračių gamintojai perka šiuos gamybos išteklius / dėl jų sudaro sutartis, jų mokamos kainos (kurios į sąskaitas įtraukiamos kaip jų sąnaudos) yra aiškiai veikiamos tų pačių minėtųjų sisteminių iškraipymų. Pavyzdžiui, gamybos išteklių tiekėjai naudoja darbo jėgą, kuri yra veikiama iškraipymų. Jie gali skolintis pinigų, kurie yra susiję su iškraipymais finansų sektoriuje / paskirstant kapitalą. Be to, jiems taikoma planavimo sistema, kuri taikoma visuose valdžios lygmenyse ir visuose sektoriuose.

(56) Todėl negalima naudoti ne tik elektrinių dviračių pardavimo vidaus rinkoje kainų, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą, bet ir jokių gamybos išteklių (įskaitant žaliavas, energiją, žemę, finansavimą, darbo jėgą ir kt.) sąnaudų, kurioms poveikis taip pat yra daromas, nes jų kainodarą veikia didelis valstybės kišimasis, kaip aprašyta atnaujintos ataskaitos I ir II dalyse. Iš tiesų, aprašytas valstybės kišimasis kapitalo, žemės, darbo jėgos, energijos ir žaliavų pasiskirstymo srityse pastebimas visoje KLR. Tai reiškia, pavyzdžiui, kad gamybos išteklius, kuris buvo pagamintas KLR derinant įvairius gamybos veiksnius, yra susijęs su dideliais iškraipymais. Tas pat pasakytina apie visus gamybos išteklius.

(57) Apibendrinant, turimi įrodymai parodė, kad peržiūrimojo produkto kainos ar sąnaudos, įskaitant žaliavų, energijos ir darbo jėgos sąnaudas, nepriklauso nuo atvirosios rinkos jėgų, nes, kaip matyti iš faktinio arba galimo vieno arba daugiau pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkte nurodytų atitinkamų elementų poveikio, jas veikia didelis valstybės kišimasis, kaip tai suprantama pagal tą punktą. Tuo remdamasi ir atsižvelgdama į tai, kad Kinijos Vyriausybė visiškai nebendradarbiavo, Komisija padarė išvadą, kad šiuo atveju netikslinga naudoti vidaus rinkos kainų ir sąnaudų normaliajai vertei nustatyti. Todėl Komisija normaliąją vertę apskaičiavo remdamasi tik gamybos ir pardavimo sąnaudomis, atitinkančiomis neiškraipytas kainas ar lyginamuosius dydžius, t. y. šiuo atveju, kaip aptarta kitame skirsnyje, atitinkamomis gamybos ir pardavimo sąnaudomis tinkamoje tipiškoje šalyje, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punkte.

([34]) 2024 m. liepos 4 d. spaudoje paskelbtas straipsnis apie Dzinghajaus pramonės parką „Bendrovės „AIMA Technology“ Tiandzino gamyklos robotų padalinys dirba“: https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([35]) Žr. bendrovės 2023 m. metinę ataskaitą (p. 165), paskelbtą adresuhttp://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

([36]) Žr. bendrovės 2023 m. metinę ataskaitą (p. 116), paskelbtą adresuhttp://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (žiūrėta 2024 m. rugpjūčio 29 d.).

3.3.2. *Tipiška šalis*

3.3.2.1. Bendrosios pastabos

(58) Pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalį tipiška šalis buvo pasirinkta remiantis šiais kriterijais:

— ekonominio išsivystymo lygis panašus į KLR. Šiuo tikslu Komisija, remdamasi Pasaulio banko duomenų baze, naudojo šalis, kurių vienam gyventojui tenkančios bendrosios nacionalinės pajamos panašios į KLR ([37]),

— peržiūrimojo produkto gamyba toje šalyje ([38]),

— lengvai prieinami susiję duomenys tipiškoje šalyje,

— Jeigu yra daugiau kaip viena galima tipiška šalis, prireikus pirmenybė turėtų būti teikiama tai šaliai, kurioje užtikrinamas tinkamas socialinės ir aplinkos apsaugos lygis.

(59) Kaip paaiškinta 36 konstatuojamojoje dalyje, Komisija 2024 m. liepos 18 d. paskelbė pranešimą byloje dėl šaltinių normaliajai vertei nustatyti. Šiame pranešime aprašyti faktai ir įrodymai, kuriais grindžiami atitinkami kriterijai, o suinteresuotosios šalys informuotos apie Komisijos ketinimą šioje byloje tinkama tipiška šalimi laikyti Turkiją, jeigu būtų patvirtinta, kad yra didelių iškraipymų pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalį.

(60) Vadovaudamasi pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalyje išvardytais kriterijais Komisija nustatė, kad Turkijos ekonominio išsivystymo lygis panašus į KLR. Pasaulio bankas pagal bendrąsias nacionalines pajamas Turkiją priskiria prie didesnių vidutinių pajamų šalių. Be to, buvo nustatyta, kad Turkijoje gaminamas peržiūrimasis produktas, o susiję duomenys yra lengvai prieinami.

(61) Galiausiai, nustačius, kad, remiantis visais pirmiau išvardytais elementais, Turkija yra tinkama tipiška šalis, ir nė vienai iš suinteresuotųjų šalių nepasiūlius jokios kitos tinkamos tipiškos šalies, nereikėjo atlikti socialinės ir aplinkos apsaugos lygio vertinimo pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punkto pirmos įtraukos paskutinį sakinį.

3.3.2.2. Išvada

(62) Kadangi nebuvo bendradarbiaujama, kaip pasiūlyta prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą, ir atsižvelgiant į tai, kad Turkija atitiko pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punkto pirmoje įtraukoje nustatytus kriterijus, Komisija tinkama tipiška šalimi pasirinko Turkiją.

3.3.3. *Neiškraipytoms sąnaudoms nustatyti naudoti šaltiniai*

(63) Pranešime dėl atitinkamų šaltinių, naudotinų normaliajai vertei nustatyti, remdamasi prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą pateikta informacija, kuri buvo tinkamai atnaujinta gavus tikslesnės informacijos, Komisija išvardijo gamybos veiksnius, tokius kaip medžiagos, energija ir darbo jėga, kuriuos Sąjungos ir Turkijos gamintojai naudoja peržiūrimajam produktui gaminti. Komisija taip pat nurodė, kad siekdama nustatyti neiškraipytas daugumos gamybos veiksnių, ypač svarbiausių žaliavų, sąnaudas, normaliajai vertei pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą apskaičiuoti ji naudosis duomenų baze „Global Trade Atlas“ (GTA) ([39]) duomenimis. Be to, Komisija pareiškė, kad neiškraipytoms darbo ir energijos sąnaudoms nustatyti ji naudos Turkijos statistikos instituto ([40]) duomenis.

(64) Komisija taip pat nurodė, kad siekdama nustatyti pagrįstas PBA išlaidų ir pelno sumas ji naudosis 206 įmonių, kurių veikla priskiriama NACE 30.9 kategorijai, finansiniais duomenimis, gautais iš Bendrovių sąskaitų statistinių duomenų, kaip nurodyta 36 konstatuojamojoje dalyje.

([37]) „World Bank Open Data“ – didesnių vidutinių pajamų šalys, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Jeigu peržiūrimasis produktas negaminamas jokioje šalyje, kurios išsivystymo lygis panašus, gali būti atsižvelgiama į tos pačios bendrosios kategorijos produkto ir (arba) peržiūrimojo produkto sektoriaus gamybą.

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

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

(65) Komisija suinteresuotosioms šalims taip pat pranešė, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu kai kurie gamybos veiksniai (dažai, gruntas ir EPAC elektros detalių rinkiniai) sudarė nedidelę visų žaliavų / sudedamųjų dalių sąnaudų dalį (bendrai mažiau nei 1 % visų žaliavų / sudedamųjų dalių sąnaudų). Todėl Komisija šiuos kitus gamybos veiksnius laikė vartojimo prekėmis ir šias vartojimo prekes išreiškė visų žaliavų sąnaudų procentine dalimi.

(66) Be to, Komisija įtraukė gamybos pridėtinių išlaidų vertę siekdama aprėpti sąnaudas, kurios nėra įtrauktos į pirmiau nurodytus gamybos veiksnius. Komisija, remdamasi pareiškėjo pateikta konkrečia Sąjungos gamintojų ir su jais susijusių bendrovių informacija, nustatė gamybos pridėtinių išlaidų ir tiesioginių gamybos sąnaudų santykį ([41]).

(67) Atsižvelgdama į pareiškėjo pastabas dėl prie bylos pridėto pranešimo, Komisija atliko du gamybos veiksnių sąrašo pakeitimus. Pirma, buvo ištaisyta korektūros klaida, kai vietoje su baterijomis susijusios informacijos buvo netyčia nurodyta su dviračio elektriniu varikliu susijusi informacija. Antra, vietoje pranešime naudotų keturių gamybos veiksnių (skriejikų komplektų, pedalų, galinių stebulių ir priekinių stebulių) prekių kodų buvo nurodyti tikslesni prekių kodai, kurie yra tiesiogiai susiję su atitinkamomis dalimis. Šie pakeitimai buvo įtraukti į 1 lentelę.

