2025/120

24.1.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2025/120

(2025. gada 23. janvāris),

ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kas veikta atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1036 11. panta 2. punktam, nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulu (ES) 2016/1036 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ([1]) ("pamatregula"), un jo īpaši tās 11. panta 2. punktu,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Iepriekšējās izmeklēšanas un spēkā esošie pasākumi

(1) Ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/73 ([2]) Eiropas Komisija noteica antidempinga maksājumus Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR") izcelsmes elektrisko velosipēdu importam ("sākotnējie pasākumi"). Pašlaik ir spēkā antidempinga maksājumi no 10,3 % līdz 70,1 % apmērā. Izmeklēšana, kuras rezultātā noteica sākotnējos pasākumus, turpmāk tiks dēvēta par "sākotnējo izmeklēšanu".

(2) Pēc Vispārējās tiesas sprieduma lietā T-242/19 ar Komisijas Īstenošanas regulu 2023/609 ([3]) antidempinga maksājumi attiecībā uz *Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd* 2023. gada 17. martā tika noteikti atkārtoti. Atkārtoti noteiktais maksājums bija 9,9 %.

(3) Komisija ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/72 ([4]) līdztekus noteica galīgu kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam. Pašlaik ir spēkā kompensācijas maksājumi no 3,9 % līdz 17,2 % apmērā.

1.2. Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums

(4) Pēc tam kad bija publicēts paziņojums par gaidāmajām termiņa beigām ([5]), Eiropas Komisija ("Komisija") saņēma pārskatīšanas pieprasījumu saskaņā ar pamatregula 11. panta 2. punktu.

(5) Pārskatīšanas pieprasījumu ("pieprasījums") 2023. gada 16. oktobrī iesniedza Eiropas Velosipēdu ražotāju apvienība ("pieprasījuma iesniedzējs") Savienības elektrisko velosipēdu ražošanas nozares vārdā pamatregulas 5. panta 4. punkta nozīmē. Pieprasījuma pamatā bija apgalvojums, ka pēc pasākumu termiņa beigām varētu turpināties dempings un atkārtoties kaitējums Savienības ražošanas nozarei.

([1]) OV L 176, 30.6.2016., 21. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/73 (2019. gada 17. janvāris), ar ko nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kurš noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L 16, 18.1.2019., 108. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/609 (2023. gada 17. marts), ar ko attiecībā uz *Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd* pēc Vispārējās tiesas sprieduma lietā T-242/19 atkārtoti nosaka galīgu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L 80, 20.3.2023., 41. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/72 (2019. gada 17. janvāris), ar ko nosaka galīgu kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L 16, 18.1.2019., 5. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) OV C 154, 2.5.2023., 46. lpp.

1.3. **Termiņbeigu pārskatīšanas sākšana**

(6) Pēc apspriešanās ar komiteju, kas izveidota ar pamatregulas 15. panta 1. punktu, konstatējusi, ka ir pietiekami pierādījumi termiņbeigu pārskatīšanas sākšanai, Komisija 2024. gada 17. janvārī, pamatojoties uz pamatregulas 11. panta 2. punktu, sāka termiņbeigu pārskatīšanu attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas ("attiecīgā valsts") izcelsmes elektrisko velosipēdu importu Savienībā. Tā publicēja paziņojumu par procedūras sākšanu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([6]) ("paziņojums par procedūras sākšanu").

1.4. **Pārskatīšanas izmeklēšanas periods un attiecīgais periods**

(7) Dempinga turpināšanās vai atkārtošanās izmeklēšana aptvēra laikposmu no 2023. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim ("pārskatīšanas izmeklēšanas periods"). Kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamības novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra laikposmu no 2020. gada 1. janvāra līdz pārskatīšanas izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

1.5. **Ieinteresētās personas**

(8) Paziņojumā par procedūras sākšanu ieinteresētās personas tika aicinātas sazināties ar Komisiju, lai piedalītos izmeklēšanā. Turklāt Komisija īpaši informēja citus zināmos Savienības ražotājus, zināmos ražotājus ĶTR, kā arī ĶTR iestādes, zināmos importētājus, lietotājus, kā arī apvienības, par kurām bija zināms, ka termiņbeigu pārskatīšanas sākšana tās skar, un aicināja tos piedalīties.

(9) Ieinteresētajām personām bija arī iespēja sniegt piezīmes par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu un pieprasīt uzklausīšanu Komisijā un/vai pie tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersonas.

1.6. **Atlase**

(10) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka saskaņā ar pamatregulas 17. pantu tā varētu veikt ieinteresēto personu atlasi.

1.6.1. *Savienības ražotāju atlase*

(11) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka ir izveidojusi provizorisku Savienības ražotāju izlasi. Komisija atlasi veica, pamatojoties uz ražošanas apjomu. Izlasē tika iekļauti trīs Savienības ražotāji. Izlasē iekļautie Savienības ražotāji pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saražoja 23,4 % no Savienības kopējā ražošanas apjoma. Komisija saskaņā ar pamatregulas 17. panta 2. punktu aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par provizorisko izlasi. Piezīmes par provizorisko izlasi netika saņemtas. Tika uzskatīts, ka izlase ir Savienības ražošanas nozarei reprezentatīva.

1.6.2. *Importētāju atlase*

(12) Lai izlemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija aicināja visus nesaistītos importētājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju.

(13) Neviens nesaistīts importētājs neiesniedza atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem. Tāpēc Komisija nolēma, ka atlase nav vajadzīga.

([6]) Paziņojums par to antidempinga pasākumu termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu, kuri piemērojami Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV C, C/2024/802, 17.1.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *ĶTR ražotāju eksportētāju atlase*

(14) Lai lemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija aicināja visus zināmos ĶTR ražotājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju. Turklāt Komisija lūdza ĶTR pārstāvniecību Eiropas Savienībā apzināt citus tādus ražotājus, kas varētu būt ieinteresēti piedalīties izmeklēšanā, ja tādi ir, un/vai ar tiem sazināties.

(15) Tikai divi ĶTR ražotāji eksportētāji sniedza atbildi saistībā ar atlasi, un tāpēc atlase netika uzskatīta par nepieciešamu. Turklāt abi uzņēmumi kopā veidoja ievērojami mazāk nekā 0,1 % no Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozares attiecībā uz i) eksportu uz Savienību, ii) eksportu uz visiem pārējiem eksporta galamērķiem, iii) pārdošanas apjomu iekšzemes tirgū un iv) Ķīnas ražošanas jaudu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka abus uzņēmumus termiņbeigu pārskatīšanas izmeklēšanas vajadzībām nevar uzskatīt par reprezentatīviem Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei.

(16) Attiecīgi Komisija secināja, ka ĶTR elektrisko velosipēdu ražotāju sadarbība nebija pietiekama, lai izdarītu reprezentatīvus konstatējumus, un informēja abus uzņēmumus, ka Komisija plāno piemērot pamatregulas 18. pantu un savus konstatējumus par dempinga un kaitējuma turpināšanos vai atkārtošanos attiecībā uz importu no ĶTR balstīt uz pieejamajiem faktiem.

(17) Tādējādi Komisija ar 2024. gada 12. februāra verbālnotu informēja ĶTR iestādes, ka dempinga turpināšanās vai atkārtošanās pārbaudē saskaņā ar pamatregulas 18. panta 1. punktu varētu izmantot pieejamos faktus. ĶTR iestādes uz šo verbālnotu neatbildēja.

1.7. **Atbildes uz anketas jautājumiem**

(18) Komisija nosūtīja Ķīnas Tautas Republikas valdībai ("ĶV") anketu par nozīmīgu kropļojumu pastāvēšanu ĶTR pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta nozīmē.

(19) Komisija informēja abus uzņēmumus, kuri bija nosūtījuši atbildes saistībā ar atlasi, ka tos nevar uzskatīt par reprezentatīviem Ķīnas e-velosipēdu ražošanas nozarei kopumā un ka konkrētā informācija par šiem uzņēmumiem nav izmantojama par pamatu reprezentatīviem secinājumiem attiecībā uz visu eksportu no ĶTR uz Savienību. Komisija aicināja abus uzņēmumus sazināties ar Komisijas dienestiem, ja tie tomēr plāno sniegt atbildes uz anketas jautājumiem. Izmeklēšanas sākumposmā anketa tika iekļauta lietas materiālos, kas pieejami ieinteresētajām personām, un Tirdzniecības ĢD tīmekļa vietnē.

(20) Ne no ĶV, ne no Ķīnas ražotājiem (eksportētājiem) atbildes uz anketas jautājumiem netika saņemtas.

1.8. **Pārbaude**

(21) Komisija pieprasīja un pārbaudīja visu informāciju, ko uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu dempinga un kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamību un Savienības intereses. Pārbaudes apmeklējumi atbilstīgi pamatregulas 16. pantam tika veikti šādos uzņēmumos.

Ražotāji Savienībā:

— *Cube Bikes*, Vācija,

— *Accell Hunland*, Ungārija,

— *Cross*, Bulgārija.

1.9. **Turpmākā procedūra**

(22) Komisija 2024. gada 25. oktobrī izpauda būtiskos faktus un apsvērumus, uz kuru pamata bija iecerējusi saglabāt spēkā antidempinga maksājumus. Visām personām tika atvēlēts termiņš, kurā tās varēja sniegt piezīmes par izpausto informāciju.

(23) Vairākas ieinteresētās personas iesniedza piezīmes, kuras Komisija izskatīja un kuras ir aplūkotas 2.3. un 7. iedaļā. Tika uzklausītas viena persona, kura to pieprasīja.

2. PĀRSKATĀMAIS RAŽOJUMS, ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS

2.1. Pārskatāmais ražojums

(24) Ražojums, uz kuru attiecas pārskatīšana, ir tas pats, kas sākotnējā izmeklēšanā, proti, velosipēdi ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru, kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (*Taric* kods 8711 60 90 10) ("pārskatāmais ražojums").

2.2. Attiecīgais ražojums

(25) Ražojums, uz ko attiecas šī izmeklēšana, ir Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārskatāmais ražojums.

2.3. Līdzīgais ražojums

(26) Kā jau konstatēts sākotnējā izmeklēšanā, arī šajā termiņbeigu pārskatīšanas izmeklēšanā tika apstiprināts, ka turpmāk minētajiem ražojumiem ir vienas un tās pašas fizikālās un tehniskās pamatīpašības, kā arī vieni un tie paši pamatlietojumi:

— attiecīgajam ražojumam, ko eksportē uz Savienību,

— Ķīnas Tautas Republikā ražotajam un iekšzemes tirgū pārdotajam pārskatāmajam ražojumam,

— pārskatāmajam ražojumam, ko ražotāji eksportētāji ražo un pārdod pārējām pasaules valstīm, un

— pārskatāmajam ražojumam, ko Savienībā ražo un pārdod Savienības ražošanas nozare.

(27) Tādēļ šie ražojumi uzskatāmi par līdzīgiem ražojumiem pamatregulas 1. panta 4. punkta nozīmē.

(28) Pēc galīgās informācijas izpaušanas viena persona apgalvoja, ka Komisijai būtu jāprecizē, ka daļas, ko importē Komisijas Īstenošanas lēmumā 2024/1279 ([7]) noteiktie importētāji un/vai ārvalstu eksportētāji, kas atbrīvoti no maksājuma, nebūtu jāuzskata par attiecīgo ražojumu. Pēc šīs personas domām, būtu jāprecizē, ka attiecīgā ražojuma daļām, kas izmantojamas attiecīgajam ražojumam, nepiemēro antidempinga maksājumus, ja tās importē atsevišķi.

(29) Komisija uzskatīja, ka šāds precizējums nav pamatots, jo pasākumi, uz kuriem attiecas šī pārskatīšana, neattiecas uz daļām. Ar šādu pamatojumu minētais apgalvojums tika noraidīts.

3. DEMPINGS

3.1. Ievadpiezīmes

(30) Pārskatīšanas izmeklēšanas periodā elektrisko velosipēdu imports no ĶTR turpinājās, tomēr mazākos apjomos nekā sākotnējās izmeklēšanas periodā (t. i., laikposmā no 2016. gada 1. oktobra līdz 2017. gada 30. septembrim). *Eurostat* dati liecina, ka pārskatīšanas izmeklēšanas periodā no ĶTR veiktā elektrisko velosipēdu importa tirgus daļa Savienības tirgū bijusi aptuveni 4,4 %, savukārt sākotnējās izmeklēšanas periodā – 35 %. No ĶTR veiktā importa apjoms absolūtā izteiksmē samazinājās no 699 658 gabaliem sākotnējās izmeklēšanas periodā līdz 220 914 gabaliem pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.

([7]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2024/1279 (2024. gada 8. maijs), kas attiecas uz tiem atbrīvojumiem no paplašinātā antidempinga maksājuma par konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēda daļu importu, kuri noteikti, ievērojot Komisijas Regulu (EK) Nr. 88/97 (OV L, 2024/1279, 21.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Kā minēts 1.6.3. iedaļā, ĶTR eksportētāji/ražotāji izmeklēšanā nesadarbojās. Tāpēc Komisija informēja ĶTR iestādes, ka nesadarbošanās dēļ Komisija attiecībā uz konstatējumiem par dempinga un kaitējuma turpināšanos vai atkārtošanos varētu piemērot pamatregulas 18. pantu. Komisija šajā jautājumā nesaņēma ne piezīmes, ne pieprasījumus iesaistīties uzklausīšanas amatpersonai.

(32) Tāpēc saskaņā ar pamatregulas 18. pantu konstatējumi par dempinga turpināšanās vai atkārtošanās iespējamību tika balstīti uz pieejamajiem faktiem, konkrēti, uz informāciju pārskatīšanas pieprasījumā un informāciju, kas pārskatīšanas izmeklēšanas gaitā iegūta no personām, kuras sadarbojās (proti, no pieprasījuma iesniedzēja un izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem).

3.2. **Procedūra ĶTR izcelsmes elektrisko velosipēdu importa normālās vērtības noteikšanai saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punktu**

(33) Ņemot vērā to, ka izmeklēšanas sākumā bija pieejami pietiekami pierādījumi, kas attiecībā uz ĶTR liek domāt, ka varētu pastāvēt nozīmīgi kropļojumi pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta nozīmē, Komisija sāka izmeklēšanu, pamatojoties uz pamatregulas 2. panta 6.a punktu.

