# REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/120 AL COMISIEI

## din 23 ianuarie 2025

## de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene ([1]) (denumit în continuare „regulamentul de bază"), în special articolul 11 alineatul (2),

întrucât:

## 1. PROCEDURA

### 1.1. Investigațiile precedente și măsurile în vigoare

(1) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/73 al Comisiei ([2]), Comisia Europeană a instituit taxe antidumping la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (RPC) (denumite în continuare „măsurile inițiale"). Nivelul taxelor antidumping în vigoare în prezent variază între 10,3 % și 70,1 %. Investigația care a condus la instituirea măsurilor inițiale va fi denumită în continuare „investigația inițială".

(2) În urma hotărârii Tribunalului în cauza T-242/19, la 17 martie 2023, taxele antidumping au fost reinstituite în ceea ce privește Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/609 al Comisiei ([3]). Taxa reinstituită a fost stabilită la 9,9 %.

(3) Prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72 al Comisiei ([4]), Comisia a instituit, în paralel, taxe compensatorii definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză. Nivelul taxelor compensatorii în vigoare în prezent variază între 3,9 % și 17,2 %.

### 1.2. Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor

(4) În urma publicării unui aviz de expirare iminentă ([5]), Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia") a primit o cerere de reexaminare în temeiul articolului 11 alineatul (2) din regulamentul de bază.

(5) Cererea de reexaminare (denumită în continuare „cererea") a fost prezentată la data de 16 octombrie 2023 de *European Bicycle Manufacturers Association* (Asociația Europeană a Producătorilor de Biciclete, denumită în continuare „solicitantul") în numele industriei producătoare de biciclete electrice a Uniunii, în sensul articolului 5 alineatul (4) din regulamentul de bază. Cererea s-a bazat pe faptul că expirarea măsurilor ar avea ca efect posibil continuarea dumpingului și reapariția prejudiciului pentru industria Uniunii.

([1]) JO L 176, 30.6.2016, p. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/73 al Comisiei din 17 ianuarie 2019 de instituire a unei taxe antidumping definitive și de colectare definitivă a taxei provizorii instituite la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (JO L 16, 18.1.2019, p. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/609 al Comisiei din 17 martie 2023 de reinstituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză în ceea ce privește Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd ca urmare a hotărârii Tribunalului în cauza T-242/19 (JO L 80, 20.3.2023, p. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/72 al Comisiei din 17 ianuarie 2019 de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (JO L 16, 18.1.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) JO C 154, 2.5.2023, p. 46.

### 1.3. **Deschiderea unei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor**

(6) Întrucât a stabilit, în urma consultării comitetului înființat în temeiul articolului 15 alineatul (1) din regulamentul de bază, că există suficiente elemente de probă pentru deschiderea unei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor, la 17 ianuarie 2024, Comisia a deschis o reexaminare în perspectiva expirării măsurilor în privința importurilor în Uniune de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (denumită în continuare „țara în cauză"), în temeiul articolului 11 alineatul (2) din regulamentul de bază. Comisia a publicat un aviz de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([6]) (denumit în continuare „avizul de deschidere").

### 1.4. **Perioada investigației de reexaminare și perioada examinată**

(7) Investigația privind continuarea sau reapariția dumpingului a vizat perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2023 și 31 decembrie 2023 (denumită în continuare „perioada investigației de reexaminare"). Examinarea tendințelor relevante pentru evaluarea probabilității unei continuări sau reapariții a prejudiciului a vizat perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2020 și sfârșitul perioadei investigației de reexaminare (denumită în continuare „perioada examinată").

### 1.5. **Părțile interesate**

(8) În avizul de deschidere, părțile interesate au fost invitate să contacteze Comisia în vederea participării la investigație. În plus, Comisia a informat cu privire la deschiderea reexaminării în perspectiva expirării măsurilor în mod special pe ceilalți producători cunoscuți din Uniune, producătorii cunoscuți din RPC, precum și autoritățile din RPC, importatorii și utilizatorii cunoscuți, precum și asociațiile cunoscute ca fiind părți vizate, lansându-le invitația de a participa la reexaminare.

(9) Părțile interesate au avut posibilitatea de a formula observații cu privire la deschiderea reexaminării în perspectiva expirării măsurilor și de a solicita să fie audiate de Comisie și/sau de consilierul-auditor pentru proceduri comerciale.

### 1.6. **Eșantionarea**

(10) În avizul de deschidere, Comisia a afirmat că ar putea constitui un eșantion de părți interesate în conformitate cu articolul 17 din regulamentul de bază.

#### 1.6.1. *Constituirea eșantionului de producători din Uniune*

(11) În avizul de deschidere, Comisia a afirmat că a selectat în mod provizoriu un eșantion de producători din Uniune. Comisia a selectat eșantionul pe baza volumului de producție. Acest eșantion a fost format din 3 producători din Uniune. Producătorii din Uniune incluși în eșantion au reprezentat 23,4 % din producția totală a Uniunii în perioada investigației de reexaminare. În conformitate cu articolul 17 alineatul (2) din regulamentul de bază, Comisia a invitat părțile interesate să prezinte observații cu privire la eșantionul provizoriu. Nu s-au primit observații cu privire la eșantionul modificat. Eșantionul a fost considerat reprezentativ pentru industria Uniunii.