3.4. **Neiškraipytos sąnaudos ir lyginamieji dydžiai**

3.4.1. *Gamybos veiksniai*

(68) Atsižvelgiant į visą prašyme ir vėliau pareiškėjos pateiktą informaciją, taip pat per tikrinamąjį vizitą surinktą informaciją, siekiant nustatyti normaliąją vertę pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą, nustatyti šie gamybos veiksniai ir jų šaltiniai:

1 lentelė

Elektrinių dviračių gamybos veiksniai

Gamybos veiksnys	Prekės kodas	Neiškraipyta vertė (CNY)	Matavimo vienetas	Informacijos šaltinis
Žaliavos				
Adapteriai (elektrinės dalys)	39235090	55,13	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Adapteriai (kiti)	39235090, 87149990	1,61	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Baterija	85076	1 487,88	Vienetas	GTA
Baterijos gaubtas	39235090	54,78	Kilogramas	GTA
Skambutis	871499	3,64	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Stabdis	87149420	282,49	Kilogramas	GTA
Stabdžio vidaus laidas	8714 99	2,83	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Stabdžio svirtis	87149490	14,24	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Trosų grupė	–	3,73	Metras	Prašymas atlikti peržiūrą
Grandinė	73151110, 73151900	32,53	Metras	Prašymas atlikti peržiūrą

([41]) Pareiškėjas apskaičiavo, kad pridėtinės išlaidos (nuoma, vartojimo prekės ir kt.) sudaro 1 % visų elektrinių dviračių gamybos sąnaudų. Žr. prašymo atlikti peržiūrą 40.0 ir 40.1 priedus, su kuriais galima susipažinti Tron.tdi t24.000754.

Gamybos veiksnys	Prekės kodas	Neiškraipyta vertė (CNY)	Matavimo vienetas	Informacijos šaltinis
Grandinės gaubtas	871499900019	36,29	Komplektas	Prašymas atlikti peržiūrą
Grandinės gaubto laikiklis	87149990	3,83	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Jungiamasis elementas	871499	0,56	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Skriejikų komplektas	87149630	120,22	Kilogramas	GTA
Dekalė	490890	511,63	Kilogramas	GTA
Elektrinės dviračio dalys	871499	1,38	Metras	Prašymas atlikti peržiūrą
Elektros laidas	871499	51,00	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Elektrinis dviračio variklis	8501310090	1 162,33	Vienetas	GTA
Šakė	87149130	626,86	Vienetas	GTA
Rėmas	871491100019	1 485,75	Vienetas	GTA
Rėmo priedai	871499900019	5,47	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Priekinė stebulė	871493	185,46	Kilogramas	GTA
Rankena	87149990	11,03	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Vairas	87149910	28,65	Vienetas	GTA
Vairo stiebas	87149990	37,13	Kilogramas	GTA
Priekinis žibintas	871499	115,77	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Priekinio žibinto laikiklis	871499	14,59	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Priekinis komplektas	87149190	59,39	Kilogramas	GTA
Priekinio komplekto kompresorius	87149190	3,83	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Vidinis vamzdelis	401320	5,96	Vienetas	GTA
Paspyrys	871499	32,47	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Sparnas	87149990	56,85	Komplektas	Prašymas atlikti peržiūrą
Sparno detalės	87149990	15,68	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Pavarų įvorės detalės	87149990	15,85	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Stipinų jungiamosios veržlės	87149990	5,67	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Išorinis gaubtas	–	5,13	Metras	Prašymas atlikti peržiūrą
Pedalas	87149610	42,23	Pora	GTA
Galinė bagažinė	87149930	97,30	Vienetas	GTA

Gamybos veiksnys	Prekės kodas	Neiškraipyta vertė (CNY)	Matavimo vienetas	Informacijos šaltinis
Galinis pavarų perjungiklis	87149950	168,27	Kilogramas	GTA
Galinė įvorė	871493	185,46	Kilogramas	GTA
Galinis krumpliaratis	871493	185,46	Kilogramas	GTA
Ratlankis	87149210	85,76	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Ratlankio juosta	8714999	1,23	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Sraigtas	871499	43,32	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Balnelis	871495	81,05	Kilogramas	GTA
Sėdynės užvarža	87149990	37,13	Kilogramas	GTA
Sėdynės laikiklis	87149990	37,13	Kilogramas	GTA
Pavarų perjungiklis	87149990	37,13	Kilogramas	GTA
Spidometras	871499	364,85	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Stipinas	87149990	37,13	Kilogramas	GTA
Stipinų apsauga	87149990	3,83	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Perjungiklis	39235090	54,78	Kilogramas	GTA
Galinis žibintas	871499	12,92	Vienetas	Prašymas atlikti peržiūrą
Padanga	401150	22,52	Vienetas	GTA
Darbo jėga				
Darbo jėga	Nėra duomenų	50,90	Valandos	Turkijos statistikos institutas ([1])
Elektros energija				
Elektros energija	Nėra duomenų	0,892	kWh	Turkijos statistikos institutas ([1])
Dujos	Nėra duomenų	4,112	kWh	Turkijos statistikos institutas ([1])

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

3.4.1.1. Žaliavos

(69) Elektrinių dviračių gamybos procesai yra panašūs visame pasaulyje – nėra didelių skirtumų tarp KLR, Sąjungoje ir kitose šalyse naudojamų gamybos procesų ar žaliavų.

(70) Siekdama nustatyti neiškraipytą iki tipiškos šalies gamintojo gamyklos pristatomų žaliavų kainą, Komisija rėmėsi vidutine svertine importo į tipišką šalį kaina, nurodyta GTA, prie kurios pridėjo importo muitus. Importo kaina tipiškoje šalyje buvo nustatyta kaip importo iš visų trečiųjų šalių, išskyrus KLR, ir iš Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/755 1 priede išvardytų šalių, kurios nėra PPO narės, vieneto kainų svertinis vidurkis ([42]). Komisija nusprendė neįtraukti importo iš KLR į tipišką šalį, nes 57 konstatuojamojoje dalyje ji padarė išvadą, kad šiuo atveju netinkama naudoti KLR vidaus rinkos kainų ir sąnaudų, nes esama didelių iškraipymų, kaip apibrėžta

([42]) 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/755 dėl bendrų importo iš tam tikrų trečiųjų šalių taisyklių (OL L 123, 2015 5 19, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad tų šalių vidaus rinkos kainos negali būti naudojamos normaliajai vertei nustatyti.

pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies b punkte. Kadangi nėra įrodymų, kad tie patys iškraipymai nedaro tokio paties poveikio eksportui skirtiems produktams, Komisija manė, kad tie patys iškraipymai turėjo įtakos eksporto kainoms. Neįtraukus importo iš KLR į tipišką šalį, importo iš kitų trečiųjų šalių apimtis tebebuvo tipiška.

(71) Komisija nenustatė jokio kito svarbios apimties importo iš kitų iškraipytų šaltinių.

(72) Dėl kai kurių gamybos veiksnių remiantis GTA statistiniais duomenimis buvo nurodytos kainos už toną / kilogramą, o elektrinių dviračių gamybos suvartojimo vertės buvo išreikštos vienetais (arba kitaip, pvz., metrais). Tai pasakytina apie šiuos gamybos veiksnius: jungiklius, stabdžius, skriejikų komplektus, galinius pavarų perjungiklius, galinius krumpliaračius, perjungiklius, priekines stebules, galines stebules, stipinus, dekales, priekinius komplektus, pedalus, balnelius, sėdynių užvaržas ir sėdynių laikiklius. Nustatydama šiems gamybos veiksniams taikytinus perskaičiavimo koeficientus, Komisija rėmėsi pareiškėjų prašyme pateiktais paaiškinimais ir patvirtinamaisiais įrodymais ([43]). Šie įrodymai buvo specializuotų interneto svetainių informacija ([44]) ir pačių pareiškėjų apskaičiuotas kiekvienos detalės svoris ([45]).

(73) Atrinktų Sąjungos gamintojų dėl kelių gamybos veiksnių patirtos faktinės sąnaudos peržiūros tiriamuoju laikotarpiu sudarė nedidelę visų žaliavų sąnaudų dalį. Kadangi naudojama šių sąnaudų vertė neturėjo didelės įtakos dempingo skirtumo skaičiavimams, kad ir koks šaltinis būtų naudojamas, Komisija nusprendė įtraukti šias sąnaudas į vartojimo prekių sąnaudas, kaip paaiškinta 65 konstatuojamojoje dalyje.

(74) Atsižvelgdama į tai, kad nebuvo bendradarbiaujama ir nebuvo kitų bylos duomenų, remdamasi pareiškėjo pateiktais duomenimis, Komisija nustatė, kad vartojimo prekių ir visų žaliavų / sudedamųjų dalių sąnaudų santykis buvo 1 %. Tada, naudojant nustatytas neiškraipytas kainas, ši procentinė dalis buvo pridėta prie perskaičiuotų žaliavų / sudedamųjų dalių sąnaudų.

(75) Paprastai prie šių importo kainų taip pat reikėtų pridėti vidaus vežimo kainas. Tačiau, atsižvelgdama į tai, kad nebuvo bendradarbiaujama, ir į šios priemonių galiojimo termino peržiūros tyrimo pobūdį (tikslas – nustatyti, ar dempingas tęsėsi per peržiūros tiriamąjį laikotarpį arba ar galėtų pasikartoti, o ne jo tikslų mastą), Komisija nusprendė, kad koreguoti atsižvelgiant į vidaus vežimo kainas nereikia. Dėl tokio koregavimo tik padidėtų normalioji vertė, taigi ir dempingo skirtumas.