(34) Lai iegūtu informāciju, ko Komisija uzskatīja par vajadzīgu izmeklēšanai attiecībā uz apgalvojumiem par nozīmīgiem kropļojumiem, tā nosūtīja anketu ĶV. Turklāt paziņojuma par procedūras sākšanu 5.3.2. punktā Komisija aicināja visas ieinteresētās personas 37 dienu laikā no paziņojuma par procedūras sākšanu publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* darīt zināmu savu viedokli, iesniegt informāciju un sniegt apstiprinošus pierādījumus par pamatregulas 2. panta 6.a punkta piemērošanu. Noteiktajā termiņā netika saņemta ne ĶV atbilde uz anketas jautājumiem, ne informācija par pamatregulas 2. panta 6.a punkta piemērošanu. Pēc tam Komisija informēja ĶV, ka izmantos pieejamos faktus pamatregulas 18. panta nozīmē, lai noteiktu, vai ĶTR pastāv nozīmīgi kropļojumi.

(35) Paziņojuma par procedūras sākšanu 5.3.2. punktā Komisija norādīja arī, ka, ņemot vērā pieejamos pierādījumus, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu normālās vērtības noteikšanai, pamatojoties uz neizkropļotām cenām vai atsauces vērtībām, par attiecīgu reprezentatīvo valsti ir provizoriski izvēlējusies Turciju. Komisija arī norādīja, ka pārbaudīs citas iespējamas attiecīgās valstis saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunkta pirmajā ievilkumā noteiktajiem kritērijiem.

(36) Komisija 2024. gada 18. jūlijā ar lietas materiāliem pievienotu paziņojumu ("lietas materiāliem pievienots paziņojums") informēja ieinteresētās personas, kurus attiecīgos avotus tā plāno izmantot normālās vērtības noteikšanai, par reprezentatīvo valsti izmantojot Turciju. Minētajā paziņojumā Komisija uzskaitīja visus ražošanas faktorus, kā izejvielas, darbaspēku un enerģiju, ko izmanto elektrisko velosipēdu ražošanā. Turklāt Komisija informēja ieinteresētās personas, ka noteiks pārdošanas, vispārējās un administratīvās ("PVA") izmaksas un peļņu, pamatojoties uz agregētiem finanšu pārskatiem no *Company Accounts Statistics* ([8]), kas attiecas uz 206 rentabliem uzņēmumiem, kuri darbojas saimniecisko darbību statistiskās klasifikācijas, parasti dēvētas par *NACE*, 30.9. kategorijā "Pārējo transportlīdzekļu ražošana". Datus par minētajiem ražotājiem reprezentatīvajā valstī apkopo Turcijas Centrālā banka un Turcijas Statistikas institūts. Personas tika aicinātas sniegt piezīmes, un no pieprasījuma iesniedzēja tika saņemtas piezīmes, kas tika ņemtas vērā, kā aprakstīts 67. apsvērumā.

3.3. **Normālā vērtība**

(37) Pamatregulas 2. panta 1. punktā ir teikts: "Normālo vērtību parasti nosaka, pamatojoties uz cenām, kādas eksportētājvalstī [parastā tirdzniecības apritē] ir maksājuši vai maksās neatkarīgie klienti."

([8]) *Company Accounts Statistics*, pieejams https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Tomēr pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktā teikts: "Ja (..) tiek konstatēts, ka nav pareizi izmantot iekšzemes cenas un izmaksas eksportētājvalstī, jo minētajā valstī pastāv nozīmīgi kropļojumi b) apakšpunkta nozīmē, salikto normālo vērtību nosaka, pamatojoties tikai un vienīgi uz ražošanas un pārdošanas izmaksām, kas atspoguļo neizkropļotas cenas vai atsauces vērtības, saskaņā ar turpmāk minētajiem noteikumiem" un "ietver neizkropļotas un samērīgas administratīvās, pārdošanas un vispārējās izmaksas un peļņu" ("administratīvās, pārdošanas un vispārējās izmaksas", tālāk – "PVA izmaksas").

(39) Kā sīkāk skaidrots tālāk, Komisija šajā izmeklēšanā secināja, ka, pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem un ņemot vērā ĶV un Ķīnas ražotāju nesadarbošanos, ir pareizi piemērot pamatregulas 2. panta 6.a punktu.

3.3.1. *Nozīmīgu kropļojumu pastāvēšana*

(40) Velosipēdu ražošanas nozarē galvenās izejvielas ir tērauds un alumīnijs. Būtībā visas galvenās velosipēda daļas pilnībā vai daļēji ir izgatavotas no šiem materiāliem. Velosipēdu rāmji, dakšas un stūres stieņi parasti ir izgatavoti no tērauda vai alumīnija. Riteņi un spieķi, ķēdes, ķēdes pārslēdzēji, zobrati, troses un bagāžnieki parasti ir izgatavoti no tērauda. Dubļusargi un pedāļi ir izgatavoti no metāla vai plastmasas (t. i., ķīmiskās rūpniecības produktiem). Pieprasījumā bija minēti nozīmīgi kropļojumi, ko Eiropas Komisija nesenās izmeklēšanās konstatējusi Ķīnas tērauda un alumīnija ražošanas nozarē, piemēram, saistībā ar tērauda savienotājelementu, metinātu tērauda cauruļu un cauruļvadu, tērauda vējturbīnu torņu, karsti velmēta nerūsējošā tērauda importu no Ķīnas ([9]); pārveidotās alumīnija folijas, alumīnija štancējumu, plakanu alumīnija velmējumu, alumīnija folijas un alumīnija riteņu importu no Ķīnas ([10]). Pieprasījumā norādīts, ka atkārtotie un konsekventie konstatējumi šajās lietās skaidri pierāda sistēmiskus kropļojumus pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta nozīmē Ķīnas tērauda un alumīnija ražojumu izmaksās un cenās.

(41) Tāpat kā iepriekšējās izmeklēšanās par ĶTR tērauda un alumīnija sektoru, šajā izmeklēšanā Komisija pārbaudīja, vai, ņemot vērā to, ka pastāv nozīmīgi kropļojumi, ir pareizi izmantot iekšzemes cenas un izmaksas ĶTR. Komisija to pārbaudīja, pamatojoties uz lietas materiālos pieejamajiem pierādījumiem, to skaitā pierādījumiem, kas ietverti pieprasījumā, kā arī Komisijas dienestu darba dokumentā "On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" ([11]) ("Ziņojums") un tā atjauninātajā

([9]) Sk. Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/191 (2022. gada 16. februāris), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes dzelzs vai tērauda savienotājelementu importam (OV L 36, 17.2.2022.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/635 (2021. gada 16. aprīlis), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Baltkrievijas, Ķīnas Tautas Republikas un Krievijas izcelsmes metinātu dzelzs vai neleģēta tērauda cauruļu un cauruļvadu importam (OV L 132, 19.4.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/2239 (2021. gada 15. decembris), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes komerciālo vējturbīnu torņu no tērauda importam (OV L 450, 16.12.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/2239 (2021. gada 15. decembris), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes komerciālo vējturbīnu torņu no tērauda importam (OV L 450, 16.12.2021.).

([10]) Sk. Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/983 (2021. gada 17. jūnijs), ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārveidotās alumīnija folijas importam (OV L 216, 18.6.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/2170 (2021. gada 7. decembris), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārveidotās alumīnija folijas importam (OV L 438, 8.12.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/1428 (2020. gada 12. oktobris), ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija štancējumu importam (OV L 336, 13.10.2020.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/546 (2021. gada 29. marts), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kurš noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija štancējumu importam (OV L 109, 30.3.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/582 (2021. gada 9. aprīlis), ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes plakanu alumīnija velmējumu importam (OV L 124, 12.4.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/1784 (2021. gada 8. oktobris), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes plakanu alumīnija velmējumu importam (OV L 359, 11.10.2021.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/402 (2022. gada 9. marts), ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kura veikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1036 11. panta 2. punktu, nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētas Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija folijas importam (OV L 83, 10.3.2022.); Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/112 (2023. gada 18. janvāris), ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes alumīnija riteņu importam (OV L 18, 19.1.2023.). Sk. arī Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/1012 (2018. gada 17. jūlijs), ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam un groza Īstenošanas regulu (ES) 2018/671 (OV L 181, 18.7.2018.).

([11]) Komisijas dienestu darba dokuments SWD(2017) 483 final/2, 20.12.2017., pieejams https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=en.

redakcijā (“atjaunināts Ziņojums”) ([12]), kura pamatā ir publiski pieejami avoti. Minētajā analīzē tika pārbaudīta būtiskā valdības iejaukšanās ĶTR ekonomikā kopumā, kā arī tika aplūkota konkrētā situācijā attiecīgās nozares tirgū, kas ietver pārskatāmo ražojumu. Komisija šos pierādījumus papildināja ar savu pētījumu par dažādiem kritērijiem, kas ir būtiski, lai apstiprinātu, ka Ķīnas Tautas Republikā pastāv nozīmīgi kropļojumi, kurus šajā ziņā tā konstatējusi arī savās iepriekšējās izmeklēšanās.

(42) Pieprasījumā apgalvots, ka Ķīnas ekonomiku kopumā plaši ietekmē un skar būtiska valdības iejaukšanās, kuras dēļ šajā izmeklēšanā nevar izmantot Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozares iekšzemes cenas un izmaksas. Konkrēti, pieprasījumā bija minēts, ka Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozarei ir raksturīgs augsts valsts īpašumtiesību līmenis, valsts ietekme un/vai valsts subsīdijas un ka vairākiem elektrisko velosipēdu ražotājiem ir vai nu tiešas, vai ar apvienību starpniecību veidotas ciešas saites ar ĶV, reģionālajām vai vietējām valdībām. Lai pamatotu savu nostāju, pieprasījumā bija atsauce uz Ziņojumu, Ķīnas tiesību aktiem, citiem ziņojumiem, kā arī nesistemātiski iegūtiem papildu pierādījumiem par pārskatīšanas izmeklēšanas periodā īstenotajiem kropļojumiem.

(43) Kā jau ir minēts 40. apsvērumā, pieprasījumā minētās nesenās izmeklēšanas, kurās Komisija konstatēja, ka Ķīnas Tautas Republikā notiek ievērojama valdības iejaukšanās, kuras dēļ tiek kropļota efektīva resursu sadale, kas atbilstu tirgus principiem ([13]). Konkrētāk, pieprasījumā bija apgalvots, ka Ķīnas ekonomiku, ieskaitot elektrisko velosipēdu un velosipēdu nozari, lielā mērā nosaka komplicēta plānošanas sistēma, kurā noteiktas prioritātes un izvirzīti mērķi, kam jābūt centrālās un vietējo valdību uzmanības centrā. Šīs rīcībpolitikas ir diskriminējošas, jo dod priekšroku iekšzemes ražotājiem vai citādi ietekmē brīvā tirgus spēkus. Pieprasījumā minēts arī, ka plānošanas sistēma Ķīnā nodrošina, ka resursi tiek virzīti tiem sektoriem, kurus valdība atzinusi par stratēģiskiem vai citādi politiski nozīmīgiem, nevis tiek sadalīti atbilstoši tirgus spēkiem. Turklāt pieprasījumā norādīts, ka lielākās daļas vai pat visu Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas faktoru izmaksas, ieskaitot velosipēda tērauda un alumīnija daļu, elektroenerģijas, zemes un darbaspēka izmaksas, ir izkropļotas.

(44) Pieprasījumā sniegti pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta pirmajā līdz sestajā ievilkumā uzskaitīto faktoru piemēri, kas norāda uz kropļojumu pastāvēšanu. Pieprasījumā arī konstatēts, ka elektrisko velosipēdu un tā daļu (proti, akumulatoru, motoru, vadības bloku un vieglmetāla sastāvdaļu) ražošanas nozares tiek uzskatītas par svarīgajām/stratēģiskajām nozarēm, kuru attīstību ĶV aktīvi veicina, jo atzinusi to par politikas mērķi. Konkrētāk, pieprasījumā apgalvots, ka ĶV ir aktīvi atbalstījusi Ķīnas velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanas nozari, izmantojot valsts, reģionālos un vietējos instrumentus, piemēram, 14. piecgades vispārējo plānu ([14]); paziņojumu “Made in China 2025” ([15]); Ķīnas centrālajā un rietumu reģionā ar ārvalstu ieguldījumiem atbalstāmo nozaru katalogu ([16]) (2020. gada redakciju) un Rūpniecības strukturālo pielāgojumu ievirzes katalogu ([17]) (akumulatori un vieglie materiāli). Pieprasījumā bija minētas arī vairākas provinces, piemēram, Tiaņdzjiņa, Hebei, Dzjansu, Džedzjana, Šaņduna un Guanduna, kuras savos reģionālajos plānos ir iekļāvušas velosipēdu un/vai elektrotransportlīdzekļu ražošanas nozari.

([12]) Komisijas dienestu darba dokuments “On Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations”, 2024. gada 10. aprīlis, SWD(2024) 91 final, pieejams https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

([13]) Sk. Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/2068 80. apsvērumu; Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/191 208. apsvērumu, Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/95 59. apsvērumu, Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/2239 67.–74. apsvērumu, Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/635 149. un 150. apsvērumu.

([14]) Ekonomikas un sociālās attīstības 14. piecgades plāns un 2035. gada perspektīvas, pieejamas https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([15]) Pieejams https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([16]) Pieejams (no 29. lpp.) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([17]) Pieejams https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

(45) Noslēgumā pieprasījumā tika pausta nostāja, ka cenas un izmaksas, arī izejvielu, enerģijas un darbaspēka izmaksas, nenosaka brīvā tirgus spēki, jo tās ietekmē būtiska valdības iejaukšanās pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta nozīmē. Tādējādi saskaņā ar pieprasījumā pausto šajā lietā normālās vērtības noteikšanai nav pareizi izmantot iekšzemes cenas un izmaksas.

(46) ĶV neiesniedza ne piezīmes, ne pierādījumus, kas atbalstītu vai atspēkotu pierādījumus, kuri iekļauti lietas materiālos, ieskaitot (atjaunināto) Ziņojumu un pieteikuma iesniedzēja sniegtos papildu pierādījumus, par nozīmīgu kropļojumu pastāvēšanu un/vai par to, vai konkrētajā lietā ir pareizi piemērot pamatregulas 2. panta 6.a punktu.

(47) Komisijas izmeklēšana apstiprināja pieprasījumā ietverto apgalvojumu, ka ĶV joprojām uzskata elektrisko velosipēdu ražošanas nozari par svarīgo nozari. Tas ir apstiprināts daudzos plānos, direktīvās un citos dokumentos, kas vērsti uz velosipēdu ražošanas nozares atbalstīšanu kopumā, un jo īpaši elektrisko velosipēdu ražošanas nozares atbalstīšanu, un kas ir izdoti valsts, reģionālā un municipālā līmenī.