#### 1.6.2. *Constituirea eșantionului de importatori*

(12) Pentru a decide dacă eșantionarea era necesară și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat importatorilor neafiliați să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere.

(13) Niciun importator neafiliat nu a răspuns la formularul de eșantionare. Prin urmare, Comisia a decis că eșantionarea nu era necesară.

([6]) Aviz de deschidere a unei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor antidumping aplicabile importurilor de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză (JO C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *Constituirea eșantionului de producători-exportatori din RPC*

(14) Pentru a decide dacă eșantionarea era necesară și, în caz afirmativ, pentru a constitui un eșantion, Comisia a solicitat tuturor producătorilor cunoscuți din RPC să furnizeze informațiile precizate în avizul de deschidere. În plus, Comisia a solicitat Misiunii RPC de pe lângă Uniunea Europeană să identifice și/sau să contacteze alți eventuali producători care ar putea fi interesați să participe la investigație.

(15) Doar doi producători-exportatori din RPC au furnizat un răspuns privind eșantionarea și, prin urmare, eșantionarea nu a fost considerată necesară. În plus, aceste două societăți reprezentau împreună cu mult mai puțin de 0,1 % din industria chineză a bicicletelor electrice din punct de vedere al (i) exporturilor către Uniune; (ii) exporturilor către toate celelalte destinații de export; (iii) vânzărilor pe piața internă și (iv) capacității de producție a Chinei în perioada investigației de reexaminare. Prin urmare, Comisia a considerat că aceste două societăți nu pot fi considerate reprezentative pentru industria chineză a bicicletelor electrice în scopul investigației de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor.

(16) În consecință, Comisia a concluzionat că cooperarea din partea producătorilor de biciclete electrice din RPC a fost insuficientă pentru a formula constatări reprezentative și a informat cele două societăți că intenționează să aplice articolul 18 din regulamentul de bază și să își bazeze constatările privind continuarea sau reapariția dumpingului și a prejudiciului în ceea ce privește importurile din RPC pe datele disponibile.

(17) Prin urmare, Comisia a informat autoritățile din RPC prin nota verbală din 12 februarie 2024 că ar putea recurge la utilizarea datelor disponibile în temeiul articolului 18 alineatul (1) din regulamentul de bază în contextul analizării continuării sau reapariției dumpingului. Autoritățile din RPC nu au reacționat la respectiva notă verbală.

1.7. **Răspunsuri la chestionar**

(18) Comisia a trimis Guvernului Chinei („GC") un chestionar referitor la existența unor distorsiuni semnificative în China în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) din regulamentul de bază.

(19) Comisia a informat cele două societăți care trimiseseră un răspuns privind eșantionarea că nu pot fi considerate reprezentative pentru întreaga industrie chineză de biciclete electrice și că informațiile lor specifice societății nu erau susceptibile să constituie o bază pentru constatări reprezentative privind toate exporturile din RPC către Uniune. Comisia a invitat cele două societăți să contacteze serviciile Comisiei în cazul în care intenționează totuși să completeze un răspuns la chestionar. La deschiderea investigației, o copie a chestionarelor a fost pusă la dispoziție în dosarul destinat consultării de către părțile interesate și pe site-ul internet al DG Comerț.

(20) Nu s-au primit răspunsuri la chestionar de la GC, nici de la vreun producător(-exportator) chinez.

1.8. **Verificarea**

(21) Comisia a căutat și a verificat toate informațiile pe care le-a considerat necesare pentru a determina probabilitatea continuării sau a reapariției dumpingului și a prejudiciului și interesul Uniunii. Vizitele de verificare efectuate în temeiul articolului 16 din regulamentul de bază s-au desfășurat la sediile următoarelor societăți:

*Producători din Uniune*

— Cube Bikes, Germania

— Accell Hunland, Ungaria

— Cross, Bulgaria.

1.9. **Procedura ulterioară**

(22) La 25 octombrie 2024, Comisia a comunicat faptele și considerațiile esențiale pe baza cărora intenționa să mențină taxele antidumping în vigoare. Tuturor părților li s-a acordat o perioadă în care să poată formula observații cu privire la comunicarea constatărilor.

(23) Câteva părți interesate au transmis observații, care au fost luate în considerare de către Comisie și care sunt abordate la punctele 2.3 și 7 de mai jos. A fost audiată o parte care a formulat o solicitare în acest sens.

## 2. PRODUSUL CARE FACE OBIECTUL REEXAMINĂRII, PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSUL SIMILAR

### 2.1. Produsul care face obiectul reexaminării

(24) Produsul care face obiectul reexaminării este același cu cel din investigația inițială, și anume biciclete, triciclete și similare, cu pedalare asistată, cu un motor electric auxiliar, încadrate în prezent la codurile NC 8711 60 10 și ex 8711 60 90 (codul TARIC 8711 60 90 10) (denumite în continuare „produsul care face obiectul reexaminării”).

### 2.2. Produsul în cauză

(25) Produsul care face obiectul prezentei investigații este produsul care face obiectul reexaminării originar din Republica Populară Chineză.