3.4.1.2. Darbo jėga

(76) Turkijos statistikos institutas skelbia išsamią informaciją apie darbo užmokestį įvairiuose Turkijos ekonomikos sektoriuose. Komisija naudojo naujausius turimus vidutinių darbo sąnaudų NACE 30 sektoriuje statistinius duomenis (2022 m.), į kuriuos buvo įtrauktos elektrinių dviračių gamybos darbo sąnaudos ([46]). Taip apskaičiuotos vidutinės valandos darbo sąnaudos buvo toliau koreguojamos atsižvelgiant į infliaciją, naudojant darbo sąnaudų indeksą ([47]), kad būtų atsižvelgta į peržiūros tiriamojo laikotarpio sąnaudas.

([43]) Žr. prašymo 40.2 priedą, pateiktą Tron.tdi t24.000754 ir kaip pranešimo dėl šaltinių, kuriais naudotasi normaliajai vertei nustatyti, priedą (Tron.tdi t24.006125).

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

([45]) Šie skaičiavimai buvo atlikti tam tikrą prekę (pvz., galinę stebulę) uždėjus ant skaitmeninių svarstyklių ir padalijus tos prekės importo statistikoje nurodytą bendrą svorį iš vieneto svorio.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. rugsėjo 6 d.).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. rugsėjo 6 d.).

3.4.1.3. Elektros energija

(77) Siekdama nustatyti lyginamąją elektros energijos kainą, Komisija naudojo elektros energijos tarifų lentelėse nurodytas kainas, pagrįstas Turkijos energijos rinkos reguliavimo institucijos (ERRI) reguliariai skelbiamomis sąskaitomis už elektros energiją ([48]). Komisija naudojo duomenis, susijusius su 2023 m. pramonės sektoriaus elektros energijos kainomis kurušais už kWh, t. y. 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Gamtinės dujos

(78) Lyginamajai dujų kainai nustatyti Komisija naudojo Turkijos pramonės naudotojams skirtą dujų kainą, kurią Turkijos statistikos institutas buvo nurodęs ([49]) reguliariai skelbiamuose 2021 m. antrojo pusmečio ir 2022 m. pirmojo pusmečio pranešimuose spaudai. Siekdama pritaikyti duomenis prie peržiūros tiriamojo laikotarpio (2023 m.), Komisija, vadovaudamasi Turkijos statistikos instituto paskelbtu gamintojų kainų indeksu ([50]), naudojo dujų kainų atitinkamoje suvartojimo grupėje kurušais už m^3 duomenis, kurie buvo tinkamai pakoreguoti atsižvelgiant į infliaciją, todėl kaina buvo 4,112 CNY/m^3. Kaina buvo pakoreguota atsižvelgiant į 18 % PVM, nes į nurodytas kainas buvo įskaičiuotas PVM.

3.4.1.5. Gamybos pridėtinės išlaidos, PBA išlaidos, pelnas ir nusidėvėjimas

(79) Pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą „į apskaičiuotą normaliąją vertę įtraukiama neiškraipyta ir pagrįsta suma, aprėpianti administracines, pardavimo ir bendrąsias sąnaudas ir pelną“. Be to, reikia nustatyti gamybos pridėtines išlaidas, kad būtų įtrauktos sąnaudos, kurios nebuvo įtrauktos į pirmiau minėtus gamybos veiksnius.

(80) Siekdama nustatyti neiškraipytą gamybos pridėtinių išlaidų vertę ir atsižvelgdama į tai, kad Kinijos elektrinių dviračių gamintojai nebendradarbiavo, Komisija pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį naudojo turimus faktus. Todėl, remdamasi pareiškėjo pateiktais duomenimis, Komisija nustatė gamybos pridėtinių išlaidų ir visų gamybos ir darbo sąnaudų santykį. Siekiant nustatyti neiškraipytą gamybos pridėtinių išlaidų vertę ta procentinė dalis vėliau buvo pridėta prie neiškraipytų gamybos sąnaudų vertės.

(81) Siekdama nustatyti neiškraipytą ir pagrįstą PBA išlaidų ir pelno sumą Komisija rėmėsi naujausiais turimais 206 Turkijos bendrovių, kurių veikla priskiriama NACE 30.9 kategorijai, finansiniais duomenimis, kaip nustatyta 36 konstatuojamojoje dalyje. Komisija laikėsi nuomonės, kad taip nustatytos PBA išlaidų ir pelno sumos buvo pagrįstos, kaip tai suprantama pagal 2 straipsnio 6a dalies a punktą, atsižvelgiant į gamintojo kainas EXW sąlygomis, kuriomis remiantis buvo apskaičiuota normalioji vertė.

3.4.2. *Normaliosios vertės apskaičiavimas*

(82) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą apskaičiavo kiekvienos rūšies produkto normaliąją vertę atsižvelgdama į gamintojo kainas EXW sąlygomis.

(83) Pirma, Komisija nustatė neiškraipytas gamybos sąnaudas. Kadangi eksportuojantys gamintojai nebendradarbiavo, Komisija rėmėsi pareiškėjo prašyme atlikti peržiūrą ([51]) pateikta ir vieno atrinkto Sąjungos gamintojo pateikta ir iš karto patikrinta informacija apie kiekvieno veiksnio (medžiagų, energijos ir darbo jėgos) panaudojimą gaminant elektrinius dviračius. Komisija padaugino panaudos koeficientus iš neiškraipytų vieneto sąnaudų, nustatytų tipiškoje šalyje Turkijoje.

([48]) EMRA | Energijos rinkos reguliavimo institucija (epdk.gov.tr) (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. rugsėjo 6 d.).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. rugsėjo 6 d.).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. rugsėjo 6 d.).
([51]) Atitinkami peržiūros tiriamojo laikotarpio duomenys buvo atnaujinti ir patikrinti vietoje pas vieną iš atrinktų Sąjungos gamintojų.

(84) Nustačiusi neiškraipytas produkto gamybos sąnaudas Komisija pridėjo gamybos pridėtines išlaidas, PBA išlaidas ir pelną, kaip nurodyta 79–80 konstatuojamosiose dalyse. Gamybos pridėtinės išlaidos buvo nustatytos remiantis pareiškėjo pateiktais duomenimis. PBA išlaidos ir pelnas buvo nustatyti remiantis 2022 m. 206 Turkijos bendrovių, kurių veikla priskiriama NACE 30.9 kategorijai, vidutinėmis vertėmis ([52]). Prie bendrų neiškraipytų gamybos sąnaudų Komisija pridėjo:

— gamybos pridėtines išlaidas, kurios iš viso sudarė 1 % tiesioginių produkto gamybos sąnaudų,

— PBA ir kitas išlaidas, kurios sudarė 5,76 % parduotų prekių sąnaudų, ir

— pelną, kuris sudarė 7,37 % parduotų prekių sąnaudų.

(85) Tuo remdamasi Komisija normaliąją vertę pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą apskaičiavo remdamasi gamintojo kainomis EXW sąlygomis.

3.5. **Eksporto kaina**

(86) Kadangi KLR eksportuojantys gamintojai nebendradarbiavo, eksporto kaina nustatyta remiantis Eurostato CIF duomenimis ir pakoreguota pagal gamintojo kainas EXW sąlygomis. Taigi, CIF kaina buvo sumažinta, iš jos atėmus (jūrų) frachto, draudimo sąnaudas ir vidaus vežimo išlaidas. Vidaus vežimo išlaidos Kinijoje ir tarptautinio vežimo išlaidos buvo grindžiamos pareiškėjo prašyme atlikti peržiūrą pateikta informacija.

3.6. **Palyginimas**

(87) Komisija palygino pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6a dalies a punktą apskaičiuotą normaliąją vertę su pirmiau nustatyta eksporto kaina EXW sąlygomis. Atsižvelgiant į tai, kad ir normalioji vertė, ir eksporto kaina buvo nustatytos pagal prekybos EXW sąlygomis lygį, koregavimų atlikti nereikėjo.

3.7. **Dempingo skirtumas**

(88) Tuo remiantis nustatyta, kad vidutinis dempingo skirtumas yra reikšmingas. Todėl padaryta išvada, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu dempingas tęsėsi.

4. **DEMPINGO TĘSIMOSI TIKIMYBĖ**

(89) Nustačiusi, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu buvo vykdomas dempingas, Komisija pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalį nagrinėjo dempingo tęsimosi tikimybę, jei priemonės nebebūtų taikomos. Buvo analizuojami šie papildomi elementai: KLR gamybos pajėgumai ir nepanaudoti pajėgumai, eksporto į trečiąsias šalis kainų ir Sąjungos kainų lygio santykis ir Sąjungos rinkos patrauklumas. Primenama, kad dėl to, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai ir Kinijos Vyriausybė nebendradarbiavo, pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį analizė buvo pagrįsta turimais faktais, visų pirma prašymu atlikti peržiūrą, GTA statistiniais duomenimis ir kita prieinama informacija.

4.1. **KLR gamybos pajėgumai ir nepanaudoti pajėgumai**

(90) Kadangi Kinijos Vyriausybė ir Kinijos eksportuojantys gamintojai nebendradarbiavo, Komisija savo išvadas dėl KLR gamybos pajėgumų ir nepanaudotų pajėgumų grindė pareiškėjo prašyme atlikti peržiūrą pateikta informacija.

([52]) Įmonių sąskaitų statistika pateikiama adresu https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. rugsėjo 6 d.).