(48) 14. piecgades vispārējā plānā Ķīnas elektrisko velosipēdu ražošanas nozare tika konkrēti minēta kā atbalstāma nozare. Turklāt elektrisko velosipēdu ražošanas nozare dažādos ĶV pieņemtajos katalogos, piemēram, 44. apsvērumā minētajos katalogos, ir uzskaitīta pie atbalstāmajām nozarēm.

(49) ĶV un reģionālās valdības ir arī izstrādājušas īpašus velosipēdu ražošanas nozares plānus un atbalsta programmas. Piemēram, 2022. gada Ievirzes atzinumā par vieglās rūpniecības augstas kvalitātes attīstību *MIIT* 2022/68 ([18]) ir sniegta konkrēta informācija par galvenajiem tehnoloģiju pētniecības un izstrādes projektiem, kurā minēts velosipēdu pārvada sistēma un augstas efektivitātes litija jonu akumulatoru drošuma tehnoloģija. Tajā ietverta arī informācija par inovatīvu produktu ražošanas tehnoloģijas modernizāciju attiecībā uz velosipēdiem, piemēram, lielu attālumu pārvarēšanai paredzētiem bezceļa velosipēdiem un augstas veiktspējas saliekamiem velosipēdiem, kā arī viedajiem elektriskajiem velosipēdiem. Lai veicinātu elektrisko velosipēdu ražošanas nozares attīstību, Ķīnas Tautas Republikas Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrija, Tirgus regulēšanas valsts pārvalde un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas birojs paziņoja 2024. gada elektrisko velosipēdu ražošanas nozares standarta nosacījumus ([19]) un Elektrisko velosipēdu ražošanas nozares standarta paziņojuma pārvaldības pasākumus (*MIIT*) ([20]), un paziņojumā minēts, ka "jauniem ražošanas uzņēmumiem un jauniem un paplašinātiem projektiem būtu jāatbilst valsts rūpniecības politikas noteikumiem. Uzņēmumiem būtu jāstiprina tehnoloģiskā inovācija, jāuzlabo ražojumu kvalitāte, jāveicina esošo ražošanas līniju augstas kvalitātes, vieda un zaļa pārveide un modernizācija, kā arī jāierobežo būvniecības projekti, kas vienkārši palielina ražošanas jaudu. Reģioni, kuros ir piemēroti apstākļi, tiek mudināti veicināt elektrisko velosipēdu ražošanas nozares intensīvu attīstību, kas balstīta uz parkiem". Turklāt paziņojumā bija iekļauta informācija par elektrisko velosipēdu ražošanas nozares uzraudzību un pārvaldību, norādot, ka "nozares apvienības organizē uzņēmumus, lai stiprinātu nozares pašdisciplīnu, palīdzētu uzņēmumiem iesaistīties ražošanā un darījumdarbībā saskaņā ar tiesību aktiem un palīdzētu nozares kompetentajam departamentam īstenot un uzraudzīt šos standarta nosacījumus".

([18]) 2022. gada Ievirzes atzinums par vieglās rūpniecības augstas kvalitātes attīstību, pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([19]) Sk. arī Tirdzniecības ministrijas tīmekļa vietnē 2024. gada 12. jūnijā publicēto rakstu "*China's electric bicycles actively expand the "One Belt One Road" market*", pieejams http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) 2024. gada elektrisko velosipēdu ražošanas nozares standarta nosacījumi un Elektrisko velosipēdu ražošanas nozares standarta paziņojuma pārvaldības pasākumi (*MIIT*), pieejami vietnē http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

(50) Citi rūpniecības politikas mērķi, kas attiecas uz elektriskajiem velosipēdiem, iekļauti arī provinču, piemēram, Šaņdunas ([21]), Hebei ([22]), Tiaņdzjiņas ([23]) Dzjinhai un Dzjansu ([24]), plānošanas dokumentos. Dzjansu province ir vadošā province ĶTR elektrisko velosipēdu ražošanas jomā, un tās elektrisko velosipēdu ražošanas apjoms ir aptuveni 20 % no valsts elektrisko velosipēdu ražošanas apjoma ([25]). Tajā ir augsto tehnoloģiju industriālais parks ar nosaukumu *Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone*, kas ir vadošais rūpniecības rajons velosipēdu ražošanā vispār un elektrisko velosipēdu ražošanā konkrēti ([26]), un tas ir ieguvis zīmolu *China Bicycle and Electric Bicycle Capital*, ko piešķīrusi Ķīnas Vieglās rūpniecības federācijas un Ķīnas Velosipēdu ražošanas nozares apvienības ekspertu grupa ([27]).

(51) Attiecībā uz to, vai ĶV, izmantojot valsts klātbūtni uzņēmumos, var iejaukties jautājumos par cenām un izmaksām pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta otrā ievilkuma nozīmē, izmeklēšanā tika konstatēts, ka Ķīnas Velosipēdu ražošanas nozares apvienību saskaņā ar tās statūtiem ([28]) kontrolē Ķīnas Komunistiskā partija. Konkrēti, Ķīnas Velosipēdu ražošanas nozares apvienības statūtu 21. pantā ir noteikts Direktoru padomes sastāvs un nosacījumi, kas tiem jāizpilda, ieskaitot pienākumu "atbalstīt Ķīnas Komunistiskās partijas vadību, apzinīgi īstenot partijas nostāju, principus un politiku, ievērot normatīvos aktus, kā arī sociālo un profesionālo ētiku un nodrošināt augstu politisko kvalitāti un profesionalitāti". Turklāt Dzjansu Velosipēdu ražotāju apvienības ([29]) statūtu 4. pantā ir noteikts: "Saskaņā ar Ķīnas Komunistiskās partijas konstitūcijas noteikumiem apvienība izveido Ķīnas Komunistiskās partijas organizāciju, veic partijas darbības un nodrošina partijas organizācijas darbībai nepieciešamos nosacījumus", un 5. pantā: "Apvienības reģistrācijas iestāde ir Dzjansu provinces Civilo lietu departaments. Apvienība no Dzjansu provinces Civilo lietu departamenta un citiem attiecīgajiem departamentiem pieņem norādījumus par darījumdarbību, darbojas to uzraudzībā un vadībā."

(52) Attiecībā uz galvenajiem elektrisko velosipēdu ražotājiem izmeklēšanā tika konstatēts arī, ka viens no Ķīnas Velosipēdu ražošanas nozares apvienības locekļiem ir uzņēmums *Fushida* un tā izpilddirektors ir partijas nodaļas sekretārs ([30]). *Shanghai Phoenix* ir uzņēmums, kas 24,36 % apmērā pieder valstij ([31]), un tā priekšsēdētājs kopš 2023. gada janvāra ir partijas komitejas sekretārs. *Flying Pigeon* ir valstij piederošs uzņēmums, kuru pārvalda *Tianjin Bohai Light Industry Investment Group*, kas ir valstij piederoša uzņēmumu grupa, kas darbojas Valstij piederošo aktīvu uzraudzības un administrēšanas komisijas pakļautībā ([32]). Attiecībā uz privāto uzņēmumu *Zhonglu co*., kas izmanto zīmolu *Shanghai Forever*, jānorāda, ka uzņēmuma priekšsēdētājs ir partijas komitejas sekretāra vietnieks ([33]).

([21]) 2022. gada Šaņdunas pārvaldības pasākumi, kas piemērojami e-velosipēdiem, pieejami https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([22]) Hebei apstrādes rūpniecības augstas kvalitātes attīstības 14. piecgades plāns, pieejams http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([23]) Tiaņdzjiņas apstrādes rūpniecības augstas kvalitātes attīstības 14. piecgades plāns, pieejams https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([24]) Dzjansu, Paziņojums par īstenošanas plānu iekārtu atjaunošanas veicināšanai rūpniecības jomā 2024. gadā, pieejams https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([25]) Sk. 2023. gada 21. novembra preses rakstu, kas pieejams https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([26]) 2023. gada 11. decembra preses raksts par Tiaņdzjiņas Dzjinhai velosipēdu ražošanas klasteri *"Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the "capital"? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let "small wheels" drive "big development"*, pieejams https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([27]) 2024. gada 4. jūlija preses raksts par Dzjinhai rūpniecības parku *"The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working"*, pieejams https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([28]) Ķīnas Velosipēdu ražošanas nozares apvienības statūtu 3. pants, pieejams http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([29]) Sk. http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([30]) Sk.https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([31]) Sk. 2023. gada pārskata 9., 28. un 65. lpp., pieejams http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([32]) Sk. https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([33]) Sk. 2023. gada pārskatu, 22. lpp., pieejams http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (skatīts 2024. gada 29. augustā).

(53) Turklāt pārskatāmā ražojuma nozarē ir spēkā diskriminējoša politika, kurā priekšroka tiek dota iekšzemes ražotājiem vai kura kā citādi ietekmē brīvā tirgus spēkus pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta trešā ievilkuma nozīmē. Izmeklēšanā tika noteikti papildu dokumenti, kas liecina, ka nozare gūst labumu no valdības norādījumiem un iejaukšanās elektrisko velosipēdu ražošanas nozarē. Turklāt velosipēdu ražošanas nozare Dzjinhai rajonā 2023. gadā tika iekļauta mazo un vidējo uzņēmumu raksturīgo nozaru klasteru sarakstā, kuru paziņojusi Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrija (sk. 49. apsvērumu iepriekš) ([34]).

(54) Šajā izmeklēšanā netika iesniegti pierādījumi, kas liecinātu, ka elektrisko velosipēdu ražošanas nozari neskar valdības iejaukšanās finanšu sistēmā pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta sestā ievilkuma nozīmē. Piemēram, izmeklēšana apstiprināja, ka *Shanghai Phoenix* 2022. un 2023. gadā saņēmis valdības subsīdijas, kā norādīts uzņēmuma 2023. gada pārskatā ([35]). *Zhonglu co*, kas izmanto zīmolu *Shanghai Forever*, arī ir saņēmis valdības subsīdijas, kā norādīts tā 2023. gada pārskatā ([36]).

(55) Visbeidzot, Komisija atgādina, ka pārskatāmā ražojuma ražošanai ir vajadzīgi vairāki izejresursi (sk. arī 40. apsvērumu iepriekš). Kad elektrisko velosipēdu ražotāji iegādājas izejresursus / slēdz līgumus par tiem, cenas, ko tie maksā (un kas tiek reģistrētas kā to izmaksas), ir nepārprotami pakļautas tiem pašiem sistēmiskajiem kropļojumiem, kas minēti iepriekš. Piemēram, kropļojumi skar izejresursu piegādātāju izmantoto darbaspēku. Tie var aizņemties naudu, kuru skar kropļojumi finanšu sektorā / kapitāla sadalē. Turklāt uz tiem attiecas plānošanas sistēma, kura tiek piemērota visos valdības līmeņos un visās nozarēs.

(56) Tādējādi ne tikai nav pareizi izmantot elektrisko velosipēdu iekšzemes pārdošanas cenas pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunkta nozīmē, bet arī visas izejresursu izmaksas (ieskaitot izejvielas, enerģiju, zemi, finansējumu, darbaspēku utt.) ir ietekmētas tāpēc, ka cenas veidošanu ietekmē būtiska valdības iejaukšanās, kā tā aprakstīta (atjaunināta) Ziņojuma I un II daļā. Valdības iejaukšanās, kas aprakstīta saistībā ar kapitāla, zemes, darbaspēka, enerģijas un izejvielu sadali, ir izplatīta visā ĶTR. Tas nozīmē, ka, piemēram, izejresursi, kas paši ir ražoti Ķīnas Tautas Republikā, apvienojot vairākus ražošanas faktorus, ir pakļauti nozīmīgiem kropļojumiem. Tas pats attiecas uz izejresursu izejresursiem, un tā tālāk.

(57) Kopumā pieejamie pierādījumi liecina, ka pārskatāmā ražojuma cenas vai izmaksas, arī izejvielu, enerģijas un darbaspēka izmaksas, nav noteiktas brīvā tirgus spēku ietekmē, jo tās skar būtiska valdības iejaukšanās pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunkta nozīmē, kā par to liecina viena vai vairāku attiecīgo minētajā noteikumā uzskaitīto faktoru faktiskā vai potenciālā ietekme. Tādējādi un ņemot vērā, ka ĶV nesadarbojās, Komisija secināja, ka šajā lietā normālās vērtības noteikšanai nav pareizi izmantot iekšzemes cenas un izmaksas. Tāpēc Komisija, kā izklāstīts nākamajā iedaļā, noteica normālo vērtību, pamatojoties vienīgi uz ražošanas un pārdošanas izmaksām, kas atspoguļo neizkropļotas cenas vai atsauces vērtības, t. i., šajā gadījumā saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu pamatojoties uz atbilstošām ražošanas un pārdošanas izmaksām attiecīgā reprezentatīvā valstī.

([34]) 2024. gada 4. jūlija preses raksts par Dzjinhai rūpniecības parku "*The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working*", pieejams https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([35]) Sk. 2023. gada pārskatu, 165. lpp., pieejams http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (skatīts 2024. gada 29. augustā).

([36]) Sk. 2023. gada pārskatu, 116. lpp., pieejams http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (skatīts 2024. gada 29. augustā).

3.3.2. *Reprezentatīvā valsts*

3.3.2.1. Vispārīgas piezīmes

(58) Reprezentatīvās valsts izvēle, ievērojot pamatregulas 2. panta 6.a punktu, tika balstīta uz šādiem kritērijiem:

— līdzīgs ekonomiskās attīstības līmenis kā ĶTR. Šim nolūkam Komisija, pamatojoties uz Pasaules Bankas datubāzi ([37]), izmantoja valstis, kuru nacionālais kopienākums uz vienu iedzīvotāju ir līdzīgs kā ĶTR,

— pārskatāmā ražojuma izgatavošana minētajā valstī ([38]),

— attiecīgo datu esība un viegla pieejamība reprezentatīvajā valstī,

— ja ir vairākas iespējamās reprezentatīvās valstis, tad attiecīgā gadījumā priekšroku dod valstij ar pienācīga līmeņa sociālo un vides aizsardzību.