### 2.3. Produsul similar

(26) Astfel cum s-a stabilit în investigația inițială, prezenta investigație de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor a confirmat faptul că următoarele produse au aceleași caracteristici fizice și tehnice de bază, precum și aceleași utilizări principale:

— produsul în cauză atunci când este exportat în Uniune;

— produsul care face obiectul reexaminării fabricat și vândut pe piața internă din Republica Populară Chineză;

— produsul care face obiectul reexaminării fabricat și vândut de producătorii-exportatori către restul lumii și

— produsul care face obiectul reexaminării, fabricat și vândut în Uniune de către industria Uniunii.

(27) Prin urmare, aceste produse sunt considerate produse similare în sensul articolului 1 alineatul (4) din regulamentul de bază.

(28) În urma comunicării constatărilor definitive, una dintre părți a susținut că Comisia ar trebui să precizeze faptul că piesele importate de importatorii scutiți și/sau de la exportatorii străini scutiți în temeiul Deciziei de punere în aplicare 2024/1279 a Comisiei ([7]) nu ar trebui să fie considerate ca fiind un produs în cauză. Potrivit acestei părți, ar trebui să se clarifice faptul că piesele produsului în cauză care urmează să fie utilizate pentru produsul în cauză nu fac obiectul taxelor antidumping dacă sunt importate separat.

(29) Comisia a considerat că o astfel de clarificare nu este justificată, deoarece anumite piese nu sunt vizate de măsurile care fac obiectul prezentei reexaminări. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

## 3. DUMPINGUL

### 3.1. Observații preliminare

(30) În cursul perioadei investigației de reexaminare, importurile de biciclete electrice din RPC au continuat, deși la niveluri mai scăzute decât în perioada investigației inițiale (și anume, între 1 octombrie 2016 și 30 septembrie 2017). Potrivit datelor Eurostat, importurile de biciclete electrice din RPC au reprezentat aproximativ 4,4 % din piața Uniunii în perioada investigației de reexaminare, comparativ cu o cotă de piață de 35 % în cursul perioadei investigației inițiale. În termeni absoluți, volumul importurilor din RPC a scăzut de la 699 658 de bucăți în perioada investigației inițiale la 220 914 bucăți în perioada investigației de reexaminare.

([7]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1279 a Comisiei din 8 mai 2024 privind scutirile de la taxa antidumping extinsă asupra anumitor componente pentru biciclete originare din Republica Populară Chineză în temeiul Regulamentului (CE) nr. 88/97 al Comisiei (JO L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Astfel cum s-a menționat la punctul 1.6.3, nu a existat nicio cooperare din partea exportatorilor/producătorilor din RPC în cadrul investigației. Prin urmare, Comisia a informat autoritățile din RPC că, din cauza lipsei de cooperare, Comisia ar putea aplica articolul 18 din regulamentul de bază cu privire la constatările referitoare la continuarea sau reapariția dumpingului și a prejudiciului. Comisia nu a primit nicio observație sau cerere de intervenție a consilierului-auditor în această privință.

(32) În consecință, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază, constatările cu privire la probabilitatea continuării sau reapariției dumpingului s-au bazat pe datele disponibile, în special pe informațiile furnizate în cererea de reexaminare și pe informațiile obținute de la părțile care au cooperat în cursul investigației de reexaminare (și anume solicitantul și producătorii din Uniune incluși în eșantion).

### 3.2. **Procedura de stabilire a valorii normale în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază pentru importurile de biciclete electrice originare din RPC**

(33) Având în vedere elementele de probă suficiente disponibile la momentul deschiderii investigației care tind să demonstreze existența unor distorsiuni semnificative în RPC în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) din regulamentul de bază, Comisia a deschis investigația în temeiul articolului 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază.

(34) Pentru a obține informațiile pe care le-a considerat necesare pentru investigația sa cu privire la presupusele distorsiuni semnificative, Comisia a trimis un chestionar către GC. În plus, la punctul 5.3.2 din avizul de deschidere, Comisia a invitat toate părțile interesate să își prezinte punctele de vedere, să transmită informații și să furnizeze elemente de probă privind aplicarea articolului 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază, în termen de 37 de zile de la data publicării avizului de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Nu s-a primit, în termenul stabilit, niciun răspuns la chestionar din partea GC și nu s-a primit nicio observație privind aplicarea articolului 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază. Ulterior, Comisia a informat GC că va folosi datele disponibile, în sensul articolului 18 din regulamentul de bază, pentru a stabili existența distorsiunilor semnificative în RPC.

(35) La punctul 5.3.2 din avizul de deschidere, Comisia a precizat, de asemenea, că, având în vedere elementele de probă disponibile, selectase cu titlu provizoriu Turcia ca țară reprezentativă adecvată, în temeiul articolului 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, în scopul stabilirii valorii normale pe baza unor prețuri sau valori de referință nedistorsionate. Comisia a precizat, suplimentar, că va examina și alte posibile țări adecvate, în conformitate cu criteriile stabilite la articolul 2 alineatul (6a) litera (a) prima liniuță din regulamentul de bază.