(91) Atlikus tyrimą nustatyta, kad nagrinėjamuoju laikotarpiu KLR elektrinių dviračių sektoriuje apskritai buvo perteklinių pajėgumų. Apskaičiuota, kad šiuo laikotarpiu KLR gamybos pajėgumai ([53]) sudarė 130 mln. vienetų per metus. Be to, Kinijos standartinių dviračių gamybą galima lengvai pakeisti elektrinių dviračių gamyba, o jų bendri pajėgumai gali sudaryti daugiau kaip 400 mln. vienetų ([54]). Remiantis pareiškėjo rinkos tyrimais, Kinijos faktinė elektrinių dviračių gamyba ir pardavimas sudarė 57 mln. vienetų per metus, o iš to matyti, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu nepanaudoti pajėgumai sudarė 73 mln. vienetų per metus ([55]). Šie nepanaudoti pajėgumai, kurie tuo pačiu laikotarpiu beveik penkiolika kartų viršijo bendrą Sąjungos suvartojimą, galėtų būti nukreipti į Sąjungą, jei dabartinės priemonės nebebūtų taikomos.

(92) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai turi daug nepanaudotų pajėgumų, kuriuos būtų galima panaudoti eksportui į Sąjungą dideliais kiekiais dempingo kaina, jeigu būtų leista nebetaikyti priemonių.

4.2. **Sąjungos rinkos patrauklumas**

(93) Remiantis prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą pateikta informacija, Sąjungos elektrinių dviračių rinka Kinijos eksportuotojams išliko patraukli. Po pradinio tyrimo importas iš KLR sumažėjo tiek absoliučiaisiais skaičiais, tiek santykine išraiška. Tačiau nuo 2020 m., kai importo iš Kinijos apimtis buvo mažiausia, importas labai padidėjo ir beveik padvigubėjo, nepaisant to, kad buvo taikomos atitinkamos priemonės (žr. 3 lentelę). Anksčiau KLR turėtą rinkos dalį iš dalies perėmė kitos trečiosios šalys, pavyzdžiui, Taivanas, kuris nuo ankstesnio tyrimo padidino peržiūrimojo produkto eksporto į Sąjungą apimtį. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu KLR vis dar buvo antra pagal dydį elektrinių dviračių eksportuotoja į Sąjungą. Iš to matyti, kad Sąjungos rinka tebėra patraukli KLR eksportuotojams.

(94) Sąjungos elektrinių dviračių rinka yra viena didžiausių pasaulyje – peržiūros tiriamuoju laikotarpiu joje buvo suvartota 4 979 000 vienetų. Be to, kaip paaiškinta prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą, numatoma, kad e. dviračių paklausa ateinančiais metais padidės dėl (be kita ko) Sąjungos aplinkos politikos. Išnagrinėjus prašyme atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą pareiškėjo pateiktus ir šio tyrimo metu nustatytais faktais pagrįstus įrodymus ([56]) (žr. 147 konstatuojamąją dalį), nustatyta, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu Kinijos gamintojai tiek Sąjungai, tiek trečiosioms šalims siūlė elektrinius dviračius labai mažomis kainomis (210–650 EUR).

(95) NET ir nustačius priemones Kinijos eksportas į Sąjungą tęsėsi ir nagrinėjamuoju laikotarpiu net padidėjo, peržiūros tiriamuoju laikotarpiu jo rinkos dalis siekė 4,4 %, o tai rodo, kad Sąjungos rinka tebėra patraukli Kinijos eksportuojantiems gamintojams.

(96) Todėl, atsižvelgdama į didelius KLR perteklinius pajėgumus ir Sąjungos rinkos patrauklumą, Komisija padarė išvadą, kad, jei dabartinės priemonės nebebūtų taikomos, tikėtina, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai eksportą dideliais kiekiais dempingo kainomis nukreiptų į Sąjungą.

4.2.1. *Išvada*

(97) Atsižvelgdama į savo išvadas dėl dempingo tęsimosi peržiūros tiriamuoju laikotarpiu ir tikėtinos didėjančio eksporto raidos, jei priemonės nebebūtų taikomos, Komisija padarė išvadą, kad yra didelė tikimybė, jog pasibaigus importui iš KLR taikomų antidempingo priemonių galiojimui, dempingas tęstųsi.

([53]) Remiantis informacija, kurią pareiškėjas pateikė remdamasis savo žiniomis apie rinką, informacija iš daugelio Kinijos elektrinių dviračių gamintojų interneto svetainių ir Baltąja knyga dėl Kinijos dviračių elektrinių transporto priemonių pramonės, su kuria susipažinti galima adresu https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803, (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. spalio 7 d.). Žr. prašymo atlikti peržiūrą 8 priedą, su kuriuo galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000754).

([54]) Remiantis pareiškėjo žiniomis apie rinką ir prašymo atlikti peržiūrą 4 priede nurodytomis žinomų Kinijos elektrinių dviračių gamintojų interneto svetainėmis, su kuriomis galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000754).

([55]) Remiantis 55 ir 57 išnašose nurodytais šaltiniais. Žr. prašymo atlikti peržiūrą 8 ir 9 priedus, su kuriais galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000754).

([56]) Žr. prašymo atlikti peržiūrą 7.3 skirsnį ir 15, 17 ir 18 priedus, su kuriais galima susipažinti TRON (Tron.tdi t24.000754). Įrodymai apėmė 19 Kinijos gamintojų pasiūlymų dėl įvairių rūšių elektrinių dviračių kainų ir Eurostato statistinę informaciją.

5. ŽALA

5.1. Sąjungos pramonės apibrėžtis ir Sąjungos gamyba

(98) Panašų produktą nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungoje gamino 67 gamintojai. Jie sudaro Sąjungos pramonę, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 1 dalį.

(99) Nustatyta, kad peržiūros tiriamuoju laikotarpiu bendra Sąjungos gamybos apimtis sudarė apie 4 560 000 vienetų. Šis skaičius buvo nustatytas remiantis turima informacija apie Sąjungos pramonę, pavyzdžiui, Europos dviračių pramonės ir rinkos profilio ataskaita ir Europos dviračių pramonės konfederacijos (CONEBI) atliktu ekonominiu tyrimu. Kaip nurodyta 11 konstatuojamojoje dalyje, atrinkti trys Sąjungos gamintojai, kurie pagamina 23,4 % viso panašaus produkto Sąjungoje.

5.2. Sąjungos suvartojimas

(100) Sąjungos suvartojimą Komisija nustatė remdamasi Eurostato importo statistiniais duomenimis ir Sąjungos pramonės pardavimo Sąjungoje apimtimi, kuriuos pateikė CONEBI.

(101) Sąjungos suvartojimo raida:

2 lentelė

Sąjungos suvartojimas (vienetais)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Visas Sąjungos suvartojimas (vienetais)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeksas	*100*	*112*	*122*	*114*

Šaltinis: Eurostatas ir CONEBI.

(102) Bendras elektrinių dviračių suvartojimas ES padidėjo nuo maždaug 4,3 mln. elektrinių dviračių 2020 m. iki 5,3 mln. elektrinių dviračių 2022 m. Geresnis dizainas ir eksploatacinės charakteristikos, taip pat didesnis ES piliečių aplinkosauginis sąmoningumas lėmė nuolat didėjantį e. dviračių vartojimą. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu elektrinių dviračių suvartojimas ES, palyginti su 2022 m., sumažėjo 346 000 vienetų, nes praėjus šiek tiek laiko po to, kai 2022 m. pirmąjį pusmetį buvo panaikintos paskutinės dėl COVID-19 pandemijos taikytos priemonės, sumažėjo jų paklausa.

5.3. Importas iš KLR

5.3.1. *Importo iš KLR apimtis ir rinkos dalis*

(103) Komisija importo apimtį nustatė remdamasi Eurostato duomenimis.

(104) Tada importo rinkos dalis nustatyta palyginus importo apimtį ir Sąjungos suvartojimą, kaip nurodyta 2 lentelėje.

(105) Importo į Sąjungą iš KLR raida:

3 lentelė

Importo apimtis (vienetais) ir rinkos dalis

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Importo iš KLR apimtis (vienetais)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeksas	*100*	*205*	*261*	*215*
Rinkos dalis	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Indeksas	*100*	*184*	*214*	*189*

Šaltinis: Eurostatas ir CONEBI.

(106) NET ir nustačius priemones, importo iš Kinijos rinkos dalis padidėjo nuo 2,3 % 2020 m. iki 4,4 % peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

5.3.2. *Importo iš KLR kainos ir priverstinis kainų mažinimas*

(107) Komisija importo kainas nustatė remdamasi Eurostato duomenimis.

(108) Importo į Sąjungą iš KLR vidutinės kainos raida:

4 lentelė

Importo kainos (EUR už vienetą)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
KLR	294	354	449	298
Indeksas	*100*	*120*	*153*	*101*

Šaltinis: Eurostatas.

(109) Vidutinės importo iš KLR kainos nagrinėjamuoju laikotarpiu ir toliau buvo labai mažos. 2020 ir 2021 m. Eurostato skelbiamos kainos buvo dar mažesnės už vidutines kainas (t. y. 422–477 EUR).

(110) Remiantis Eurostato duomenimis, 2022 m. kainos buvo laikinai padidėjusios, tačiau 2016 m. jos vis tiek buvo mažesnės nei importo iš Kinijos kainos (t. y. 477 EUR).