(59) Kā paskaidrots 36. apsvērumā, Komisija 2024. gada 18. jūlijā publicēja lietas materiāliem pievienotu paziņojumu par normālās vērtības noteikšanai izmantotajiem avotiem. Šajā paziņojumā bija aprakstīti fakti un pierādījumi, uz kuriem balstīti attiecīgie kritēriji, un ar to ieinteresētās personas tika informētas par nodomu izmantot Turciju par attiecīgu reprezentatīvo valsti šajā lietā, ja tiktu apstiprināta nozīmīgu kropļojumu pastāvēšana saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punktu.

(60) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punktā uzskaitītajiem kritērijiem Komisija noteica, ka Turcija ir valsts ar līdzīgu ekonomiskās attīstības līmeni kā ĶTR. Pasaules Banka klasificē Turciju par valsti ar vidēji augstiem ienākumiem, pamatojoties uz nacionālo kopienākumu. Turklāt Turcija tika identificēta kā valsts, kurā ražo pārskatāmo ražojumu un par kuru attiecīgie dati ir viegli pieejami.

(61) Visbeidzot, tā kā, pamatojoties uz visiem šiem faktoriem, tika konstatēts, ka Turcija ir attiecīga reprezentatīvā valsts, un neviena no ieinteresētajām personām nebija ierosinājusi citu piemērotu reprezentatīvu valsti, nebija vajadzības novērtēt sociālās un vides aizsardzības līmeni saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunkta pirmā ievilkuma pēdējo teikumu.

3.3.2.2. Secinājums

(62) Tā kā sadarbības nebija, ņemot vērā ierosinājumu termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā un to, ka Turcija atbilst pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunkta pirmajā ievilkumā noteiktajiem kritērijiem, Komisija izvēlējās Turciju par attiecīgu reprezentatīvo valsti.

3.3.3. *Neizkropļotu izmaksu noteikšanai izmantotie avoti*

(63) Paziņojumā par attiecīgajiem avotiem, kas izmantojami normālās vērtības noteikšanai, Komisija, pamatojoties uz termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā sniegto informāciju, kas tika pienācīgi atjaunināta, ja bija pieejama precīzāka informācija, uzskaitīja tādus ražošanas faktorus kā materiālus, enerģiju un darbaspēku, ko Savienības un Turcijas ražotāji izmanto pārskatāmā ražojuma ražošanā. Komisija arī norādīja, ka normālās vērtības noteikšanai saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu izmantos *Global Trade Atlas* ("*GTA*") ([39]), lai noteiktu atsevišķu ražošanas faktoru, īpaši svarīgāko izejvielu, neizkropļotas izmaksas. Turklāt Komisija norādīja, ka neizkropļotu darbaspēka un enerģijas izmaksu noteikšanai izmantos Turcijas Statistikas institūta ([40]) sniegto informāciju.

(64) Komisija arī norādīja, ka pamatotu PVA izmaksu un peļņas summu noteikšanai izmantos finanšu datus no 36. apsvērumā minētās uzņēmumu kontu statistikas par 206 uzņēmumiem, kuri darbojas *NACE* 30.9. kategorijā.

([37]) *World Bank Open Data – Upper Middle Income*, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Ja nevienā valstī, kam ir līdzīgs attīstības līmenis, neražo pārskatāmo ražojumu, tad var aplūkot tāda ražojuma ražošanu, kurš ir tajā pašā vispārīgajā kategorijā un/vai nozarē, kurā pārskatāmais ražojums.

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

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

(65) Komisija arī informēja ieinteresētās personas, ka vairāki ražošanas faktori (krāsa, pamatnes krāsa un *EPAC* elektrokomplekts) atsevišķi veidoja nelielu daļu no kopējām izejvielu/sastāvdaļu izmaksām pārskatīšanas izmeklēšanas periodā (kopā mazāk nekā 1 % no kopējām izejvielu/komponentu izmaksām). Tāpēc Komisija šos citus ražošanas faktorus uzskatīja par "palīgmateriāliem", un tā izteica šos palīgmateriālus procentos no kopējām izejvielu izmaksām.

(66) Turklāt, lai aptvertu izmaksas, kas nav iepriekš minēto ražošanas faktoru vidū, Komisija iekļāva arī izgatavošanas pieskaitāmo izmaksu vērtību. Komisija noteica izgatavošanas pieskaitāmo izmaksu attiecību pret tiešajām izgatavošanas izmaksām, pamatojoties uz pieprasījuma iesniedzēja sniegto konkrēto informāciju no Savienības ražotājiem un to saistītajiem uzņēmumiem ([41]).

(67) Ņemot vērā pieprasījuma iesniedzēja piezīmes par lietas materiāliem pievienoto paziņojumu, Komisija veica divas turpmāk norādītās izmaiņas ražošanas faktoru sarakstā. Pirmkārt, tika izlabota pārrakstīšanās kļūda, kad informācija par akumulatoriem tika netīši samainīta ar informāciju par velosipēdu elektromotoru. Otrkārt, attiecībā uz četriem ražošanas faktoriem (kloķa mehānismi, pedāļi, aizmugurējās rumbas un priekšējās rumbas) piezīmē izmantotie preču kodi tika aizstāti ar precīzākiem preču kodiem, kas tieši saistīti ar attiecīgajām daļām. Šīs izmaiņas ir atspoguļotas 1. tabulā.

3.4. **Neizkropļotas izmaksas un atsauces vērtības**

3.4.1. *Ražošanas faktori*

(68) Ņemot vērā visu informāciju, kuras pamatā ir pieprasījums, un visu informāciju, ko iesniedza pieprasījuma iesniedzējs un kas tika ievākta pārbaudes apmeklējumos, normālās vērtības noteikšanai saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu ir identificēti šādi ražošanas faktori un to avoti.

1. tabula

E-velosipēdu ražošanas faktori

Ražošanas faktors	Preces kods	Neizkropļota vērtība (*CNY*)	Mērvienība	Informācijas avots
Izejvielas				
Adapteri (elektriskās daļas)	39235090	55,13	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Adapteri (citi)	39235090, 87149990	1,61	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Akumulators	85076	1 487,88	Gabali	*GTA*
Akumulatora kaste	39235090	54,78	Kilogrami	*GTA*
Zvans	871499	3,64	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Bremzes	87149420	282,49	Kilogrami	*GTA*
Bremžu iekšējā trose	8714 99	2,83	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Bremžu svira	87149490	14,24	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Kabeļu grupa	–	3,73	Metri	Pārskatīšanas pieprasījums
Ķēde	73151110, 73151900	32,53	Metri	Pārskatīšanas pieprasījums

([41]) Pieprasījuma iesniedzēja sagatavotā aplēse par izgatavošanas pieskaitāmajām izmaksām (īre, palīgmateriāli un citas) bija piesardzīga – 1 % no e-velosipēda kopējām izgatavošanas izmaksām. Sk. pārskatīšanas pieprasījuma 40.0. un 40.1. pielikumu, kas pieejami Tron.tdi t24.000754.

Ražošanas faktors	Preces kods	Neizkropļota vērtība (*CNY*)	Mērvienība	Informācijas avots
Ķēdes pārsegs	871499900019	36,29	Komplekti	Pārskatīšanas pieprasījums
Ķēdes pārsega turētājs	87149990	3,83	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Savienojošā daļa	871499	0,56	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Kloķa mehānisms	87149630	120,22	Kilogrami	*GTA*
Uzlīmes	490890	511,63	Kilogrami	*GTA*
Elektriskā velosipēda daļas	871499	1,38	Metri	Pārskatīšanas pieprasījums
Barošanas kabelis	871499	51,00	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Velosipēda elektromotors	8501310090	1 162,33	Gabali	*GTA*
Dakša	87149130	626,86	Gabali	*GTA*
Rāmis	871491100019	1 485,75	Gabali	*GTA*
Rāmja piederumi	871499900019	5,47	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Priekšējā rumba	871493	185,46	Kilogrami	*GTA*
Stūres rokturis	87149990	11,03	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Stūres stienis	87149910	28,65	Gabali	*GTA*
Stūres iznesums	87149990	37,13	Kilogrami	*GTA*
Priekšējais lukturis	871499	115,77	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Priekšējā luktura stiprinājums	871499	14,59	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Stūres mehānisms	87149190	59,39	Kilogrami	*GTA*
Stūres mehānisma kompresors	87149190	3,83	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Riepas kamera	401320	5,96	Gabali	*GTA*
Stāvbalsts	871499	32,47	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Dubļu aizsargspārns	87149990	56,85	Komplekti	Pārskatīšanas pieprasījums
Dubļu aizsargspārna daļas	87149990	15,68	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Pārnesumu mehānisma sastāvdaļas	87149990	15,85	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Riteņu spieķu nipeļi	87149990	5,67	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Ārējais apvalks	–	5,13	Metri	Pārskatīšanas pieprasījums
Pedālis	87149610	42,23	Pāri	*GTA*
Aizmugurējais bagāžnieks	87149930	97,30	Gabali	*GTA*

Ražošanas faktors	Preces kods	Neizkropļota vērtība (*CNY*)	Mērvienība	Informācijas avots
Aizmugurējais ķēdes pārslēgs	87149950	168,27	Kilogrami	GTA
Aizmugurējā rumba	871493	185,46	Kilogrami	*GTA*
Aizmugurējais ķēdes rats	871493	185,46	Kilogrami	*GTA*
Riteņa aploce	87149210	85,76	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Aploces lente	8714999	1,23	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Rotors	871499	43,32	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Sēdeklis	871495	81,05	Kilogrami	*GTA*
Sēdekļa balsta savilcējs	87149990	37,13	Kilogrami	*GTA*
Sēdekļa balsts	87149990	37,13	Kilogrami	*GTA*
Pārnesumu pārslēdzējs	87149990	37,13	Kilogrami	*GTA*
Spidometrs	871499	364,85	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Spieķis	87149990	37,13	Kilogrami	*GTA*
Spieķu aizsargs	87149990	3,83	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Slēdzis	39235090	54,78	Kilogrami	*GTA*
Aizmugurējais lukturis	871499	12,92	Gabali	Pārskatīšanas pieprasījums
Riepa	401150	22,52	Gabali	*GTA*
Darbaspēks				
Darbaspēks	N/A	50,90	Stundas	Turcijas Statistikas institūts ([1])
Enerģija				
Elektroenerģija	N/A	0,892	kWh	Turcijas Statistikas institūts ([1])
Gāze	N/A	4,112	kWh	Turcijas Statistikas institūts ([1])

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

3.4.1.1. Izejvielas

(69) E-velosipēdu ražošanas procesi visā pasaulē ir līdzīgi, bez ievērojamām ražošanas procesu vai izmantoto izejmateriālu atšķirībām ĶTR, Savienībā un citās valstīs.

(70) Lai noteiktu neizkropļotu cenu izejvielām ar piegādi līdz reprezentatīvās valsts ražotāja rūpnīcas vārtiem, Komisija par pamatu izmantoja *GTA* norādīto vidējo svērto cenu importam uz reprezentatīvo valsti, kurai tika pieskaitīti ievedmuitas nodokļi. Importa cena reprezentatīvajā valstī tika noteikta kā vidējā svērtā vienības cena importam no visām trešām valstīm, izņemot ĶTR un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/755 I pielikumā minētās valstīm, kas nav PTO dalībvalstis ([42]). Komisija nolēma neņemt vērā importu no ĶTR reprezentatīvajā valstī, jo, kā tā secinājusi 57. apsvērumā, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta b) apakšpunktu pastāv nozīmīgi kropļojumi,

([42]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/755 (2015. gada 29. aprīlis) par kopējiem noteikumiem importam no dažām trešām valstīm (OV L 123, 19.5.2015., 33. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Pamatregulas 2. panta 7. punktā atzīts, ka normālās vērtības noteikšanai nevar izmantot iekšzemes cenas šajās valstīs.

tāpēc nav pareizi izmantot iekšzemes cenas un izmaksas ĶTR. Ņemot vērā, ka nav pierādījumu tam, ka šie paši kropļojumi tādā pašā mērā neietekmē eksportam paredzētos ražojumus, Komisija uzskatīja, ka šie paši kropļojumi ietekmē eksporta cenas. Pēc tam kad imports reprezentatīvajā valstī no ĶTR netika ņemts vērā, importa apjoms no citām trešām valstīm joprojām bija reprezentatīvs.

(71) Komisija nekonstatēja citu importu būtiskos apjomos no citiem izkropļotiem avotiem.

(72) Attiecībā uz dažiem ražošanas faktoriem *GTA* statistikas datos bija norādītas cenas par tonnu/kilogramu, savukārt patēriņa vērtības e-velosipēdu ražošanā bija norādītas gabalos (vai citās vienībās, piemēram, metros). Tas attiecās uz šādiem ražošanas faktoriem: slēdži, bremzes, kloķa mehānismi, aizmugurējie pārslēdzēji, aizmugurēji ķēdesrati, pārslēdzēji, priekšējās rumbas, aizmugurējās rumbas, spieķi, uzlīmes, stūres mehānismi, pedāļi, sēdekļi, sēdekļa balsta savilcēji un sēdekļa balsti. Lai šiem ražošanas faktoriem izmantotu pārrēķina koeficientus, Komisija pamatojās uz paskaidrojumiem un pamatojošiem pierādījumiem, ko pieprasījuma iesniedzēji snieguši pieprasījumā ([43]). Šos pierādījumus veidoja informācija no specializētām tīmekļa vietnēm ([44]) un pieprasījuma iesniedzēju pašu aprēķini par svaru uz vienību ([45]).

(73) Vairāku ražošanas faktoru gadījumā izlasē iekļauto Savienības ražotāju faktiskās izmaksas pārskatīšanas izmeklēšanas periodā veidoja nenozīmīgu daļu no kopējām izejvielu izmaksām. Tā kā attiecībā uz šiem ražošanas faktoriem izmantotā vērtība būtiski neietekmēja dempinga starpības aprēķinus neatkarīgi no izmantotā avota, Komisija nolēma iekļaut šīs izmaksas palīgmateriālu izmaksās, kā paskaidrots 65. apsvērumā.

(74) Ņemot vērā nesadarbošanos un citu elementu neesību lietas materiālos un pamatojoties uz pieprasījuma iesniedzēja sniegtajiem datiem, Komisija noteica palīgmateriālu attiecību pret kopējām izejvielu/sastāvdaļu izmaksām 1 % apmērā. Pēc tam šo procentuālo daļu piemēroja pārrēķinātajām izejvielu/sastāvdaļu izmaksām, izmantojot noteiktās neizkropļotās cenas.