(36) La 18 iulie 2024, prin intermediul unei note la dosar (denumită în continuare „nota la dosar"), Comisia a informat părțile interesate cu privire la sursele relevante pe care intenționa să le utilizeze la stabilirea valorii normale, luând în considerare Turcia ca țară reprezentativă. În nota respectivă, Comisia a furnizat o listă a tuturor factorilor de producție, cum ar fi materiile prime, forța de muncă și energia utilizate pentru fabricarea de biciclete electrice. În plus, Comisia a informat părțile interesate că va stabili costurile de vânzare, cheltuielile administrative și alte costuri generale (denumite în continuare „costurile VAG"), precum și profiturile pe baza situațiilor financiare agregate din cadrul Statisticilor privind conturile întreprinderilor ([8]) pentru 206 societăți profitabile care își desfășoară activitatea în categoria 30.9 „Fabricarea altor mijloace de transport n.c.a." din Clasificarea statistică a activităților economice, denumită în mod curent NACE. Datele pentru producătorii respectivi din țara reprezentativă sunt compilate de Banca Centrală a Turciei și de Institutul de Statistică al Turciei. Părțile au fost invitate să prezinte observații și au fost primite observații din partea solicitantului, care au fost luate în considerare astfel cum se descrie în considerentul 67.

### 3.3. **Valoarea normală**

(37) În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din regulamentul de bază, „[v]*aloarea normală se stabilește de obicei pe baza prețurilor plătite sau care urmează să fie plătite, în cadrul operațiunilor comerciale normale, de către cumpărători independenți din țara exportatoare*".

([8]) Statistici privind conturile întreprinderilor, disponibile la adresa: https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Cu toate acestea, potrivit articolului 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, „*[î]n cazul în care se stabilește […] că nu este adecvat să se folosească prețurile și costurile interne din țara exportatoare din cauza existenței în țara respectivă a unor distorsiuni semnificative în înțelesul literei (b), valoarea normală este construită exclusiv pe baza costurilor de producție și de vânzare care reflectă prețuri sau valori de referință nedistorsionate*” și „*include o sumă rezonabilă și nedistorsionată pentru cheltuielile administrative, costurile de vânzare și cele generale și pentru profituri*” („cheltuielile administrative, costurile de vânzare și cele generale” sunt denumite în continuare „costurile VAG”).

(39) Astfel cum se explică mai jos, Comisia a concluzionat în cadrul prezentei investigații că, pe baza elementelor de probă disponibile și având în vedere lipsa cooperării din partea GC și a producătorilor chinezi, este adecvată aplicarea articolului 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază.

3.3.1. *Existența unor distorsiuni semnificative*

(40) Oțelul și aluminiul sunt materii prime esențiale în industria bicicletelor. În esență, toate componentele principale pentru biciclete sunt fabricate integral sau parțial din aceste materiale. Cadrele, furcile și ghidoanele pentru biciclete sunt de obicei fabricate fie din oțel, fie din aluminiu. Roțile și spițele, lanțurile, schimbătoarele de viteză, angrenajele, cablurile și portbagajele sunt, de obicei, fabricate din oțel. Aripile apărătoare de noroi și pedalele sunt fabricate din metal sau din plastic (adică produse ale industriei chimice). Cererea a menționat distorsiunile semnificative constatate de Comisia Europeană în industriile oțelului și aluminiului din China în investigațiile recente, cum ar fi importurile din China de elemente de fixare din oțel, tuburi și țevi sudate din oțel, turnuri eoliene din oțel, oțel inoxidabil laminat la cald ([9]); folii convertoare de aluminiu, extrudate din aluminiu, produse laminate plate din aluminiu, folii din aluminiu și roți din aluminiu ([10]). Constatările repetate și consecvente din aceste cazuri sunt, potrivit cererii, dovezi clare ale distorsiunilor sistemice ale costurilor și prețurilor produselor din oțel și aluminiu din China în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) din regulamentul de bază.

(41) La fel ca în investigațiile anterioare referitoare la sectorul oțelului și cel al aluminiului din RPC, Comisia a analizat, în prezenta investigație, dacă este adecvat sau nu să utilizeze prețurile și costurile interne din RPC, dată fiind existența unor distorsiuni semnificative. Comisia a făcut această analiză pe baza dovezilor disponibile la dosar, inclusiv a dovezilor conținute în cerere, precum și în Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare

([9]) A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/191 al Comisiei din 16 februarie 2022 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de anumite elemente de fixare din fier sau din oțel originare din Republica Populară Chineză (JO L 36, 17.2.2022); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/635 al Comisiei din 16 aprilie 2021 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de anumite tuburi și țevi sudate din fier sau oțel nealiat originare din Belarus, Republica Populară Chineză și Rusia (JO L 132, 19.4.2021); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2239 al Comisiei din 15 decembrie 2021 de instituire a unei taxe antidumping definitive asupra importurilor de anumite turnuri eoliene din oțel la scară industrială originare din Republica Populară Chineză (JO L 450, 16.12.2021); și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2239 al Comisiei din 15 decembrie 2021 de instituire a unei taxe antidumping definitive asupra importurilor de anumite turnuri eoliene din oțel la scară industrială originare din Republica Populară Chineză (JO L 450, 16.12.2021).