(111) Kadangi KLR eksportuojantys gamintojai nebendradarbiavo, Komisija priverstinį kainų mažinimą peržiūros tiriamuoju laikotarpiu nustatė palyginusi:

1) atrinktų Sąjungos gamintojų peržiūrimojo produkto vidutines svertines pardavimo kainas, taikytas nesusijusiems pirkėjams Sąjungos rinkoje, pakoreguotas atsižvelgiant į gamintojo kainas EXW sąlygomis, ir

2) atitinkamas vidutines svertines peržiūrimojo produkto iš KLR į Sąjungos rinką kainas, nustatytas remiantis CIF kaina (kaina, draudimas ir frachtas), įskaitant antidempingo muitą (62,1 % visoms kitoms bendrovėms) ir kompensacinį muitą (17,2 % visoms kitoms bendrovės), ir tinkamai pakoreguotas atsižvelgiant į muitus (6 %) ir išlaidas po importo (2 %).

(112) Palyginus gautas rezultatas buvo išreikštas atrinktų Sąjungos gamintojų apyvartos peržiūros tiriamuoju laikotarpiu procentine dalimi. Priverstinis kainų mažinimas svyravo nuo 68 iki 80 %. Be muitų priverstinis kainų mažinimas siekė 82,8 %.

5.3.3. *Importas iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR*

(113) Elektriniai dviračiai iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR, daugiausia buvo importuojami iš Taivano ir Vietnamo.

(114) (Bendros) importo į Sąjungą apimties, taip pat e. dviračių importo iš kitų trečiųjų šalių rinkos dalies ir kainų tendencijų raida:

5 lentelė

Importas iš trečiųjų šalių

Šalis		2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Taivanas	Apimtis (vienetai)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeksas	*100*	*106*	*118*	*86*
	Rinkos dalis	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeksas	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnamas	Apimtis (vienetai)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeksas	*100*	*106*	*129*	*122*
	Rinkos dalis	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	542	585	762	790
	Indeksas	*100*	*108*	*140*	*146*
Iš viso iš visų trečiųjų šalių, išskyrus nagrinėjamąją šalį	Apimtis (vienetai)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeksas	*100*	*116*	*131*	*98*
	Rinkos dalis	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	966	935	1 082	1 258
	Indeksas	*100*	*97*	*112*	*130*

Šaltinis: Eurostatas.

(115) Viso peržiūrimojo produkto importo iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR, rinkos dalis 2020–2022 m. padidėjo ir 2022 m. siekė 20,3 %. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu ši dalis sumažėjo iki 16,3 %, t. y. buvo mažesnė nei 2020 m.

5.4. **Sąjungos pramonės ekonominė padėtis**

5.4.1. *Bendrosios pastabos*

(116) Vertinant Sąjungos pramonės ekonominę padėtį buvo įvertinti visi ekonominiai rodikliai, nagrinėjamuoju laikotarpiu turėję įtakos Sąjungos pramonės būklei.

(117) Kaip minėta 11 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos pramonės ekonominei padėčiai įvertinti atlikta atranka.

(118) Siekdama nustatyti žalą Komisija atskirai nagrinėjo makroekonominius ir mikroekonominius žalos rodiklius. Makroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi CONEBI pateikta informacija. Buvo naudojami su visais Sąjungos gamintojais susiję duomenys. Mikroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymuose pateiktais duomenimis.

(119) Makroekonominiai rodikliai: gamyba, gamybos pajėgumai, pajėgumų naudojimas, pardavimo apimtis, rinkos dalis, užimtumas, našumas, dempingo skirtumo dydis ir atsigavimas nuo buvusio dempingo.

(120) Mikroekonominiai rodikliai: vidutinės vieneto kainos, vieneto sąnaudos, darbo sąnaudos, atsargos, pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą.

5.4.2. *Makroekonominiai rodikliai*

5.4.2.1. Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

(121) Visos Sąjungos gamybos, gamybos pajėgumų ir pajėgumų naudojimo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

6 lentelė

Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Gamybos apimtis (vienetais)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeksas	*100*	*125*	*150*	*133*
Gamybos pajėgumai (vienetais)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeksas	*100*	*129*	*130*	*122*
Pajėgumų naudojimas	59 %	57 %	68 %	64 %
Indeksas	*100*	*97*	*115*	*109*

Šaltinis: CONEBI, atrinkti Sąjungos gamintojai.

(122) Dėl COVID-19 pandemijos metu padidėjusios paklausos 2020–2022 m. gamybos pajėgumai ir gamyba Sąjungoje nuolat didėjo. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu gamybos apimtis ir pajėgumai sumažėjo dėl padidėjusio atsargų kaupimo per COVID-19 pandemiją, kai Sąjungos gamintojai numatė, kad pardavimas toliau sparčiai didės, o tai neįvyko, nes pasibaigus COVID-19 pandemijai paklausa labai sumažėjo.

5.4.2.2. Pardavimo apimtis ir rinkos dalis

(123) Sąjungos pramonės pardavimo apimties ir rinkos dalies raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

7 lentelė

Pardavimo apimtis ir rinkos dalis (vienetais)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Bendra pardavimo apimtis Sąjungos rinkoje	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeksas	*100*	*108*	*115*	*114*
Rinkos dalis	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Indeksas	*100*	*97*	*95*	*101*

Šaltinis: CONEBI, atrinkti Sąjungos gamintojai.

(124) Pardavimas nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo, ypač dėl padidėjusios paklausos COVID-19 pandemijos metu. Tačiau panaikinus dėl COVID-19 pandemijos taikytas priemones, elektrinių dviračių paklausa sumažėjo, todėl sumažėjo ir pardavimo apimtis peržiūros tiriamuoju laikotarpiu. Be to, ekonominė padėtis 2022 m. ir peržiūros tiriamuoju laikotarpiu (didesnės energijos sąnaudos, visų pirma dėl infliacijos) darė poveikį ne tik Sąjungos pramonei, bet ir vartotojams, visų pirma tiems, kurių perkamoji galia yra mažesnė. Todėl Sąjungos pramonės pardavimas peržiūros tiriamuoju laikotarpiu, palyginti su 2022 m., nepasikeitė, o Sąjungos pramonės rinkos dalis padidėjo 4,5 procentinio punkto.

5.4.2.3. Užimtumas ir našumas

(125) Užimtumo ir našumo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

8 lentelė

Užimtumas ir našumas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Darbuotojų skaičius	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeksas	*100*	*131*	*145*	*128*
Našumas (vienetais darbuotojui)	410	390	424	426
Indeksas	*100*	*95*	*103*	*104*

Šaltinis: CONEBI, atrinkti Sąjungos gamintojai.

(126) Sąjungos pramonės užimtumo lygis nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo 28 %. Didžioji šio padidėjimo dalis susidarė 2020–2022 m. dėl COVID-19 pandemijos metu padidėjusios paklausos. 2023 m. dėl sumažėjusios gamybos apimties sumažėjo ir darbuotojų skaičius. Nagrinėjamuoju laikotarpiu užimtumas išliko gana stabilus.

5.4.2.4. Augimas

(127) Kadangi peržiūros tiriamuoju laikotarpiu pardavimas išliko stabilus, palyginti su 2022 m., o suvartojimas sumažėjo, Sąjungos pramonei tuo laikotarpiu pavyko padidinti savo rinkos dalį 4,5 %.

5.4.2.5. Dempingo skirtumo dydis ir atsigavimas nuo buvusio dempingo

(128) Importas iš KLR peržiūros tiriamuoju laikotarpiu buvo palyginti nedidelis ir sudarė 4,4 % Sąjungos suvartojimo Todėl dempingo masto poveikis Sąjungos pramonei buvo gana nedidelis.

5.4.3. *Mikroekonominiai rodikliai*

5.4.3.1. Kainos ir kainoms poveikį darantys veiksniai

(129) Atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje vidutinių svertinių vieneto kainų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

9 lentelė

Pardavimo kainos ir gamybos sąnaudos Sąjungoje (EUR už vienetą)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo Sąjungoje kaina	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeksas	*100*	*107*	*112*	*122*
Vieneto gamybos sąnaudos	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeksas	*100*	*107*	*112*	*126*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(130) Nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinės pardavimo kainos ir gamybos sąnaudos; šis padidėjimas daugiausia rodė tai, kad 2020 ir 2021 m. keitėsi produktų asortimentas, taip pat ir technologinę pažangą elektrinių dviračių variklių bei baterijų srityse, o 2022 m. ir peržiūros tiriamuoju laikotarpiu šis padidėjimas taip pat atspindėjo padidėjusias gamybos sąnaudas, kurios didėjo dėl bendros ekonominės padėties, kuriai buvo būdinga infliacija ir didesnės energijos sąnaudos.

5.4.3.2. Darbo sąnaudos

(131) Atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinių darbo sąnaudų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

10 lentelė

Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeksas	*100*	*110*	*112*	*123*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(132) Nors dėl sumažėjusios paklausos darbuotojų skaičius peržiūros tiriamuoju laikotarpiu sumažėjo, palyginti su 2022 m., vidutinės vieno darbuotojo darbo sąnaudos nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat didėjo.

5.4.3.3. Atsargos

(133) Atrinktų Sąjungos gamintojų atsargų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

11 lentelė

Atsargos

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Laikotarpio pabaigos atsargos (vienetais)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeksas	*100*	*81*	*208*	*533*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(134) Atsargos padidėjo dėl padidėjusio atsargų kaupimo COVID-19 pandemijos metu, kai labai padidėjo paklausa, taip pat dėl tiekimo grandinės problemų, nes Sąjungos gamintojai, siekdami patenkinti gamybos poreikius, užsakinėjo daugiau žaliavų ir sudedamųjų dalių. Tačiau išsprendus tiekimo grandinės problemas Sąjungos gamintojai ėmė gauti daugiau žaliavų ir sudedamųjų dalių, nei jiems reikėjo. Vėliau, peržiūros tiriamuoju laikotarpiu, elektrinių dviračių paklausa, palyginti su 2022 m., sumažėjo ir dėl to Sąjungos gamintojai peržiūros tiriamojo laikotarpio pabaigoje turėjo labai daug atsargų.