(75) Parasti pie šīm importa cenām būtu jāpieskaita arī iekšzemes transporta cenas. Tomēr, ņemot vērā nesadarbošanos, kā arī šīs termiņbeigu pārskatīšanas izmeklēšanas raksturu, kuras mērķis ir konstatēt, vai pārskatīšanas izmeklēšanas periodā dempings ir turpinājies vai varētu atkārtoties, nevis noteikt precīzu tā apmēru, Komisija nolēma, ka nav nepieciešamas veikt korekcijas attiecībā uz iekšzemes transportu. Šādas korekcijas tikai palielinātu normālo vērtību un līdz ar to – dempinga starpību.

3.4.1.2. Darbaspēks

(76) Sīku informāciju par algām dažādās Turcijas ekonomikas nozarēs publicē Turcijas Statistikas institūts. Komisija izmantoja jaunāko statistiku (par 2022. gadu), kas bija pieejama par vidējām darbaspēka izmaksām *NACE* 30. un ietver darbaspēka izmaksas e-velosipēdu ražošanā ([46]). Vidējās darbaspēka izmaksas stundā, kas tika iegūtas šādā veidā, tika papildus koriģētas attiecībā uz inflāciju, izmantojot darbaspēka izmaksu indeksu ([47]), lai atspoguļotu izmaksas pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.

([43]) Sk. pieprasījuma 40.2. pielikumu, kas pieejams Tron.tdi t24.000754 un pievienots pielikumā lietas materiāliem par normālās vērtības noteikšanas avotiem (Tron.tdi t24.006125).

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

([45]) Šie aprēķini tika veikti, novietojot konkrētu vienību (piemēram, aizmugurējo rumbu) uz digitālajiem svariem un dalot importa statistikā norādīto šīs vienības kopējo svaru ar viena gabala svaru.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 6. septembrī).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 6. septembrī).

3.4.1.3. Elektroenerģija

(77) Lai noteiktu elektroenerģijas atsauces cenu, Komisija izmantoja cenas, kas norādītas elektroenerģijas tarifu tabulās, kuru pamatā ir elektroenerģijas rēķini, ko savos regulārajos paziņojumos presei publicē Turcijas Enerģijas tirgus regulatīvā iestāde (*EMRA*) ([48]). Komisija izmantoja datus par elektroenerģijas cenām rūpniecībā, kuras 2023. gadā rūpniecības nozarē bija 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Dabasgāze

(78) Lai noteiktu gāzes atsauces cenu, Komisija izmantoja Turcijas Statistikas institūta ([49]) regulārajos paziņojumos presei publicēto gāzes cenu rūpnieciskajiem lietotājiem Turcijā 2021. gada otrajā pusē un 2022. gada pirmajā pusē. Lai pielāgotos pārskatīšanas izmeklēšanas periodam (2023. gads), Komisija izmantoja datus par gāzes cenām atbilstošajā patēriņa grupā kurušos/m^3, kas tika pienācīgi koriģētas atbilstoši inflācijai, izmantojot Turcijas Statistikas institūta publicēto ražotāju cenu indeksu ([50]), iegūstot cenu 4,112 CNY/m^3. Cena tika koriģēta atbilstoši PVN 18 % apmērā, jo kotētajā cenā bija iekļauts PVN.

3.4.1.5. Izgatavošanas pieskaitāmās izmaksas, PVA izmaksas, peļņa un amortizācija

(79) Pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktā ir teikts, ka "saliktā normālā vērtība ietver neizkropļotas un samērīgas administratīvās, pārdošanas un vispārējās izmaksas un peļņu". Turklāt, lai aptvertu izmaksas, kuras nav ietvertas iepriekš minētajos ražošanas faktoros, ir jānosaka izgatavošanas pieskaitāmo izmaksu vērtība.

(80) Lai noteiktu neizkropļotu izgatavošanas pieskaitāmo izmaksu vērtību, ņemot vērā to, ka Ķīnas e-velosipēdu ražotāji nesadarbojās, Komisija izmantoja pieejamos faktus saskaņā ar pamatregulas 18. pantu. Tādējādi, pamatojoties uz pieprasījuma iesniedzēja datiem, Komisija noteica ražošanas izgatavošanas izmaksu attiecību pret kopējām izgatavošanas un darbaspēka izmaksām. Šos procentus tad piemēroja neizkropļotajai izgatavošanas izmaksu vērtībai, lai iegūtu neizkropļotu izgatavošanas pieskaitāmo izmaksu vērtību.

(81) Lai noteiktu neizkropļotas un samērīgas PVA izmaksas un peļņu, Komisija izmantoja jaunākos pieejamos finanšu datus attiecībā uz 206 Turcijas uzņēmumiem, kuri darbojas *NACE* 30.9. kategorijā, kā izklāstīts 36. apsvērumā. Komisija uzskatīja, ka šādi noteiktā PVA izmaksu un peļņas summa ir samērīga 2. panta 6.a punkta a) apakšpunkta nozīmē *EXW* tirdzniecības līmenī, kurā tika aprēķināta normālā vērtība.

3.4.2. *Normālās vērtības aprēķins*

(82) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu aprēķināja normālo vērtību *EXW* līmenī.

(83) Vispirms Komisija noteica neizkropļotas izgatavošanas izmaksas. Tā kā ražotāji eksportētāji nesadarbojās, Komisija paļāvās uz pieteikuma iesniedzēja pārskatīšanas pieprasījumā sniegto informāciju ([51]) par katra ražošanas faktora (izejvielu, elektroenerģijas un darbaspēka) patēriņu e-velosipēdu ražošanā, kas tika pārbaudīta, apmeklējot vienu izlasē iekļauto Savienības ražotāju. Komisija reizināja izmantošanas koeficientus ar neizkropļotām vienības izmaksām reprezentatīvajā valstī Turcijā.

([48]) EMRA | Energy Market Regulatory Authority (epdk.gov.tr) (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 6. septembrī).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 6. septembrī).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 6. septembrī).
([51]) Attiecīgie dati par pārskatīšanas izmeklēšanas periodu tika atjaunināti un pārbaudīti, apmeklējot vienu no izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem.

(84) Pēc neizkropļotu izgatavošanas izmaksu noteikšanas Komisija tām pieskaitīja izgatavošanas pieskaitāmās izmaksas, PVA izmaksas un peļņu, kas norādītas 79. un 80. apsvērumā. Izgatavošanas pieskaitāmās izmaksas tika noteiktas, pamatojoties uz pieprasījuma iesniedzēja sniegtajiem datiem. PVA izmaksas un peļņa tika noteiktas, pamatojoties uz vidējām vērtībām, kas par 2022. gadā ziņotas attiecībā uz 206 Turcijas uzņēmumiem, kuri darbojās *NACE* 30.9. kategorijā ([52]). Neizkropļotajām izgatavošanas izmaksām Komisija pieskaitīja šādas pozīcijas:

— ražošanas pieskaitāmās izmaksas, kuras kopumā veidoja 1 % no tiešajām izgatavošanas izmaksām,

— PVA izmaksas un pārējās izmaksas, kas veidoja 5,76 % no pārdoto preču izmaksām, un

— peļņu, kas bija 7,37 % no pārdoto preču izmaksām un kas tika piemērota kopējām neizkropļotajām izgatavošanas izmaksām.

(85) Pamatojoties uz to, Komisija saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu noteica normālo vērtību *EXW* līmenī.

3.5. **Eksporta cena**

(86) Tā kā ĶTR ražotāji eksportētāji nesadarbojās, eksporta cena tika noteikta, pamatojoties uz *CIF* (*Eurostat*) datiem, kas koriģēti *EXW* līmenī. Tādējādi no *CIF* cenas tika atskaitīta (jūras) vedmaksa un apdrošināšanas izmaksas, kā arī iekšzemes transporta izmaksas. Ķīnas iekšzemes un starptautiskā transporta izmaksas tika balstītas uz informāciju, ko pārskatīšanas pieprasījumā sniedza pieprasījuma iesniedzējs.

3.6. **Salīdzinājums**

(87) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 6.a punkta a) apakšpunktu noteikto normālo vērtību Komisija salīdzināja ar eksporta cenu, kas iepriekš aprakstītajā kārtībā tika noteikta *EXW* līmenī. Ņemot vērā to, ka gan normālā vērtība, gan eksporta cena tika noteikta tirdzniecības *EXW* līmenī, korekcijas nebija nepieciešamas.

3.7. **Dempinga starpība**

(88) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tika konstatēts, ka vidējā dempinga starpība ir ievērojama. Tāpēc tika secināts, ka pārskatīšanas izmeklēšanas periodā dempings turpinājās.

4. **DEMPINGA TURPINĀŠANĀS IESPĒJAMĪBA**

(89) Kad bija konstatēts dempings pārskatīšanas izmeklēšanas periodā, Komisija saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu izmeklēja dempinga turpināšanās iespējamību pasākumu atcelšanas gadījumā. Tika analizēti šādi papildu elementi: ražošanas jauda un neizmantotā jauda ĶTR, attiecība starp eksporta cenām uz trešām valstīm un cenu līmeni Savienībā un Savienības tirgus pievilcīgums. Tiek atgādināts, ka Ķīnas ražotāju eksportētāju un ĶV nesadarbošanās dēļ analīze tika veikta, saskaņā ar pamatregulas 18. pantu pamatojoties uz pieejamajiem faktiem, konkrēti – uz pārskatīšanas pieprasījumu, *GTA* statistiku un citu pieejamu informāciju.

4.1. **Ražošanas jauda un neizmantotā jauda ĶTR**

(90) Tā kā ĶV un Ķīnas ražotāji eksportētāji nesadarbojās, tad Komisija savus konstatējumus par ražošanas jaudu un neizmantoto jaudu Ķīnas Tautas Republikā balstīja uz informāciju, ko pārskatīšanas pieprasījumā sniedza pieprasījuma iesniedzējs.

([52]) *Company Accounts Statistics*, pieejama https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (pēdējo reizi skatīta 2024 gada 6. septembrī).

(91) Izmeklēšana parādīja, ka attiecīgajā periodā e-velosipēdu ražošanas nozarē ĶTR bija vispārējs jaudas pārpalikums. Tika lēsts, ka ražošanas jauda ([53]) ĶTR šajā periodā bija 130 miljoni gabalu gadā. Turklāt Ķīnas standarta velosipēdu ražošanu var viegli pārorientēt uz e-velosipēdu ražošanu ar potenciālo kopējo jaudu vairāk nekā 400 miljonu gabalu apmērā ([54]). Saskaņā ar pieprasījuma iesniedzēja tirgus informāciju Ķīnas e-velosipēdu faktiskais ražošanas un pārdošanas apjoms bija 57 miljoni gabalu gadā, kas liecina, ka pārskatīšanas izmeklēšanas periodā aplēstā neizmantotā jauda ir 73 miljoni gabalu gadā ([55]). Šo neizmantoto jaudu, kas tajā pašā periodā pārsniedza kopējo patēriņu Savienībā gandrīz piecpadsmit reizes, varētu novirzīt uz Savienību, ja pašreizējie pasākumi vairs netiktu piemēroti.

(92) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ir ievērojama neizmantotā jauda, ko tad, ja pasākumi zaudētu spēku, būtu iespējams izmantot lielu daudzumu eksportam uz Savienību par dempinga cenām.

4.2. **Savienības tirgus pievilcīgums**

(93) Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā sniegtā informācija liecina, ka Savienības e-velosipēdu tirgus joprojām bija pievilcīgs Ķīnas eksportētājiem. Kopš sākotnējās izmeklēšanas imports no ĶTR ir samazinājies gan absolūtā, gan relatīvā izteiksmē. Tomēr kopš 2020. gada, kad importa apjomi no Ķīnas bija viszemākie, imports ievērojami palielinājās un gandrīz divkāršojās, neraugoties uz spēkā esošajiem pasākumiem (sk. 3. tabulu). Tirgus daļu, ko iepriekš ieņēma ĶTR, daļēji ir pārņēmušas citas trešās valstis, piemēram, Taivāna, kura kopš iepriekšējās izmeklēšanas ir palielinājusi pārskatāmā ražojuma eksporta apjomus uz Savienību. Tajā pašā laikā ĶTR pārskatīšanas izmeklēšanas periodā joprojām bija otrā lielākā e-velosipēdu eksportētāja uz Savienību. Tas liecina, ka Savienība joprojām bija pievilcīgs tirgus eksportētājiem no ĶTR.

(94) Savienības e-velosipēdu tirgus ir viens no lielākajiem pasaulē, un pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tā patēriņš bija 4 979 000 gabalu. Turklāt, kā paskaidrots termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā, paredzams, ka pieprasījums pēc e-velosipēdiem turpmākajos gados pieaugs (cita starpā) Savienības vides politikas dēļ. Pierādījumi, ko pieprasījuma iesniedzējs sniedza termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījumā ([56]) un ko pamato šīs izmeklēšanas konstatējumi (sk. 147. apsvērumu), liecina, ka Ķīnas ražotāji gan Savienībai, gan trešām valstīm pārskatīšanas izmeklēšanas periodā piedāvājuši e-velosipēdus par ļoti zemām cenām (210–650 EUR).

(95) Pat ar spēkā esošajiem pasākumiem Ķīnas eksports uz Savienību turpinājās un attiecīgajā periodā pat palielinājās, tirgus daļai pārskatīšanas izmeklēšanas periodā sasniedzot 4,4 %, kas liecināja, ka Savienības tirgus joprojām ir pievilcīgs Ķīnas ražotājiem eksportētājiem.

(96) Tāpēc, pamatojoties uz ievērojamo jaudas pārpalikumu ĶTR un Savienības tirgus pievilcīgumu, Komisija secināja, ka tad, ja pašreizējie pasākumi zaudētu spēku, Ķīnas ražotāji eksportētāji, iespējams, lielus eksporta daudzumus novirzītu uz Savienību par dempinga cenām.

4.2.1. *Secinājums*

(97) Ņemot vērā konstatējumus par dempinga turpināšanos pārskatīšanas izmeklēšanas periodā un par iespējamo eksporta dinamiku tad, ja pasākumi zaudētu spēku, Komisija secināja, ka pastāv liela iespējamība, ka, beidzoties importam no ĶTR noteikto antidempinga pasākumu termiņam, dempings turpinātos.

([53]) Saskaņā ar pieprasījuma iesniedzēja sniegto informāciju, pamatojoties uz savām zināšanām par tirgu, informāciju no daudzu Ķīnas e-velosipēdu ražotāju tīmekļa vietnēm un *White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*, kas pieejams https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 7. oktobrī). Sk. pārskatīšanas pieprasījuma 8. pielikumu, kas pieejams *Tron* platformā – Tron.tdi t24.000754.