([10]) A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/983 al Comisiei din 17 iunie 2021 de instituire a unei taxe antidumping provizorii la importurile de folii convertoare de aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 216, 18.6.2021); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2170 al Comisiei din 7 decembrie 2021 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de folii convertoare de aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 438, 8.12.2021). Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1428 al Comisiei din 12 octombrie 2020 de instituire a unei taxe antidumping provizorii la importurile de extrudate din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 336, 13.10.2020). Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/546 al Comisiei din 29 martie 2021 de instituire a unei taxe antidumping definitive și de percepere definitivă a taxei provizorii instituite la importurile de extrudate din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 109, 30.3.2021); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/582 al Comisiei din 9 aprilie 2021 de instituire a unei taxe antidumping provizorii la importurile de produse laminate plate din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 124, 12.4.2021); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1784 al Comisiei din 8 octombrie 2021 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de produse laminate plate din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 359, 11.10.2021); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/402 al Comisiei din 9 martie 2022 de impunere a unei taxe antidumping definitive la importurile de anumite folii de aluminiu originare din Republica Populară Chineză în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 83, 10.3.2022); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/112 al Comisiei din 18 ianuarie 2023 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de anumite roți din aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 18, 19.1.2023). A se vedea, de asemenea, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1012 al Comisiei din 17 iulie 2018 de instituire a unei taxe antidumping provizorii la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/671 (JO L 181, 18.7.2018).

comercială ([11]) (denumit în continuare „raportul") și în versiunea actualizată a acestuia (denumită în continuare „raportul actualizat") ([12]), care se bazează pe sursele disponibile în mod public. Această analiză a inclus examinarea intervențiilor substanțiale ale statului în economia RPC în general, dar și a situației specifice a pieței din sectorul relevant, inclusiv a produsului care face obiectul reexaminării. Comisia a completat în continuare aceste elemente de probă cu propriile cercetări privind diferitele criterii relevante pentru a confirma existența unor distorsiuni semnificative în RPC, astfel cum s-a constatat și în investigațiile sale anterioare în această privință.

(42) În cerere se afirmă că economia chineză în ansamblu este puternic influențată și afectată de intervenții guvernamentale semnificative, din cauza cărora prețurile și costurile interne ale industriei chineze a bicicletelor electrice nu pot fi utilizate în prezenta investigație. În special, cererea a menționat că industria chineză a bicicletelor electrice e caracterizată de un nivel ridicat de proprietate a statului, de influență din partea statului și/sau de subvenționare de către stat, iar mai mulți producători de biciclete electrice au legături strânse cu GC, cu administrațiile regionale sau locale, fie direct, fie prin intermediul asociațiilor. Pentru a-și susține poziția, cererea a făcut trimitere la raport, la legislația chineză, la rapoarte suplimentare, precum și la alte dovezi empirice ale distorsiunilor puse în aplicare în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(43) Astfel cum se menționează în considerentul 40 de mai sus, în cerere s-au menționat investigații recente în care Comisia a constatat că în RPC există o intervenție substanțială a statului, ceea ce duce la distorsionarea alocării efective a resurselor în conformitate cu principiile pieței ([13]). Mai precis, în cerere se afirma că economia chineză, inclusiv sectorul bicicletelor electrice și al bicicletelor, depind într-o mare măsură de un sistem elaborat de planificare care stabilește prioritățile și obiectivele asupra cărora trebuie să se concentreze autoritățile centrale și locale. Aceste politici sunt discriminatorii în favoarea producătorilor interni sau influențează în alt mod forțele de pe piața liberă. În cerere s-a menționat, de asemenea, că sistemul de planificare din China are ca rezultat faptul că resursele sunt direcționate către sectoare desemnate de guvern ca fiind strategice sau importante din punct de vedere politic, în loc să fie alocate în conformitate cu forțele pieței. În plus, în cerere s-a menționat că costul majorității, dacă nu al tuturor factorilor de producție ai producției chineze de biciclete electrice este distorsionat, inclusiv al oțelului și aluminiului pentru componentele pentru biciclete, al energiei electrice, al terenurilor și al costurilor forței de muncă.

(44) Cererea a furnizat exemple de elemente care indică existența unor distorsiuni, astfel cum sunt enumerate la articolul 2 alineatul (6a) litera (b) prima până la a șasea liniuță din regulamentul de bază. Cererea a stabilit, de asemenea, că industria bicicletelor electrice și a componentelor acesteia (și anume bateriile, motoarele, unitățile de control și componentele din metale ușoare) sunt considerate industrii esențiale/strategice, a căror dezvoltare este urmărită în mod activ de GC ca obiectiv de politică. În special, în cerere s-a susținut că GC a promovat masiv industria chineză a bicicletelor și bicicletelor electrice, prin intermediul unor instrumente naționale, regionale și locale, cum ar fi cel de al 14-lea plan cincinal general ([14]); avizul privind *Made in China* 2025 ([15]); Catalogul industriilor încurajate pentru investiții străine în regiunea centrală și de vest a Chinei ([16]) (versiunea din 2020) și Catalogul orientativ pentru adaptarea structurilor industriale ([17]) (baterii și materiale ușoare). Cererea a menționat, de asemenea, mai multe provincii, printre care Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong și Guangdong, care au inclus industria bicicletelor și/sau a vehiculelor electrice în planurile lor regionale.

([11]) Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD (2017) 483 final/2, 20.12.2017, disponibil la adresa: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=ro.

([12]) Documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „*Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*" (Distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială), 10 aprilie 2024, SWD (2024) 91 final, disponibil la adresa: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=ro.