5.4.3.4. Pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą

(135) Atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumo, pinigų srauto, investicijų ir investicijų grąžos raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

12 lentelė

Pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Indeksas	*100*	*98*	*104*	*72*
Pinigų srautas (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indeksas	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investicijos (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Peržiūros tiriamasis laikotarpis
Indeksas	*100*	*223*	*209*	*104*
Investicijų grąža	147 %	127 %	163 %	111 %
Indeksas	*100*	*86*	*111*	*75*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(136) Komisija atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumą nustatė panašaus produkto pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje grynąjį pelną neatskaičius mokesčių išreiškusi šio pardavimo apyvartos procentine dalimi. Atrinkti Sąjungos gamintojai nagrinėjamuoju laikotarpiu ir toliau veikė pelningai. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu pelningumas sumažėjo dėl padidėjusių sąnaudų.

(137) Dėl bendro stabilaus pelningumo nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonė galėjo daug investuoti.

(138) Grynasis pinigų srautas yra Sąjungos gamintojų pajėgumas patiems finansuoti savo veiklą. Nagrinėjamuoju laikotarpiu pinigų srautas labai sumažėjo, o 2023 m. tapo neigiamas. Investicijų grąža taip pat sumažėjo, todėl Sąjungos pramonei tapo sunkiau pritraukti kapitalą ir augti. Dėl to peržiūros tiriamuoju laikotarpiu investicijos sumažėjo 50 %, palyginti su 2022 m.

5.5. **Išvada dėl žalos**

(139) Dėl COVID-19 pandemijos metu padidėjusios paklausos 2020–2022 m. laikotarpiu nuolat didėjo makroekonominiai rodikliai, kaip antai Sąjungos gamyba, pardavimas ir užimtumas. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu dėl padidėjusio atsargų kaupimo per COVID-19 pandemiją sumažėjo gamybos apimtis, pajėgumai, pardavimas ir užimtumas, o vėliau dėl COVID-19 priemonių panaikinimo ir ekonominės padėties Sąjungoje pasikeitimo, visų pirma dėl didelių energijos sąnaudų ir infliacijos, sumažėjo paklausa.

(140) Kalbant apie mikroekonominius rodiklius, atlikus tyrimą nustatyta, kad atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumas 2020–2022 m. išliko didesnis nei 7 %. Tačiau peržiūros tiriamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonės pelningumas sumažėjo iki 5,4 %. 2020–2022 m. pinigų srautas sumažėjo, o 2023 m. tapo neigiamas. Investicijų grąža taip pat sumažėjo, todėl Sąjungos pramonei tapo sunkiau pritraukti kapitalą ir augti.

(141) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Sąjungos pramonė atsigavo nuo ankstesnės materialinės žalos, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 5 dalį, kurią buvo sukėlęs importas dempingo kaina iš KLR. Tačiau nagrinėjamuoju laikotarpiu kai kurie žalos rodikliai pablogėjo, o Sąjungos pramonės ekonominė padėtis vėl tapo nestabili. Todėl Komisija toliau nagrinėjo žalos, kurią iš pradžių darė importas dempingo kaina iš KLR, pasikartojimo tikimybę, jei priemonės būtų panaikintos.

6. **ŽALOS PASIKARTOJIMO TIKIMYBĖ**

(142) Siekdama nustatyti žalos pasikartojimo tikimybę, jeigu priemonės būtų panaikintos, Komisija išanalizavo šiuos elementus: KLR gamybos pajėgumus ir nepanaudotus pajėgumus, eksporto į trečiąsias šalis kainų ir kainų lygio Sąjungoje santykį ir galimo importo iš šių šalių ir tokio importo iš šių šalių kainų lygio poveikį Sąjungos pramonės padėčiai.

6.1. **KLR nepanaudoti pajėgumai ir Sąjungos rinkos patrauklumas**

(143) Kaip išsamiai aprašyta 3.10.1 skirsnyje, KLR eksportuojantys gamintojai turi daug nepanaudotų pajėgumų, kuriuos būtų galima panaudoti eksportui į Sąjungą skirtam peržiūrimajam produktui gaminti, jei būtų leista nebetaikyti priemonių. Kinijos eksportuojantys gamintojai galėjo eksportuoti 73 mln. vienetų, t. y. gerokai daugiau nei Sąjungos rinka.

(144) Kaip išsamiai aprašyta 3.10.2 skirsnyje, Sąjungos elektrinių dviračių rinka yra viena didžiausių pasaulyje, o elektrinių dviračių paklausa ateinančiais metais turėtų didėti dėl, be kita ko, Sąjungos aplinkos politikos. Peržiūros tiriamuoju laikotarpiu Kinijos eksportuojantys gamintojai į savo pagrindines trečiąsias rinkas eksportavo kainomis, kurios buvo gerokai mažesnės už vidutines Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungos rinkoje kainas. Todėl eksportas į Sąjungą gali būti daug patrauklesnis Kinijos eksportuotojams. Todėl galima pagrįstai tikėtis, kad, jeigu priemonės būtų panaikintos, Kinijos eksportuojantys gamintojai pradėtų eksportuoti didelį peržiūrimojo produkto kiekį į Sąjungą.

6.2. **Tikėtinos importo kainos ir poveikis Sąjungos pramonei**

(145) Siekdama nustatyti, kokį poveikį Sąjungos pramonei turėtų importas iš KLR, jei priemonės būtų panaikintos, Komisija atliko lyginamąją kainų analizę be galiojančių antidempingo priemonių.

(146) Siekdama nustatyti tikėtiną kainą, už kurią Kinijos gamintojai vykdytų pardavimą eksportuodami į Sąjungos rinką, Komisija palygino atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinę kainą (gamintojo kainomis EXW sąlygomis) su atitinkama vidutine peržiūrimojo produkto iš KLR kaina, kai jis eksportuojamas į trečiąsias šalis, pavyzdžiui, Jungtinę Karalystę, Turkiją, Norvegiją ar Serbiją, kuriose naudojami atskiri elektrinių dviračių kodai ir netaikomos jokios priemonės.

(147) Atlikus palyginimą nustatyta, kad vidutinė Kinijos nagrinėjamojo produkto eksporto į minėtas šalis kaina svyravo nuo 210 iki 650 EUR, t. y. ji buvo gerokai mažesnė už Sąjungos pramonės kainą Sąjungos rinkoje. Todėl, jeigu būtų leista nebetaikyti priemonių, tikėtina, kad importas iš KLR į rinką patektų dideliais kiekiais, kaip ir pradinio tyrimo tiriamuoju laikotarpiu, ir mažomis kainomis, dėl kurių būtų daroma žala.

(148) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, daroma išvada, kad labai tikėtina, jog panaikinus priemones labai padidėtų importas iš KLR žalingomis dempingo kainomis. Todėl Sąjungos pramonės gyvybingumui iškiltų didelis pavojus.

7. **SĄJUNGOS INTERESAI**

(149) Pagal pagrindinio reglamento 21 straipsnį Komisija nagrinėjo, ar tolesnis galiojančių antidempingo priemonių taikymas neprieštarautų visos Sąjungos interesams. Nustatant Sąjungos interesus įvertinti visi susiję interesai, įskaitant Sąjungos pramonės, importuotojų ir naudotojų interesus.

7.1. **Sąjungos pramonės interesai**

(150) Atlikus tyrimą nustatyta, kad nustojus galioti priemonėms būtų daromas neigiamas poveikis Sąjungos pramonei. Priemonėmis buvo atkurtos vienodos sąlygos Sąjungos rinkoje. Tai padėjo naujoms bendrovėms patekti į rinką, ypač žemiausios ir vidutinės klasės segmentuose. Žinomų Sąjungos dviračių gamintojų skaičius beveik padvigubėjo nuo maždaug 37 (2020 m.) iki 67 (2023 m.), nepaisant iššūkių, atsiradusių dėl ekonominės padėties 2022–2023 m. Sąjungoje pagamintų elektrinių dviračių skaičius nuo 2020 m. iki 2023 m. padidėjo daugiau kaip 1 mln. (nuo 3,4 mln. iki 4,5 mln. vienetų) ir prognozuojama, kad jis toliau didės. Tiesioginių darbuotojų skaičius padidėjo nuo maždaug 3 500 pradiniu tiriamuoju laikotarpiu iki beveik 11 000 peržiūros tiriamuoju laikotarpiu.

(151) Panaikinus antidempingo priemones kiltų didelė rizika Sąjungos gamintojams, visų pirma tiems, kurie veikia žemiausios ir vidutinės klasės elektrinių dviračių segmentuose (šiai grupei priskiriama daug mažesnių Sąjungos pramonės gamintojų).

(152) Šią pažeidžiamą padėtį dar labiau apsunkina tai, kad elektrinių dviračių gamybai reikia labai daug kapitalo, nes gamybai išlaikyti visada reikalingos didelės dviračių dalių atsargos. Be to, pastaraisiais metais Sąjungos gamintojai daug investavo į tvarią ir aplinką tausojančią gamybą ir produktų tobulinimą. Nutraukus antidempingo priemonių taikymą, būtų sustabdytas praktinės inžinerijos praktinės patirties, susijusios su galutinių aukštųjų technologijų taikymu, įskaitant automatizavimą ir naujas medžiagas, plėtojimas.