([54]) Pamatā – pieprasījuma iesniedzēja zināšanas par tirgu un zināmo Ķīnas e-velosipēdu ražotāju tīmekļa vietnes, kas norādītas pārskatīšanas pieprasījuma 4. pielikumā, pieejami platformā *Tron*, sk. Tron.tdi t24.000754.

([55]) Pamatā – 55. un 57. zemsvītras piezīmē minētie avoti. Sk. pārskatīšanas pieprasījuma 8. un 9. pielikumu, kas pieejams *Tron* platformā –Tron.tdi t24.000754.

([56]) Sk. *Tron* platformā *Tron.tdi* pieejamā pārskatīšanas pieprasījuma 7.3. iedaļu un 15., 17. un 18. pielikumu, t24.000754. Pierādījumi ietvēra 19 cenu piedāvājumus no Ķīnas ražotājiem par dažādiem e-velosipēdu veidiem un *Eurostat* statistikas informāciju.

5. **KAITĒJUMS**

5.1. **Savienības ražošanas nozares definīcija un Savienības ražošanas apjoms**

(98) Attiecīgajā periodā līdzīgo ražojumu Savienībā ražoja 67 ražotāji. Tie veido "Savienības ražošanas nozari" pamatregulas 4. panta 1. punkta nozīmē.

(99) Tika noteikts, ka kopējais ražošanas apjoms Savienībā pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija aptuveni 4 560 000 gabalu. Šis skaitlis tika noteikts, pamatojoties uz pieejamo informāciju par Savienības ražošanas nozari, piemēram, ziņojumu par Eiropas velosipēdu ražošanas nozari un tirgus profilu, un Eiropas Velosipēdu ražošanas nozares konfederācijas ("*CONEBI*") veikto ekonomisko pētījumu. Kā norādīts 11. apsvērumā, iekļaušanai izlasē tika atlasīti trīs Savienības ražotāji, kuri veido 23,4 % no līdzīgā ražojuma kopējā ražošanas apjoma Savienībā.

5.2. **Patēriņš Savienībā**

(100) Komisija noteica patēriņu Savienībā, pamatojoties uz *Eurostat* importa statistiku un Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomu Savienībā, ko iesniedza *CONEBI*.

(101) Patēriņam Savienībā bija šāda dinamika.

2. tabula

Patēriņš Savienībā (gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Kopā Savienībā Savienībā (gab.)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indekss	*100*	*112*	*122*	*114*

Avots: *Eurostat* un *CONEBI*.

(102) Kopējais e-velosipēdu patēriņš ES palielinājās no aptuveni 4,3 miljoniem e-velosipēdu 2020. gadā līdz 5,3 miljoniem e-velosipēdu 2022. gadā. Konstrukcijas un veiktspējas uzlabojumi apvienojumā ar lielāku ES iedzīvotāju informētību par vidi ir pastāvīgi palielinājuši e-velosipēdu patēriņu. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā e-velosipēdu patēriņš ES samazinājās par 346 000 gab. salīdzinājumā ar 2022. gadu pēc pieprasījuma krituma, kas notika kādu laiku pēc pēdējo Covid-19 ierobežošanas pasākumu atcelšanas 2022. gada pirmajā pusē.

5.3. **Imports no ĶTR**

5.3.1. *Importa no ĶTR apjoms un tirgus daļa*

(103) Komisija noteica importa apjomu, pamatojoties uz *Eurostat* statistiku.

(104) Tad tā noteica importa tirgus daļu, salīdzinot importētos apjomus ar Savienības patēriņu, kā minēts 2. tabulā.

(105) Importam no ĶTR Savienībā bija šāda dinamika.

3. tabula

Importa apjoms (gab.) un tirgus daļa

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Importa apjoms no ĶTR (gab.)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indekss	*100*	*205*	*261*	*215*
Tirgus daļa	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Indekss	*100*	*184*	*214*	*189*

Avots: *Eurostat* un *CONEBI*.

(106) Pat ar spēkā esošajiem pasākumiem Ķīnas importa tirgus daļa palielinājās no 2,3 % 2020. gadā līdz 4,4 % pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.

5.3.2. *Importa no ĶTR cenas un cenu samazinājums*

(107) Komisija noteica importa cenas, pamatojoties uz *Eurostat* datiem.

(108) Vidējās importa cenas dinamika no ĶTR Savienībā bija šāda.

4. tabula

Importa cenas (EUR/gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
ĶTR	294	354	449	298
Indekss	*100*	*120*	*153*	*101*

Avots: *Eurostat*.

(109) Vidējās cenas importam no ĶTR attiecīgajā periodā joprojām bija ārkārtīgi zemas. *Eurostat* paziņotās 2020. un 2021. gada cenas bija pat zemākas par sākotnējā izmeklēšanā konstatētajām vidējām cenām (t. i., no 422 EUR līdz 477 EUR).

(110) *Eurostat* dati liecina, ka cenas 2022. gadā uz laiku bija augstākas, bet joprojām zemākas nekā Ķīnas importa cenas 2016. gadā (t. i., 477 EUR).

(111) Tā kā ĶTR ražotāji eksportētāji nesadarbojās, cenu samazinājumu pārskatīšanas izmeklēšanas periodā Komisija noteica, salīdzinot:

1) izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārskatāmā ražojuma vidējās svērtās pārdošanas cenas, ko izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem Savienības tirgū maksājuši nesaistīti klienti (koriģētas līdz *EXW* līmenim), un

2) atbilstošās ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma vidējās svērtās cenas Savienības tirgū, kas noteiktas izmaksu, apdrošināšanas un vedmaksas (*CIF*) līmenī, ieskaitot antidempinga maksājumu (visi pārējie uzņēmumi – 62,1 %) un kompensācijas maksājumu (visi pārējie uzņēmumi – 17,2 %), ar attiecīgām korekcijām attiecībā uz muitas nodokļiem (6 %) un pēcimportēšanas izmaksām (2 %).

(112) Salīdzinājuma rezultāts tika izteikts procentos no izlasē iekļauto Savienības ražotāju apgrozījuma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā. Cenu samazinājums svārstījās no 68 % līdz 80 %. Bez maksājumiem cenu samazinājums bija 82,8 %.

5.3.3. *Imports no trešām valstīm, izņemot ĶTR*

(113) E-velosipēdu imports no trešām valstīm, kas nav ĶTR, galvenokārt bija no Taivānas un Vjetnamas.

(114) Importa (agregētajam) apjomam Savienībā, kā arī e-velosipēdu importa no citām trešām valstīm tirgus daļai un cenu tendencēm bija šāda dinamika.

5. tabula

Imports no trešām valstīm

Valsts		2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Taivāna	Apjoms (gab.)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indekss	*100*	*106*	*118*	*86*
	Tirgus daļa	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Vidējā cena (EUR/gab.)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indekss	*100*	*96*	*107*	*128*
Vjetnama	Apjoms (gab.)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indekss	*100*	*106*	*129*	*122*
	Tirgus daļa	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Vidējā cena (EUR/gab.)	542	585	762	790
	Indekss	*100*	*108*	*140*	*146*
Kopā visas trešās valstis, izņemot attiecīgo valsti	Apjoms (gab.)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indekss	*100*	*116*	*131*	*98*
	Tirgus daļa	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Vidējā cena (EUR/gab.)	966	935	1 082	1 258
	Indekss	*100*	*97*	*112*	*130*

Avots: Eurostat.

(115) Pārskatāmā ražojuma kopējā importa no trešām valstīm, izņemot ĶTR, tirgus daļa 2020.–2022. gadā palielinājās un 2022. gadā sasniedza 20,3 %. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tā samazinājās līdz 16,3 %, kas ir zemāks līmenis nekā 2020. gadā.

5.4. **Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis**

5.4.1. *Vispārīgas piezīmes*

(116) Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis tika novērtēts, izvērtējot visus ekonomiskos rādītājus, kuri raksturo Savienības ražošanas nozares stāvokli attiecīgajā periodā.

(117) Kā minēts 11. apsvērumā, Savienības ražošanas nozares ekonomiskā stāvokļa novērtēšanai tika izmantota atlase.

(118) Lai noteiktu kaitējumu, Komisija nošķīra makroekonomiskos un mikroekonomiskos kaitējuma rādītājus. Makroekonomiskos rādītājus Komisija izvērtēja, balstoties uz *CONEBI* sniegto informāciju. Dati attiecās uz visiem Savienības ražotājiem. Komisija izvērtēja mikroekonomiskos rādītājus, pamatojoties uz datiem, kas norādīti izlasē iekļauto Savienības ražotāju atbildēs uz anketas jautājumiem.

(119) Makroekonomiskie rādītāji ir ražošanas apjoms, ražošanas jauda, jaudas izmantojums, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, nodarbinātība, ražīgums, dempinga starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējā dempinga.

(120) Mikroekonomiskie rādītāji ir vienības vidējā cena, vienības izmaksas, darbaspēka izmaksas, krājumi, rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, peļņa no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu.

5.4.2. *Makroekonomiskie rādītāji*

5.4.2.1. Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

(121) Savienības kopējam ražošanas apjomam, ražošanas jaudai un jaudas izmantojumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

6. tabula

Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Ražošanas apjoms (gab.)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indekss	*100*	*125*	*150*	*133*
Ražošanas jauda (gab.)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indekss	*100*	*129*	*130*	*122*
Jaudas izmantojums	59 %	57 %	68 %	64 %
Indekss	*100*	*97*	*115*	*109*

Avots: *CONEBI*, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(122) Ražošanas jauda un ražošanas apjoms Savienībā laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam pastāvīgi palielinājās, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā ražošanas apjoms un jauda samazinājās, jo COVID-19 laikā tika uzkrāti lielāki krājumi tāpēc, ka Savienības ražotāji paredzēja turpmāku strauju pārdošanas apjoma kāpumu, taču tas nenotika, jo pēc Covid-19 pieprasījums ievērojami samazinājās.

5.4.2.2. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

(123) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam un tirgus daļai attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

7. tabula

Pārdošanas apjoms un tirgus daļa (gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Kopējais pārdošanas apjoms Savienības tirgū	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indekss	*100*	*108*	*115*	*114*
Tirgus daļa	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Indekss	*100*	*97*	*95*	*101*

Avots: *CONEBI*, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(124) Attiecīgajā periodā pārdošanas apjoms palielinājās, jo īpaši tāpēc, ka Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. Tomēr pēc Covid-19 pasākumu atcelšanas pieprasījums pēc e-velosipēdiem samazinājās, kā rezultātā pārskatīšanas izmeklēšanas periodā samazinājās pārdošanas rādītāji. Turklāt ekonomiskā situācija 2022. gadā un pārskatīšanas izmeklēšanas periodā (konkrēti – augstākas enerģijas izmaksas, inflācija) ietekmēja ne tikai Savienības ražošanas nozari, bet arī patērētājus, īpaši patērētājus ar mazāku pirktspēju. Tāpēc Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms pārskatīšanas izmeklēšanas periodā salīdzinājumā ar 2022. gadu nemainījās, savukārt Savienības ražošanas nozares tirgus daļa palielinājās par 4,5 procentpunktiem.

5.4.2.3. Nodarbinātība un ražīgums

(125) Nodarbinātībai un ražīgumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

8. tabula

Nodarbinātība un ražīgums

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Nodarbināto skaits	8 354	10 972	12 125	10 716
Indekss	*100*	*131*	*145*	*128*
Ražīgums (gab./ darbinieks)	410	390	424	426
Indekss	*100*	*95*	*103*	*104*

Avots: *CONEBI*, izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(126) Savienības ražošanas nozarē attiecīgajā laikposmā par 28 % pieauga nodarbinātības līmenis. Lielākā daļa šā pieauguma notika laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. 2023. gadā nodarbināto skaits samazinājās, jo samazinājās ražošanas apjomi. Ražīguma līmenis attiecīgajā periodā bija diezgan nemainīgs.

5.4.2.4. Izaugsme

(127) Tā kā pārdošanas apjoms pārskatīšanas izmeklēšanas periodā saglabājās stabils salīdzinājumā ar 2022. gadu, savukārt patēriņš samazinājās, Savienības ražošanas nozarei šajā periodā izdevās palielināt savu tirgus daļu par 4,5 %.

5.4.2.5. Dempinga starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējā dempinga

(128) Importa līmenis no ĶTR pārskatīšanas izmeklēšanas periodā bija relatīvi neliels un veidoja 4,4 % no Savienības patēriņa. Tāpēc dempinga starpības lieluma ietekme uz Savienības ražošanas nozari bija samērā neliela.

5.4.3. *Mikroekonomiskie rādītāji*

5.4.3.1. Cenas un faktori, kas tās ietekmē

(129) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējai svērtajai vienības pārdošanas cenai nesaistītiem klientiem Savienībā attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

9. tabula

Pārdošanas cenas un ražošanas izmaksas Savienībā (EUR/gab.)

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Vidējā vienības pārdošanas cena Savienībā	1 533	1 633	1 719	1 871
Indekss	*100*	*107*	*112*	*122*
Vienības ražošanas izmaksas	1 419	1 516	1 589	1 786
Indekss	*100*	*107*	*112*	*126*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(130) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējās pārdošanas cenas, kā arī ražošanas izmaksas attiecīgajā periodā palielinājās – 2020. un 2021. gadā tas galvenokārt atspoguļoja izmaiņas ražojumu klāstā un tehnoloģisko progresu e-velosipēdu motoru un akumulatoru ražošanas jomā, savukārt 2022. gadā un pārskatīšanas izmeklēšanas periodā šis pieaugums atspoguļoja arī ražošanas izmaksu kāpumu vispārējās ekonomiskās situācijas dēļ, ko raksturoja inflācija un augstākas enerģijas izmaksas.

5.4.3.2. Darbaspēka izmaksas

(131) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējām darbaspēka izmaksām attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

10. tabula

Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indekss	*100*	*110*	*112*	*123*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(132) Lai gan pēc pieprasījuma krituma pārskatīšanas izmeklēšanas periodā darbinieku skaits samazinājās salīdzinājumā ar 2022. gadu, vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu nodarbināto attiecīgajā periodā pastāvīgi palielinājās.