([13]) A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/2068 al Comisiei, considerentul 80; Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/191 al Comisiei, considerentul 208, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/95 al Comisiei, considerentul 59, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2239 al Comisiei, considerentele 67-74, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/635 al Comisiei, considerentele 149-150.

([14]) Cel de al 14-lea plan cincinal privind dezvoltarea economică și socială și perspectivele pentru 2035, disponibile la adresa următoare: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (link accesat la 29 august 2024).

([15]) Disponibil la https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (link accesat la 29 august 2024).

([16]) Disponibil (de la pagina 29) la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (link accesat la 29 august 2024).

([17]) Disponibil la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (link accesat la 29 august 2024).

(45) În concluzie, cererea a indicat faptul că prețurile sau costurile, inclusiv costurile materiilor prime, ale energiei și ale forței de muncă, nu sunt rezultatul forțelor de pe piața liberă, deoarece sunt afectate de intervenția substanțială a statului în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) din regulamentul de bază. Pe această bază, potrivit cererii, nu este adecvat să se utilizeze prețurile și costurile de pe piața internă pentru a stabili valoarea normală în acest caz.

(46) GC nu a prezentat observații și nu a furnizat elemente de probă care să susțină sau să infirme elementele de probă existente la dosarul cazului, inclusiv raportul (actualizat) și elementele de probă suplimentare furnizate de solicitant, cu privire la existența unor distorsiuni semnificative și/sau la oportunitatea aplicării articolului 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază în cazul de față.

(47) Investigația Comisiei a confirmat afirmația cuprinsă în cerere, potrivit căreia industria bicicletelor electrice continuă să fie considerată o industrie-cheie de către GC. Acest lucru este confirmat în numeroasele planuri, directive și alte documente axate pe promovarea industriei bicicletelor în general și a industriei bicicletelor electrice în special, care sunt emise la nivel național, regional și municipal.

(48) Cel de al 14-lea plan cincinal general a menționat în mod specific industria chineză a bicicletelor electrice ca industrie încurajată. În plus, industria bicicletelor electrice a fost menționată ca industrie încurajată în diverse cataloage adoptate de GC, cum ar fi cele menționate în considerentul 44 de mai sus.

(49) În plus, GC și guvernele regionale au emis, de asemenea, planuri sectoriale specifice și programe de sprijin pentru industria bicicletelor. De exemplu, Avizul orientativ din 2022 privind dezvoltarea de înaltă calitate a industriei ușoare MIIT 2022/68 ([18]) oferă informații specifice referitoare la proiectele de cercetare și dezvoltare privind tehnologiile-cheie, menționând sistemele de transmisie pentru biciclete și tehnologia de siguranță a bateriilor litiu-ion de înaltă eficiență. Acesta include, de asemenea, informații privind modernizarea ingineriei inovatoare de fabricare a produselor în ceea ce privește bicicletele, cum ar fi bicicletele de teren pe distanțe lungi și bicicletele pliante de înaltă performanță, precum și bicicletele electrice inteligente. Condițiile standard ale industriei bicicletelor electrice din 2024 ([19]) și măsurile standard de gestionare a anunțurilor din industria bicicletelor electrice (MIIT) ([20]) au fost anunțate de Ministerul Industriei și Tehnologiei Informației din Republica Populară Chineză, de Administrația de Stat pentru Reglementarea Pieței și de Biroul național de pompieri și salvare pentru a promova dezvoltarea industriei bicicletelor electrice. Anunțul menționa că „*noile întreprinderi de producție și proiectele noi și extinse ar trebui să respecte dispozițiile politicilor industriale naționale. Întreprinderile ar trebui să consolideze inovarea tehnologică, să îmbunătățească calitatea produselor, să încurajeze transformarea și modernizarea ecologică, inteligentă și ecologică a liniilor de producție existente și să reducă proiectele de construcții care pur și simplu extind capacitatea de producție. Încurajarea regiunilor care dispun de condiții pentru a promova dezvoltarea intensivă și bazată pe parcuri a industriei bicicletelor electrice*”. În plus, anunțul a inclus informații privind supravegherea și gestionarea industriei bicicletelor electrice, menționând că „*asociațiile industriale organizează întreprinderi pentru a consolida autodisciplina industrială, ghidează întreprinderile să se implice în activități de producție și comerciale în conformitate cu legea și asistă departamentul competent din sector în punerea în aplicare și monitorizarea supravegherii acestor condiții standard*”.

([18]) Avizul orientativ din 2022 privind dezvoltarea de înaltă calitate a industriei ușoare, disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (link accesat la 29 august 2024).

([19]) A se vedea, de asemenea, articolul publicat pe site-ul internet al MOFCOM la data de 12.6.2024, intitulat „*China's electric bicycles actively expand the «One Belt One Road» market*” disponibil la adresa: http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) „*2024 Electric Bicycle Industry Standard Conditions*” și „*Electric Bicycle Industry Standard Announcement Management Measures (MIIT)*”, disponibile la adresa: http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (link accesat la 29 august 2024).