(153) Be to, remiantis prašymu atlikti priemonių galiojimo termino peržiūrą, Sąjungos elektrinių dviračių pramonė yra vienas didžiausių žaliųjų pramonės sektorių, kuriame, remiantis 2024 m. Europos dviračių pramonės ir rinkos profilio ataskaita, veikia daugiau kaip 1 000 mažųjų ir vidutinių įmonių (MVĮ), sukūrusių apie 80 000 darbo vietų. Tai tiesiogiai ir netiesiogiai su gamyba susijusios darbo vietos, taip pat darbo vietos pradinės grandies pramonės sektoriuose, dviračių priedų sektoriuje, prekybos dviračiais sektoriuje ir kt.

(154) Remiantis tuo, kas išdėstyta, priemonių taikymo pratęsimas atitinka Sąjungos pramonės interesus.

7.2. **Surinkėjų interesai**

(155) Komisija susisiekė su visais žinomais naudotojais ir nesusijusiais importuotojais.

(156) Po inicijavimo vienintelė apie save pranešusi ir pastabas pateikusi šalis buvo *ad hoc* grupė, atstovaujanti 8 mažoms Sąjungos bendrovėms, kurios surenka iš Kinijos ir kitų trečiųjų šalių importuojamas elektrinių dviračių dalis. Pagrindinė jų pastaba buvo susijusi su priemonių, taikomų (tradicinių) dviračių dalių importui iš Kinijos, įgyvendinimu, nes dėl jo atsiranda netikrumas dėl elektrinių dviračių sudedamųjų dalių importo teisinių taisyklių, todėl sunku importuoti elektrinių dviračių dalis, kurioms priemonės netaikomos. Ši grupė nepritarė dėl priemonių galiojimo pratęsimo, daugiausia dėl dabartinių sudedamųjų dalių importo problemų ir rizikos, kad priemonių taikymas bus išplėstas ir jos bus taikomos šioms elektrinių dviračių sudedamosioms dalims, ir teigė, kad rinkos priežiūra siekiant patikrinti, ar importas iš KLR atitinka visus susijusius teisės aktus, būtų efektyvesnė sprendžiant nesąžiningos prekybos Kinijos kilmės elektriniais dviračiais, kurie dažnai yra neteisėti ir nesaugūs, problemą.

(157) Tačiau Komisija laikėsi nuomonės, kad nerealu tikėtis, kad vien rinkos priežiūros ir reguliavimo priemonėmis būtų galima užkirsti kelią žalai, kurią daro elektrinių dviračių importas iš KLR dempingo kaina. Be to, muitinės vykdymo užtikrinimo problemos, susijusios su elektrinių dviračių sudedamųjų dalių importu, negali pateisinti priemonių, kuriomis pasiektas numatytas poveikis, taikymo nutraukimo. Bet kuriuo atveju priemonių vykdymo užtikrinimas į šio tyrimo sritį nepatenka.

(158) Po faktų atskleidimo *ad hoc* grupė pakartojo tuos pačius tvirtinimus. Ji teigė, kad Komisija, norėdama pašalinti pagrindines rinkos iškraipymų priežastis ir užtikrinti vienodas sąlygas visiems suinteresuotiesiems subjektams, turėtų sutelkti dėmesį į rinkos priežiūros stiprinimą, o ne plačiau taikyti prekybos apsaugos priemones. *Ad hoc* grupės teigimu, prekybos apsaugos priemonėmis neapdairiai sukuriama reguliavimo sistema, kuria skatinamas nestandartinių ir nesaugių dviračių importas ir kartu apsunkinamas didelių KLR elektrinių dviračių gamintojų, siekiančių ilgalaikių užmojų Sąjungos rinkoje, gyvenimas.

(159) Komisija mano, kad į *ad hoc* grupės pateiktus argumentus jau atsižvelgta 156 konstatuojamojoje dalyje. Kadangi naujų esminių pastabų dėl šių klausimų nepateikta, buvo patvirtinta 157 konstatuojamojoje dalyje padaryta išvada.

(160) *Ad hoc* grupė taip pat teigė, kad panaikinus prekybos apsaugos priemones žalingas importas labai nepadidėtų, nes, kaip ji mano, tai, kad per PTL Kinijos importui teko vos 4,4 % rinkos dalies, verčia abejoti tvirtinimu, kad importas iš Kinijos kelia didelę grėsmę.

(161) Komisija laikėsi nuomonės, kad rinkos dalis per PTL padidėjo iki 4,4 % esant padėčiai, kai buvo taikomos prekybos apsaugos priemonės. Dėl prekybos apsaugos priemonių importo iš Kinijos rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo tik 2,1 procentinio punkto. Įvertinusi Sąjungos rinkos patrauklumą, KLR gamybos pajėgumus ir nepanaudotus pajėgumus bei eksporto į trečiąsias šalis kainų ir kainų lygio Sąjungoje ryšį, Komisija padarė išvadą, kad panaikinus priemones labai padidėtų importas iš KLR žalingomis dempingo kainomis. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

(162) Be to, *ad hoc* grupė teigė, kad Komisija rėmėsi nepatikrinta informacija ir tvirtinimais, ypač pareiškėjo, ir kad tai kenkia tyrimo nešališkumui.

(163) Kaip minėta 31 ir 32 konstatuojamosiose dalyse, Komisija, darydama išvadas dėl dempingo ir žalos tęsimosi arba pasikartojimo, taikė pagrindinio reglamento 18 straipsnį, nes atliekant tyrimą KLR eksportuotojai / gamintojai nebendradarbiavo. Todėl išvados dėl dempingo ir žalos tęsimosi ar pasikartojimo tikimybės buvo padarytos remiantis turimais faktais, visų pirma kartu su prašymu atlikti peržiūrą pateikta informacija ir per peržiūros tyrimą iš bendradarbiaujančių šalių (tiksliau pareiškėjo ir atrinktų Sąjungos gamintojų) gauta informacija. Visa atrinktų Sąjungos gamintojų pateikta informacija buvo nuodugniai patikrinta. Tuo remiantis šis tvirtinimas buvo atmestas.

7.3. **Naudotojų ir nesusijusių importuotojų interesai**

(164) Nė vienas naudotojas ar nesusijęs importuotojas nepranešė apie save, nebendradarbiavo atliekant šį tyrimą ir nepateikė klausimyno atsakymų, išskyrus pirmiau minėtą informaciją. Remdamasi turima informacija, Komisija nustatė, kad nėra įrodymų, kuriais vadovaujantis būtų galima nepritarti dėl pradinio tyrimo išvados, kad neigiamo poveikio nesusijusiems importuotojams negalima laikyti neproporcingu ir kad jį sušvelnina alternatyvių tiekimo šaltinių prieinamumas. Teigiamas kompensacinių priemonių poveikis Sąjungos rinkai, visų pirma Sąjungos pramonei, yra didesnis nei galimas neigiamas poveikis kitoms interesų grupėms. Iš tiesų, atlikus tyrimą patvirtinta, kad, be Kinijos, daugėja kitų tiekimo šaltinių iš trečiųjų šalių. Todėl Komisija padarė išvadą, kad toliau taikant priemones nebūtų daroma neproporcinga žala naudotojams ir importuotojams.

7.4. **Išvada dėl Sąjungos interesų**

(165) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad nėra jokių įtikinamų priežasčių manyti, kad tolesnis galiojančių priemonių taikymas importuojamam KLR kilmės peržiūrimajam produktui neatitiktų Sąjungos interesų.

8. **ANTIDEMPINGO PRIEMONĖS**

(166) Remiantis Komisijos padarytomis išvadomis dėl dempingo tęsimosi, žalos pasikartojimo ir Sąjungos interesų, importuojamiems KLR kilmės elektriniams dviračiams turėtų būti toliau taikomos antidempingo priemonės.

(167) Siekiant sumažinti priemonių vengimo riziką, kylančią dėl muitų normų skirtumų, reikia specialių priemonių, kad būtų užtikrintas individualių antidempingo muitų taikymas. Individualūs antidempingo muitai taikomi tik jei valstybių narių muitinėms pateikiama galiojanti komercinė sąskaita faktūra. Ši sąskaita faktūra turi atitikti šio reglamento 1 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus. Kol tokia sąskaita faktūra nepateikiama, importuojamiems produktams turėtų būti taikomas visoms kitoms bendrovėms taikomas antidempingo muitas.

(168) Nors tokią sąskaitą faktūrą būtina pateikti valstybių narių muitinėms, kad jos importuojamiems produktams galėtų taikyti individualias antidempingo muito normas ir atleisti nuo muito, ji nėra vienintelis elementas, į kurį muitinės turėtų atsižvelgti. Iš tikrųjų, net jeigu valstybių narių muitinės gauna šią sąskaitą faktūrą, atitinkančią visus šio reglamento 1 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus, jos vis tiek privalo atlikti įprastas patikras ir, kaip visais kitais atvejais, gali reikalauti papildomų dokumentų (vežimo dokumentų ir kt.), kad patikrintų deklaracijos duomenų tikslumą ir užtikrintų, kad tolesnis mažesnės muito normos taikymas būtų pagrįstas ir atitiktų muitų teisės reikalavimus.