5.4.3.3. Krājumi

(133) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

11. tabula

Krājumi

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Krājumi perioda beigās (gab.)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indekss	*100*	*81*	*208*	*533*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(134) Krājumu pieaugums bija saistīts ar to, ka Covid-19 laikā, kad ievērojami palielinājās pieprasījums, izveidojās lielāki krājumi, kā arī ar piegādes ķēdes problēmām, kas radās, Savienības ražotājiem ražošanas vajadzību apmierināšanai pasūtot pārāk daudz izejvielu un sastāvdaļu. Tomēr, tiklīdz piegādes ķēdes problēmas bija atrisinātas, Savienības ražotāji saņēma vairāk izejvielu un sastāvdaļu, nekā nepieciešams. Tam sekoja e-velosipēdu pieprasījuma kritums pārskatīšanas izmeklēšanas periodā salīdzinājumā ar 2022. gadu, kā rezultātā Savienības ražotājiem pārskatīšanas izmeklēšanas perioda beigās bija izveidojušies ļoti lieli krājumi.

5.4.3.4. Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu

(135) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitātei, naudas plūsmai, ieguldījumiem un peļņai no ieguldījumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

12. tabula

Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi un ienākums no ieguldījumiem

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Nesaistītiem klientiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte (% no pārdošanas apgrozījuma)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Indekss	*100*	*98*	*104*	*72*
Naudas plūsma (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indekss	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Ieguldījumi (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Pārskatīšanas izmeklēšanas periods
Indekss	*100*	*223*	*209*	*104*
Ienākums no ieguldījumiem	147 %	127 %	163 %	111 %
Indekss	*100*	*86*	*111*	*75*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(136) Komisija izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāti noteica, tīro peļņu pirms nodokļu nomaksas no līdzīgā ražojuma pārdošanas nesaistītiem klientiem Savienībā izsakot procentos no šīs pārdošanas apgrozījuma. Izlasē iekļautie Savienības ražotāji attiecīgajā periodā saglabāja rentabilitāti. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā rentabilitāte samazinājās izmaksu pieauguma dēļ.

(137) Kopumā stabilā rentabilitāte attiecīgajā periodā ļāva Savienības ražošanas nozarei veikt lielus ieguldījumus.

(138) Neto naudas plūsma liecina par Savienības ražotāju spēju pašiem finansēt savu darbību. Naudas plūsma attiecīgajā laikposmā ievērojami samazinājās un 2023. gadā kļuva negatīva. Samazinājās arī ienākums no ieguldījumiem, un tas Savienības ražošanas nozarei apgrūtināja kapitāla piesaistīšanu un izaugsmi. Tā rezultātā ieguldījumi pārskatīšanas izmeklēšanas periodā samazinājās par 50 % salīdzinājumā ar 2022. gadu.

5.5. **Secinājums par kaitējumu**

(139) Tādi makroekonomiskie rādītāji kā Savienības ražošanas apjoms, pārdošanas apjoms un nodarbinātība laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam pastāvīgi palielinājās, jo Covid-19 pandēmijas laikā palielinājās pieprasījums. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā ražošanas apjoms, jauda, pārdošanas apjoms un nodarbinātība samazinājās, jo Covid-19 pandēmijas laikā tika palielināti krājumi, bet pēc tam saruka pieprasījums, ko noteica Covid-19 pasākumu atcelšana un izmaiņas ekonomiskajā situācijā Savienībā, ko īpaši raksturoja augstas enerģijas izmaksas un inflācija.

(140) Attiecībā uz mikroekonomiskajiem rādītājiem izmeklēšanā tika konstatēts, ka izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāte laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam saglabājās virs 7 %. Tomēr pārskatīšanas izmeklēšanas periodā Savienības ražošanas nozares rentabilitāte samazinājās līdz 5,4 %. Naudas plūsma no 2020. līdz 2022. gadam samazinājās un 2023. gadā kļuva negatīva. Samazinājās arī ienākums no ieguldījumiem, un tas Savienības ražošanas nozarei apgrūtināja kapitāla piesaistīšanu un izaugsmi.

(141) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka pārskatīšanas izmeklēšanas periodā Savienības ražošanas nozare bija atguvusies no iepriekšējā būtiskā kaitējuma pamatregulas 3. panta 5. punkta nozīmē, ko izraisīja imports par dempinga cenām no ĶTR. Tomēr attiecīgajā periodā vairāki kaitējuma rādītāji pasliktinājās, un Savienības ražošanas nozares stāvoklis atkal kļuva ekonomiski nestabils. Tāpēc Komisija sīkāk pārbaudīja iespējamību, ka pasākumu atcelšanas gadījumā varētu atkārtoties kaitējums, ko sākotnēji radīja imports par dempinga cenām no ĶTR.

6. **KAITĒJUMA ATKĀRTOŠANĀS IESPĒJAMĪBA**

(142) Lai noteiktu kaitējuma atkārtošanās iespējamību pasākumu atcelšanas gadījumā, Komisija analizēja šādus elementus: ražošanas jauda un neizmantotā jauda ĶTR, attiecība starp eksporta cenām uz trešām valstīm un cenu līmeni Savienībā un potenciālā importa un šāda importa no šīm valstīm cenu līmeņa ietekme uz Savienības ražošanas nozares stāvokli.

6.1. **Neizmantotā jauda ĶTR un Savienības tirgus pievilcība**

(143) Kā jau aprakstīts un sīki izklāstīts iepriekš 3.10.1. iedaļā, ĶTR ražotājiem eksportētājiem ir ievērojama neizmantotā jauda, ko varētu izmantot, lai ražotu pārskatāmo ražojumu eksportam uz Savienību, ja pasākumi zaudētu spēku. Daudzums, kuru Ķīnas ražotāji eksportētāji varētu eksportēt, ir 73 miljoni gabalu, kas ievērojami pārsniedz Savienības tirgus lielumu.

(144) Kā aprakstīts un sīki izklāstīts iepriekš 3.10.2. iedaļā, Savienības e-velosipēdu tirgus ir viens no lielākajiem pasaulē, un paredzams, ka turpmākajos gados e-velosipēdu pieprasījums pieaugs, cita starpā pateicoties vides politikai Savienībā. Ķīnas ražotāji eksportētāji pārskatīšanas izmeklēšanas periodā eksportēja uz saviem galvenajiem trešo valstu tirgiem par cenām, kas bija ievērojami zemākas par Savienības ražotāju vidējām pārdošanas cenām Savienības tirgū. Tāpēc eksports uz Savienību Ķīnas eksportētājiem, iespējams, ir daudz pievilcīgāks. Tādējādi var pamatoti sagaidīt, ka pasākumu atcelšanas gadījumā Ķīnas ražotāji eksportētāji sāktu eksportēt lielus pārskatāmā ražojuma apjomus uz Savienību.

6.2. **Iespējamās importa cenas un ietekme uz Savienības ražošanas nozari**

(145) Lai noteiktu, kā imports no ĶTR ietekmētu Savienības ražošanas nozari pasākumu izbeigšanas gadījumā, Komisija veica salīdzinošu cenu analīzi par situāciju, kurā nepastāv antidempinga pasākumi.

(146) Lai aplēstu iespējamo cenu, par kādu Ķīnas ražotāji pārdotu ražojumus, eksportējot uz Savienības tirgu, Komisija veica cenu salīdzinājumu starp izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējo cenu (*EXW*) un atbilstošo pārskatāmā ĶTR ražojuma vidējo cenu, eksportējot to uz tādām trešām valstīm kā Apvienotā Karaliste, Turcija, Norvēģija vai Serbija, kurās ir atsevišķi preču kodi e-velosipēdiem un nav ieviesti pasākumi.

(147) Salīdzinājuma rezultāts liecināja, ka attiecīgā ražojuma Ķīnas eksporta uz iepriekš minētajām valstīm vidējā cena svārstās no 210 EUR līdz 650 EUR, t. i., tā ir ievērojami zemāka nekā Savienības ražošanas nozares cena Savienības tirgū. Tāpēc, ja pasākumi zaudētu spēku, iespējams, ka imports no ĶTR ienāktu tirgū lielos apjomos, kā tas bija sākotnējās izmeklēšanas periodā, un par zemām cenām, kas radītu kaitējumu.

(148) Pamatojoties uz augstāk minēto, jāsecina, ka ir ļoti iespējams, ka tad, ja pasākumi tiktu atcelti, ievērojami pieaugtu imports no ĶTR par dempinga cenām, kuras rada kaitējumu. Tādējādi Savienības ražošanas nozares dzīvotspēja būtu pakļauta nopietnam riskam.

7. **SAVIENĪBAS INTERESES**

(149) Saskaņā ar pamatregulas 21. pantu Komisija pārbaudīja, vai spēkā esošo antidempinga pasākumu saglabāšana būtu pretrunā Savienības interesēm kopumā. Nosakot Savienības intereses, tika ņemtas vērā visas dažādās saistītās intereses, tai skaitā Savienības ražošanas nozares, importētāju un lietotāju intereses.

7.1. **Savienības ražošanas nozares intereses**

(150) Izmeklēšana parādīja, ka tad, ja pasākumi zaudētu spēku, tam būtu negatīva ietekme uz Savienības ražošanas nozari. Pasākumi ir atjaunojuši vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības tirgū. Tas ir ļāvis tirgū ienākt jauniem uzņēmumiem, īpaši sākumlīmeņa un vidējās klases segmentos. Zināmo e-velosipēdu Savienības ražotāju skaits gandrīz divkāršojās no aptuveni 37 ražotājiem 2020. gadā līdz 67 ražotājiem 2023. gadā, neraugoties uz problēmām, ko radīja ekonomiskā situācija 2022.–2023. gadā. Savienībā saražoto e-velosipēdu skaits laikposmā no 2020. gada (3,4 miljoni) līdz 2023. gadam (4,5 miljoni) palielinājās par vairāk nekā vienu miljonu, un tiek prognozēts, ka tas turpinās palielināties. Tieši nodarbināto darbinieku skaits ir palielinājies no aptuveni 3 500 darbiniekiem sākotnējās izmeklēšanas periodā līdz gandrīz 11 000 darbiniekiem pārskatīšanas izmeklēšanas periodā.

(151) Antidempinga pasākumu izbeigšana radītu augstu risku Savienības ražotājiem, it īpaši tiem, kas apkalpo sākumlīmeņa un vidējās klases e-velosipēdu segmentus, kuri ietver daudzus mazākus ražotājus visā Savienības ražošanas nozarē.

(152) Neaizsargāto situāciju saasina fakts, ka e-velosipēdu ražošana ir ļoti kapitālietilpīga, jo ražošanas uzturēšanai vienmēr ir vajadzīgi ievērojami velosipēda daļu krājumi. Turklāt Savienības ražotāji pēdējo gadu laikā ir veikuši lielus ieguldījumus ilgtspējīgā un videi draudzīgā ražošanā un ražojumu uzlabošanā. Antidempinga pasākumu izbeigšana bloķētu praktisku inženiertehnisko zināšanu attīstību attiecībā uz augstāko tehnoloģiju, tai skaitā automatizācijas un jaunu materiālu, pielietošanu.

(153) Turklāt termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums liecina, ka Savienības e-velosipēdu ražošanas nozare ir viena no lielākajām zaļajām nozarēm, un 2024. gada ziņojumā par Eiropas velosipēdu ražošanas nozari un tirgus profilu norādīts, ka vairāk nekā 1 000 mazo un vidējo uzņēmumu (MVU) ir nodrošinājuši aptuveni 80 000 darbvietu. Šajā skaitā ietilpst tiešās un netiešās ražošanas darbvietas, darbvietas augšupējās rūpniecības nozarēs, velosipēdu aksesuāru ražošanā, velosipēdu tirdzniecības vietās utt.

(154) Pamatojoties uz iepriekš minēto, pasākumu pagarināšana ir Savienības ražošanas nozares interesēs.

7.2. **Montētāju intereses**

(155) Komisija sazinājās ar visiem zināmajiem lietotājiem un nesaistītajiem importētājiem.

(156) Pēc procedūras sākšanas vienīgā persona, kas pieteicās un astoņu mazo uzņēmumu vārdā, kuri montē elektrisko velosipēdu daļas, kas Savienībā importētas no Ķīnas un citām trešām valstīm, sniedza piezīmes, bija *ad hoc* grupa. To galvenā piezīme attiecās uz pasākumu īstenošanu pret (tradicionālo) velosipēdu daļu importu no Ķīnas, kas rada nenoteiktību attiecībā uz e-velosipēda sastāvdaļu importam piemērojamo tiesību normām un tādējādi apgrūtina tādu e-velosipēdu daļu importu, uz kurām pasākumi neattiecas. Grupa iebilda pret pasākumu pagarināšanu, galvenokārt ņemot vērā pašreizējās problēmas ar sastāvdaļu importu, kā arī risku, ka pasākumi varētu tikt attiecināti arī uz šīm e-velosipēdu sastāvdaļām, un apgalvoja, ka bieži vien noteikumiem neatbilstošu un nedrošu e-velosipēdu importa no Ķīnas tirdzniecību par netaisnīgām cenām varētu efektīvāk novērst, izmantojot tirgus uzraudzību, kas pārbaudītu importa no ĶTR atbilstību visiem attiecīgajiem noteikumiem.

(157) Tomēr Komisija uzskatīja, ka nav reāli, ka tikai ar tirgus uzraudzību un regulatīviem pasākumiem var novērst kaitējumu, ko rada e-velosipēdu imports par dempinga cenām no ĶTR. Arī muitas noteikumu izpildes problēmas saistībā ar e-velosipēdu sastāvdaļu importu nepamato tādu pasākumu atcelšanu, kuri ir nodrošinājuši vēlamo rezultātu. Jebkurā gadījumā pasākumu izpilde neietilpst izmeklēšanas tvērumā.

(158) Pēc informācijas izpaušanas *ad hoc* grupa atkārtoja tos pašus apgalvojumus. Proti, lai novērstu tirgus kropļojumu pamatcēloņus un visām ieinteresētajām personām nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, Komisijai esot jākoncentrējas uz tirgus uzraudzības pastiprināšanu, nevis tirdzniecības aizsardzības pasākumu paplašināšanu. *Ad hoc* grupa uzskatīja, ka tirdzniecības aizsardzības pasākumi netīši rada tiesisko regulējumu, kas veicina standartiem neatbilstošu un nedrošu velosipēdu importu un apgrūtina tādu nopietnu ĶTR e-velosipēdu ražotāju darbību, kuriem ir vērienīgas ilgtermiņa ieceres Savienības tirgū.

(159) Komisija uzskatīja, ka *ad hoc* grupas izvirzītie argumenti jau aplūkoti 156. apsvērumā. Tā kā šajos jautājumos jaunas piezīmes pēc būtības netika iesniegtas, tika apstiprināts 157. apsvēruma secinājums.