(50) Alte obiective ale politicii industriale referitoare la bicicletele electrice pot fi găsite de asemenea în documentele de planificare ale unor provincii precum Shandong ([21]), Hebei ([22]), Tianjin ([23]), Jinghai și Jiansgu ([24]). Provincia Jiangsu este provincia fruntașă în producția de biciclete electrice din RPC, iar producția sa de biciclete electrice reprezintă aproximativ 20 % din producția de biciclete electrice a țării ([25]). Aceasta dispune de un parc industrial de înaltă tehnologie denumit Zona de dezvoltare economică și tehnologică Tianjin Ziya, care este principalul district industrial în producția de biciclete în general și de biciclete electrice în special ([26]), primind marca „Capitala bicicletelor și a bicicletelor electrice din China", acordată de grupul de experți al Federației chineze pentru industria ușoară (*China Light Industry Federation*) și al Asociației chineze pentru biciclete (*China Bicycle Association*) ([27]).

(51) În ceea ce privește faptul că GC este în măsură să intervină în procesul de stabilire a prețurilor și a costurilor prin prezența statului în cadrul firmelor în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) a doua liniuță din regulamentul de bază, investigația a arătat că Asociația chineză a bicicletelor (*China Bicycle Association*, CBA) este controlată de partidul comunist chinez, astfel cum se prevede în statut ([28]). În special, articolul 21 din statutul CBA a stabilit componența Consiliului de administrație și condițiile pe care trebuie să le îndeplinească, inclusiv „*sprijinirea conducerii Partidului Comunist din China, punerea în aplicare în mod conștient a liniei, principiilor și politicilor partidului, respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative, respectarea eticii sociale și profesionale și a calității politice și a profesionalismului*". În plus, Asociația pentru biciclete din Jiangsu ([29]) include la articolul 4 din statut că „*În conformitate cu dispozițiile Constituției Partidului Comunist din China, această asociație instituie organizația Partidului Comunist din China, desfășoară activități de partid și oferă condițiile necesare pentru activitățile organizației de partid*", iar la articolul 5 „*Autoritatea de înregistrare a acestei asociații este Departamentul pentru afaceri civile din provincia Jiangsu. Această asociație acceptă îndrumarea, supravegherea și gestionarea în afaceri a Departamentului pentru afaceri civile din provincia Jiangsu și a altor departamente relevante*".

(52) În ceea ce privește principalii producători de biciclete electrice, investigația a constatat, de asemenea, că Fushida este membră a CBA, iar directorul general al acesteia este secretar al sucursalei de partid ([30]). Shanghai Phoenix este o societate deținută în proporție de 24,36 % de stat ([31]), iar președintele este secretar al Comitetului de partid din ianuarie 2023. Fly Pigeon este o întreprindere deținută de stat deținută de Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, un grup de întreprinderi deținute de stat în cadrul SASAC ([32]). În ceea ce privește societatea privată Zhonglu co. care exploatează marca Shanghai Forever, trebuie remarcat faptul că președintele societății este un secretar adjunct al Comitetului de partid ([33]).

([21]) Măsurile de gestionare din provincia Shandong aplicabile bicicletelor electronice, 2022, disponibile la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (link accesat la 29 august 2024).

([22]) Hebei, cel de al 14-lea plan cincinal pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei ușoare, disponibil la adresa: http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (link accesat la 29 august 2024).

([23]) Tianjin, cel de al 14-lea plan cincinal pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei ușoare, disponibil la adresa: https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (link accesat la 29 august 2024).

([24]) Jiangsu, Comunicare privind planul de punere în aplicare pentru promovarea reînnoirii echipamentelor în domeniul industrial, 2024, disponibilă la adresa: https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (link accesat la 29 august 2024).

([25]) A se vedea articolul de presă din 21.11.2023, disponibil la adresa: https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (link accesat la 29 august 2024).

([26]) Articol de presă privind clusterul de biciclete Tianjin Jinghai din 11.12.2023, intitulat „*Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the «capital»? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let «small wheels» drive «big development»*" disponibil la adresa: https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (link accesat la 29 august 2024).

([27]) Articol de presă privind parcul industrial Jinghai din 4.7.2024, „*The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working*" disponibil la adresa: https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (link accesat la 29 august 2024).

([28]) Articolul 3 din statutul CBA disponibil la adresa: http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (link accesat la 29 august 2024).

([29]) A se vedea http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (link accesat la 29 august 2024).

([30]) A se vedea https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (link accesat la 29 august 2024).

([31]) Raportul anual pentru anul 2023, paginile 9, 28 și 65, disponibil la adresa: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (link accesat la 29 august 2024).

([32]) A se vedea https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (link accesat la 29 august 2024).

([33]) A se vedea raportul anual pentru anul 2023, pagina 22, disponibil la adresa: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (link accesat la 29 august 2024).

(53) În plus, în sectorul produsului care face obiectul reexaminării sunt în vigoare politici discriminatorii în favoarea producătorilor interni sau care influențează în alt mod piața, în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) a treia liniuță din regulamentul de bază. Investigația a identificat documente suplimentare care arată că industria beneficiază de orientări și intervenții guvernamentale în sectorul bicicletelor electrice. În plus, industria bicicletelor din districtul Jinghai a fost inclusă pe lista grupurilor industriale caracteristice de întreprinderi mici și mijlocii în 2023, anunțată de Ministerul Industriei și Tehnologiei Informației (a se vedea considerentul 49 de mai sus) ([34]).