(169) Jeigu nustačius atitinkamas priemones labai padidėtų kurios nors iš bendrovių, kuriai taikomos mažesnės individualios muito normos, eksporto apimtis, tokį padidėjimą būtų galima laikyti prekybos pobūdžio pasikeitimu dėl nustatytų priemonių, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje. Tokiomis aplinkybėmis, jeigu tenkinamos sąlygos, gali būti inicijuojamas priemonių vengimo tyrimas. Atliekant šį tyrimą galima, *inter alia*, išnagrinėti, ar reikia panaikinti individualią (-ias) muito normą (-as) ir atitinkamai nustatyti visos šalies mastu taikomą muitą.

(170) Šiame reglamente nurodytos individualios antidempingo muito normos bendrovėms taikomos tik nurodytų juridinių asmenų pagamintam importuojamam KLR kilmės peržiūrimajam produktui. Importuojamam peržiūrimajam produktui, pagamintam bet kurios kitos bendrovės, kuri konkrečiai nepaminėta šio reglamento rezoliucinėje dalyje, įskaitant subjektus, susijusius su konkrečiai paminėtomis bendrovėmis, turėtų būti taikoma visoms kitoms bendrovėms nustatyta muito norma. Tokioms bendrovėms neturėtų būti taikomos jokios individualios antidempingo muito normos.

(171) Pasikeitus pavadinimui bendrovė gali prašyti taikyti šias individualias antidempingo muito normas. Prašymas turi būti teikiamas Komisijai ([57]). Prašyme turi būti pateikta visa susijusi informacija, kuria remiantis galima įrodyti, kad šis pasikeitimas nedaro poveikio bendrovės teisei naudotis jai jau taikoma muito norma. Jeigu bendrovės pavadinimo pakeitimas nedaro poveikio jos teisei naudotis jai taikoma muito norma, pranešimas apie pavadinimo pakeitimą bus paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(172) Visoms suinteresuotosioms šalims buvo pranešta apie esminius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis ketinama rekomenduoti toliau taikyti galiojančias priemones. Taip pat buvo nustatytas laikas pastaboms dėl atskleistų faktų pareikšti.

(173) Eksportuotojas arba gamintojas, kuris neeksportavo nagrinėjamojo produkto į Sąjungą laikotarpiu, kurio duomenys buvo naudojami siekiant nustatyti jo eksportui šiuo metu taikomo muito dydį, gali prašyti, kad Komisija jam taikytų neatrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms nustatytą antidempingo muito normą. Komisija turėtų patenkinti tokį prašymą, jeigu tenkinamos trys sąlygos. Naujas eksportuojantis gamintojas turėtų įrodyti, kad: i) jis neeksportavo nagrinėjamojo produkto į Sąjungą laikotarpiu, kuriuo buvo nustatytas jo eksportui taikomo muito dydis; ii) jis nėra susijęs su bendrove, kuri vykdė tokią veiklą ir dėl to jai buvo taikomi antidempingo muitai, ir iii) jis vėliau eksportavo nagrinėjamąjį produktą arba prisiėmė neatšaukiamą sutartinį įsipareigojimą jį eksportuoti dideliais kiekiais.

(174) Atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES, Euratomas) 2018/1046 ([58]) 109 straipsnį, jei suma turi būti kompensuojama remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu, mokėtinų delspinigių norma yra Europos Centrinio Banko savo pagrindinėms refinansavimo operacijoms taikoma norma, paskelbta *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* C serijoje ir galiojusi kiekvieno mėnesio pirmą kalendorinę dieną.

(175) Šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2016/1036 15 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

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

([58]) 2018 m. liepos 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) 2018/1046 dėl Sąjungos bendrajam biudžetui taikomų finansinių taisyklių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1296/2013, (ES) Nr. 1301/2013, (ES) Nr. 1303/2013, (ES) Nr. 1304/2013, (ES) Nr. 1309/2013, (ES) Nr. 1316/2013, (ES) Nr. 223/2014, (ES) Nr. 283/2014 ir Sprendimas Nr. 541/2014/ES bei panaikinamas Reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 966/2012, (OL L 193, 2018 7 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Kinijos Liaudies Respublikos kilmės importuojamiems dviračiams su pedalais ir su pagalbiniu elektriniu varikliu, kurių KN kodai šiuo metu yra 8711 60 10 ir ex 8711 60 90 (TARIC kodas 8711 60 90 10), nustatomas galutinis antidempingo muitas.

2. Galutinio antidempingo muito normos, taikomos 1 dalyje aprašyto produkto, kurį pagamino toliau nurodytos bendrovės, neto kainai Sąjungos pasienyje prieš sumokant muitą, yra tokios:

Šalis	Bendrovė	Antidempingo muitas	Papildomas TARIC kodas
Kinijos Liaudies Respublika	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd ir 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
	Kitos atliekant antidempingo tyrimą bendradarbiavusios bendrovės (išskyrus bendroves, kurioms taikoma visoms kitoms bendrovėms nustatyta analogiško kompensacinio muito norma), išvardytos I priede	24,2 %	
	Kitos atliekant antidempingo tyrimą bendradarbiavusios bendrovės, kurioms taikoma visoms kitoms bendrovėms nustatyta analogiško kompensacinio muito norma, išvardytos II priede	16,2 %	
	Bendrovės, kurios nebendradarbiavo atliekant pradinį antidempingo tyrimą, tačiau bendradarbiavo atliekant analogišką pradinį antisubsidijų tyrimą, išvardytos III priede	70,1 %	
	Visos kitos bendrovės	62,1 %	C999

3. 2 dalyje nurodytoms bendrovėms nustatytos individualios muito normos taikomos, jeigu valstybių narių muitinėms pateikiama galiojanti komercinė sąskaita faktūra, kurioje pateikiama deklaracija su nurodyta data ir pasirašyta tą sąskaitą faktūrą išdavusio subjekto atstovo, kurio nurodomas vardas, pavardė ir pareigos: „Aš, toliau pasirašęs (-iusi), patvirtinu, kad (kiekį) šioje sąskaitoje faktūroje nurodyto (peržiūrimasis produktas), parduodamo eksportui į Europos Sąjungą, [nagrinėjamoji šalis] pagamino (bendrovės pavadinimas ir adresas) (papildomas TARIC kodas). Patvirtinu, kad šioje sąskaitoje faktūroje pateikta informacija yra išsami ir teisinga.“ Kol tokia sąskaita faktūra nepateikiama, taikomas visoms kitoms bendrovėms nustatytas muitas.

4. 1 straipsnio 2 dalis gali būti iš dalies keičiama įtraukiant naujus Kinijos Liaudies Respublikos eksportuojančius gamintojus ir nustatant jiems atitinkamą vidutinę svertinę antidempingo muito normą, taikytiną neatrinktoms bendradarbiaujančioms bendrovėms. Naujas eksportuojantis gamintojas pateikia įrodymų, kad:

a) neeksportavo 1 straipsnio 1 dalyje aprašytų Kinijos Liaudies Respublikos kilmės prekių laikotarpiu nuo 2016 m. spalio 1 d. iki 2017 m. rugsėjo 30 d. (toliau – pradinis tiriamasis laikotarpis);

b) nėra susijęs su eksportuotoju arba gamintoju, kuriam taikomos šiuo reglamentu nustatomos priemonės ir kuris bendradarbiavo arba galėjo bendradarbiauti atliekant tyrimą, po kurio buvo nustatytas muitas, ir

c) faktiškai eksportavo Kinijos Liaudies Respublikos kilmės peržiūrimąjį produktą arba yra prisiėmęs neatšaukiamų sutartinių įsipareigojimų eksportuoti į Sąjungą didelį kiekį pasibaigus pradiniam tiriamajam laikotarpiui.

5. Jei Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2025/114 ([59]) 1 straipsniu nustatyti galutiniai kompensaciniai muitai būtų pakeisti arba panaikinti, šio straipsnio 2 dalyje nurodyti muitai nuo šio reglamento įsigaliojimo bus padidinti tokia pačia dalimi, kuri atitiktų bendrovei nustatytą atitinkamą faktinį dempingo skirtumą arba žalos skirtumą.

Tais atvejais, kai iš tam tikriems eksportuojantiems gamintojams nustatyto antidempingo muito atimamas kompensacinis muitas, pagal Reglamento (ES) 2016/1037 21 straipsnį pateikus grąžinamosios išmokos prašymą taip pat pradedamas tam eksportuojančiam gamintojui nustatyto dempingo skirtumo, buvusio tyrimo dėl grąžinamosios išmokos tiriamuoju laikotarpiu, vertinimas. Pareiškėjui grąžintinos sumos dydis negali viršyti surinkto muito ir bendro kompensacinio ir antidempingo muito, nustatyto atliekant tyrimą dėl grąžinamosios išmokos, skirtumo.

6. Jeigu nenurodyta kitaip, taikomos galiojančios muitus reglamentuojančios nuostatos.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2025 m. sausio 23 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

([59]) 2025 m. sausio 23 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2025/114, kuriuo, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 18 straipsnį atlikus priemonių galiojimo termino peržiūrą, importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektriniams dviračiams nustatomas galutinis kompensacinis muitas ((OL L, 2025/114, 2025 1 24, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

I PRIEDAS

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

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

II PRIEDAS

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

III PRIEDAS

Provincija	Pavadinimas	Papildomas TARIC kodas
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd.	Dziangsu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd.	Džedziangas	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd.	Dziangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd.	Džedziangas	C488