(160) *Ad hoc* grupa arī apgalvoja, ka tirdzniecības aizsardzības pasākumu atcelšana neradītu tāda importa būtisku pieaugumu, kas rada kaitējumu, tāpēc ka pieticīga Ķīnas importa tirgus daļa, kas PIP laikā bija 4,4 %, pēc tās domām, apgāž apgalvojumu par būtiskiem draudiem, kurus radot imports no Ķīnas.

(161) Komisija uzskatīja, ka PIP laikā vērojamais tirgus daļas pieaugums līdz 4,4 % notika situācijā, kad bija tirdzniecības aizsardzības pasākumi. Tirdzniecības aizsardzības pasākumu dēļ importa no Ķīnas tirgus daļa attiecīgajā periodā palielinājās tikai par 2,1 procentpunktu. Ņemot vērā Savienības tirgus pievilcīgumu, ražošanas jaudu un neizmantoto jaudu ĶTR un attiecību starp eksporta cenām uz trešām valstīm un cenu līmeni Savienībā, Komisija secināja, ka pasākumu atcelšanas gadījumā ievērojami pieaugtu imports no ĶTR par dempinga cenām, kas rada kaitējumu. Uz šāda pamata minētais apgalvojums tika noraidīts.

(162) Turklāt *ad hoc* grupa apgalvoja, ka Komisija esot balstījusies uz nepārbaudītu informāciju un apgalvojumiem, jo īpaši tiem, kas saņemti no pieprasījuma iesniedzēja, un tas apdraudot izmeklēšanas objektivitāti.

(163) Kā minēts un 31. un 32. apsvērumā, attiecībā uz konstatējumiem par dempinga un kaitējuma turpināšanos vai atkārtošanos Komisija piemēroja pamatregulas 18. pantu, jo ĶTR eksportētāji/ražotāji izmeklēšanā nesadarbojās. Tāpēc konstatējumi par dempinga un kaitējuma turpināšanās vai atkārtošanās iespējamību tika balstīti uz pieejamajiem faktiem, konkrēti uz informāciju pārskatīšanas pieprasījumā un informāciju, kas pārskatīšanas izmeklēšanas gaitā iegūta no personām, kuras sadarbojās (proti, no pieprasījuma iesniedzēja un izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem). Tika rūpīgi pārbaudīta visa informācija, ko sniedza izlasē iekļautie Savienības ražotāji. Uz šāda pamata minētais apgalvojums tika noraidīts.

7.3. **Lietotāju un nesaistītu importētāju intereses**

(164) Neviens lietotājs vai nesaistīti importētāji nepieteicās un nesadarbojās šajā izmeklēšanā, iesniedzot atbildes uz anketas jautājumiem, izņemot iepriekš minēto informāciju. Pamatojoties uz Komisijai pieejamo informāciju, tā konstatēja, ka nav pierādījumu, kas būtu pretrunā sākotnējās izmeklēšanas secinājumam, ka negatīvo ietekmi uz nesaistītiem importētājiem nevar uzskatīt par nesamērīgu un ka to mazina alternatīvu piegādes avotu pieejamība. Kompensācijas pasākumu pozitīvā ietekme uz Savienības tirgu, īpaši uz Savienības ražošanas nozari, atsver iespējamo negatīvo ietekmi uz citām interešu grupām. Izmeklēšanā apstiprinājās, ka papildus Ķīnai aizvien biežāk tiek izmantoti arī citi piegādes avoti no trešām valstīm. Tāpēc Komisija secināja, ka pasākumu turpināšana neradītu nesamērīgu kaitējumu lietotājiem un importētājiem.

7.4. **Secinājums par Savienības interesēm**

(165) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka nav pārliecinošu ar Savienības interesēm saistītu iemeslu, kāpēc nevajadzētu saglabāt spēkā esošos pasākumus, kas noteikti ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma importam.

8. **ANTIDEMPINGA PASĀKUMI**

(166) Pamatojoties uz Komisijas secinājumiem par dempinga turpināšanos, kaitējuma atkārtošanos un Savienības interesēm, būtu jāsaglabā antidempinga pasākumi, kas piemērojami ĶTR izcelsmes elektrisko velosipēdu importam.

(167) Lai līdz minimumam mazinātu pasākumu apiešanas risku, kas saistīts ar maksājuma likmju atšķirību, ir nepieciešami īpaši pasākumi, kas nodrošinātu individuālo antidempinga maksājumu piemērošanu. Individuālos antidempinga maksājumus piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins. Rēķinam ir jāatbilst prasībām, kas izklāstītas šīs regulas 1. panta 3. punktā. Kamēr šāds rēķins nav iesniegts, importam būtu jāpiemēro antidempinga maksājums, ko piemēro "visiem pārējiem uzņēmumiem".

(168) Lai gan rēķina uzrādīšana dalībvalstu muitas dienestiem ir vajadzīga, lai importam piemērotu individuālās antidempinga maksājuma likmes un atbrīvojumus, tas nav vienīgais elements, kas muitas dienestiem ir jāņem vērā. Pat ja uzrādītais rēķins atbilst visām šīs regulas 1. panta 3. punktā izklāstītajām prasībām, dalībvalstu muitas dienestiem, ievērojot tiesību aktus muitas jomā, ir jāveic ierastās pārbaudes, un, tāpat kā visos citos gadījumos, tie var pieprasīt papildu dokumentus (kravas nosūtīšanas dokumentus u. c.), lai pārbaudītu deklarācijās sniegto ziņu precizitāti un nodrošinātu, ka sekojošā zemākas maksājuma likmes piemērošana ir pamatota.

(169) Ja kādam uzņēmumam, kam noteiktas mazākas individuālās maksājuma likmes, pēc attiecīgo pasākumu noteikšanas būtiski palielinās eksporta apjoms, šādu apjoma palielinājumu pašu par sevi var uzskatīt par pārmaiņām tirdzniecības modelī, ko izraisījusi pasākumu noteikšana, pamatregulas 13. panta 1. punkta nozīmē. Tādos apstākļos un tad, ja ir ievēroti nosacījumi, var sākt izmeklēšanu, lai novērstu pasākumu apiešanu. Šādā izmeklēšanā cita starpā var pārbaudīt, vai ir jāatceļ individuālā(-ās) maksājuma likme(-es) un pēc tam jāpiemēro valsts mēroga maksājums.

(170) Individuālās uzņēmumu antidempinga maksājuma likmes, kas noteiktas šajā regulā, ir piemērojamas tikai tāda ĶTR izcelsmes pārskatāmā ražojuma importam, ko ražojuši tiesību subjekti, kuru nosaukums ir norādīts. Uz tādu pārskatāmā ražojuma importu, kuru ražojis kāds cits, šīs regulas rezolutīvajā daļā konkrēti nenosaukts uzņēmums, ieskaitot subjektus, kas saistīti ar konkrēti nosauktajiem uzņēmumiem, būtu jāattiecina maksājuma likme, kas piemērojama "visiem pārējiem uzņēmumiem". Uz to nebūtu jāattiecina individuālās antidempinga maksājuma likmes.

(171) Ja uzņēmums pēc tam maina kāda sava subjekta nosaukumu, tas var pieprasīt, lai tam piemērotu minētās individuālās antidempinga maksājuma likmes. Šis pieprasījums jāadresē Komisijai ([57]). Pieprasījumā jāietver visa attiecīgā informācija, ar ko var pierādīt, ka šāda maiņa neietekmē uzņēmuma tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi. Ja uzņēmuma nosaukuma maiņa neietekmē tā tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi, *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* tiks publicēta regula par nosaukuma maiņu.

(172) Visas ieinteresētās personas tika informētas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, uz kuru pamata bija paredzēts ieteikt, lai spēkā esošie pasākumi tiktu saglabāti. Pēc informēšanas šīm personām arī deva laiku, lai tās varētu paust viedokli.

(173) Eksportētājs vai ražotājs, kas attiecīgo ražojumu nav eksportējis uz Savienību periodā, kas tika izmantots, lai noteiktu tā eksportam patlaban piemērojamo maksājuma līmeni, var pieprasīt Komisijai, lai uz to attiecinātu antidempinga maksājuma likmi, kas noteikta uzņēmumiem, kuri sadarbojās, bet netika iekļauti izlasē. Komisijai būtu jāapmierina šāds lūgums, ja ir izpildīti trīs nosacījumi. Jaunajam ražotājam eksportētājam būtu jāpierāda, ka: i) tas neeksportēja attiecīgo ražojumu uz Savienību laikposmā, kas tika izmantots, lai noteiktu tā eksportam piemērojamā maksājuma līmeni, ii) tas nav saistīts ar uzņēmumu, kas to ir darījis un tādējādi uz šo uzņēmumu attiecas antidempinga maksājumi, un ka iii) tas pēc tam ir eksportējis attiecīgo ražojumu vai ir uzņēmies neatsaucamas līgumsaistības to darīt ievērojamos daudzumos.

(174) Ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES, Euratom) 2018/1046 ([58]) 109. pantu, ja summa ir jāatmaksā pēc Eiropas Savienības Tiesas sprieduma, maksājamā procentu likme ir likme, ko Eiropas Centrālā banka piemēro savām galvenajām refinansēšanas operācijām un kas publicēta *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* C sērijā katra mēneša pirmajā kalendārajā dienā.

(175) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, kuru sniegusi komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) 2016/1036 15. panta 1. punktu,

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

([58]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES, Euratom) 2018/1046 (2018. gada 18. jūlijs) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, ar kuru groza Regulas (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 un Lēmumu Nr. 541/2014/ES un atceļ Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012 (OV L 193, 30.7.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu ar pedāļu mīšanas palīgfunkciju un ar palīgelektromotoru importam, kurus patlaban klasificē ar KN kodiem 8711 60 10 un ex 8711 60 90 (*Taric* kods 8711 60 90 10), tiek noteikts galīgais antidempinga maksājums.

2. Galīgā antidempinga maksājuma likmes, kas piemērojamas 1. punktā aprakstītā un tālāk sarakstā norādīto uzņēmumu ražotā ražojuma neto cenai ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļa nomaksas, ir šādas:

Valsts	Uzņēmums	Antidempinga maksājums	*Taric* papildu kods
Ķīnas Tautas Republika	*Bodo Vehicle Group Co., Ltd.*	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd un *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
	Citi I pielikumā uzskaitītie uzņēmumi, kas sadarbojās sākotnējā antidempinga izmeklēšanā (izņemot uzņēmumus, kam piemēro līdztekus notiekošajā izmeklēšanā visiem pārējiem uzņēmumiem noteikto kompensācijas maksājuma likmi)	24,2 %	
	Citi II pielikumā uzskaitītie uzņēmumi, kas sadarbojās sākotnējā antidempinga izmeklēšanā un kam piemēro līdztekus notiekošajā izmeklēšanā visiem pārējiem uzņēmumiem noteikto kompensācijas maksājuma likmi	16,2 %	
	Uzņēmumi, kas nesadarbojās sākotnējā antidempinga izmeklēšanā, bet sadarbojās līdztekus notiekošajā antisubsidēšanas izmeklēšanā, un kas uzskaitīti III pielikumā	70,1 %	
	Visi pārējie uzņēmumi	62,1 %	C999

3. Šā panta 2. punktā minētajiem uzņēmumiem individuālās maksājuma likmes piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins ar šādu apliecinājumu, kuru datējusi un parakstījusi šo rēķinu izdevušās struktūras amatpersona un kurā norādīts tās vārds, uzvārds un ieņemamais amats: "Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādīto (pārskatāmā ražojuma) (apjomu), ko pārdod eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražojis uzņēmums (uzņēmuma nosaukums un adrese) (*Taric* papildu kods) [attiecīgajā valstī]. Apliecinu, ka šajā rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un pareiza." Ja šāds rēķins netiek uzrādīts, piemēro visiem pārējiem uzņēmumiem noteikto maksājuma likmi.

4. Šīs regulas 1. panta 2. punktu var grozīt, lai pievienotu jaunus ražotājus eksportētājus no Ķīnas Tautas Republikas un tiem piemērotu atbilstošu vidējo svērto antidempinga maksājuma likmi, kas noteikta izlasē neiekļautiem uzņēmumiem, kuri sadarbojās. Jauns ražotājs eksportētājs sniedz pierādījumus, ka:

a) tas nav eksportējis 1. panta 1. punktā aprakstītās Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes preces no 2016. gada 1. oktobra līdz 2017. gada 30. septembrim ("sākotnējās izmeklēšanas periods");

b) tas nav saistīts ar eksportētāju vai ražotāju, uz kuru attiecas ar šo regulu noteiktie pasākumi un kurš ir sadarbojies vai būtu varējis sadarboties izmeklēšanā, kuras rezultātā tika noteikts šis maksājums, un

c) tas pēc sākotnējā izmeklēšanas perioda beigām faktiski ir eksportējis Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārskatāmo ražojumu vai ir uzņēmies neatsaucamas līgumsaistības eksportēt uz Savienību ievērojamu tā daudzumu.

5. Ja ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2025/114 ([59]) 1. pantu noteiktie galīgie kompensācijas maksājumi tiks grozīti vai atcelti, 2. punktā norādītos maksājumus no šīs regulas spēkā stāšanās dienas proporcionāli palielina, nepārsniedzot attiecīgi uzņēmumam konstatēto faktisko dempinga starpību vai kaitējuma starpību.

Gadījumos, kad kompensācijas maksājums ir atskaitīts no antidempinga maksājuma attiecībā uz konkrētiem ražotājiem eksportētājiem, ja tiek saņemti pieprasījumi par atmaksu saskaņā ar Regulas (ES) 2016/1037 21. pantu, attiecībā uz konkrēto ražotāju eksportētāju automātiski novērtē dempinga starpību, kas dominējusi atmaksāšanas izmeklēšanas laikposmā. Atmaksas pieprasījuma iesniedzējam atmaksājamā summa nedrīkst pārsniegt starpību starp iekasēto maksājumu un kombinēto kompensācijas un antidempinga maksājumu, kas noteikts atmaksas izmeklēšanas procesā.

6. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2025. gada 23. janvārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

([59]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2025/114 (2025. gada 23. janvāris), ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kas veikta atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/1037 18. pantam, nosaka galīgo kompensācijas maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes elektrisko velosipēdu importam (OV L, 2025/114, 24.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

I PIELIKUMS

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

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

II PIELIKUMS

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

III PIELIKUMS

Nosaukums	Province	*Taric* papildu kods
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Dzjansu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Džedzjana	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Dzjansu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Džedzjana	C488