(54) În cadrul prezentei investigații nu a fost prezentat niciun element de probă care să demonstreze că sectorul bicicletelor electrice nu este afectat de intervenția statului în sistemul financiar în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) a șasea liniuță din regulamentul de bază. De exemplu, investigația a confirmat că Shanghai Phoenix a beneficiat de subvenții guvernamentale în 2022 și 2023, astfel cum se menționează în raportul său anual pentru anul 2023 ([35]). Zhonglu co, care exploatează marca Shanghai Forever, a beneficiat, de asemenea, de subvenții guvernamentale, astfel cum se menționează în raportul său anual pentru anul 2023 ([36]).

(55) În cele din urmă, Comisia reamintește că, pentru a fabrica produsul care face obiectul reexaminării, sunt necesari mai mulți factori de producție (a se vedea și considerentul 40 de mai sus). Atunci când producătorii de biciclete electrice cumpără/contractează acești factori de producție, prețurile pe care le plătesc (și care sunt înregistrate drept costuri ale lor) sunt expuse, în mod evident, acelorași distorsiuni sistemice menționate anterior. De exemplu, furnizorii de factori de producție angajează o forță de muncă supusă distorsiunilor. Ei pot lua ca împrumut fonduri care sunt supuse distorsiunilor care afectează sectorul financiar/alocarea de capital. În plus, ei fac obiectul sistemului de planificare care se aplică la toate nivelurile administrative și în toate sectoarele.

(56) În consecință, pe lângă faptul că prețurile de vânzare ale bicicletelor electrice pe piața internă nu sunt adecvate pentru a fi utilizate în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, sunt afectate toate costurile factorilor de producție (inclusiv cele aferente materiilor prime, energiei, terenurilor, finanțării, forței de muncă etc.), deoarece formarea prețurilor acestora este afectată de intervenții substanțiale ale statului, astfel cum se descrie în părțile I și II ale raportului (actualizat). Într-adevăr, intervențiile statului descrise în legătură cu alocarea de capitaluri, terenuri, forța de muncă, energia și materiile prime sunt prezente în întreaga RPC. Aceasta înseamnă, de exemplu, că un factor de producție care a fost, în sine, produs în RPC prin combinarea unei serii de factori de producție, este expus unor distorsiuni semnificative. Același raționament este valabil și pentru factorii de producție ai factorilor de producție și așa mai departe.

(57) În concluzie, elementele de probă disponibile au arătat că prețurile sau costurile produsului care face obiectul reexaminării, inclusiv costurile materiilor prime, ale energiei și ale forței de muncă, nu sunt rezultatul forțelor de pe piața liberă, deoarece sunt afectate de intervenția substanțială a statului în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) din regulamentul de bază, astfel cum rezultă din impactul efectiv sau potențial al unuia sau al mai multor elemente relevante menționate la dispoziția respectivă. Pe această bază și în lipsa oricărei cooperări din partea GC, Comisia a concluzionat că nu este adecvat să se utilizeze prețurile și costurile de pe piața internă pentru a stabili valoarea normală în acest caz. În consecință, Comisia a procedat la construirea valorii normale exclusiv pe baza unor costuri de producție și de vânzare care reflectă prețuri sau valori de referință nedistorsionate, cu alte cuvinte, în acest caz, pe baza costurilor corespunzătoare de producție și de vânzare dintr-o țară reprezentativă adecvată, în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, după cum se arată în secțiunea următoare.

([34]) Articol de presă privind parcul industrial Jinghai din 4.7.2024, „*The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working*" disponibil la adresa: https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (link accesat la 29 august 2024).

([35]) A se vedea raportul anual pentru anul 2023, pagina 165, disponibil la adresa: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (link accesat la 29 august 2024).

([36]) A se vedea raportul anual pentru anul 2023, pagina 116, disponibil la adresa: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (link accesat la 29 august 2024).

3.3.2. *Țara reprezentativă*

3.3.2.1. Observații generale

(58) Alegerea țării reprezentative s-a bazat pe următoarele criterii, în temeiul articolului 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază:

— un nivel de dezvoltare economică similar cu cel al RPC. În acest scop, Comisia a utilizat țări cu un venit național brut pe cap de locuitor asemănător celui din RPC, potrivit datelor din baza de date a Băncii Mondiale ([37]);

— fabricarea produsului care face obiectul reexaminării în țara respectivă ([38]);

— existența unor date pertinente ușor accesibile în țara reprezentativă;

— în cazul în care există mai multe țări reprezentative posibile, ar trebui să se acorde prioritate, dacă este cazul, țării cu un nivel adecvat de protecție socială și a mediului.

(59) Astfel cum se explică în considerentul 36, la 18 iulie 2024, Comisia a publicat o notă la dosar privind sursele pentru stabilirea valorii normale. Nota respectivă descria faptele și elementele de probă aflate la baza criteriilor relevante și comunica părților interesate intenția sa de a considera Turcia drept o țară reprezentativă adecvată în cazul de față, dacă se va confirma existența unor distorsiuni semnificative în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază.

(60) În conformitate cu criteriile enumerate la articolul 2 alineatul (6a) din regulamentul de bază, Comisia a identificat Turcia ca fiind o țară cu un nivel de dezvoltare economică asemănător celui din RPC. Turcia este clasificată de Banca Mondială ca țară „cu venituri medii-superioare" pe baza venitului național brut. În plus, Turcia a fost identificată ca țară în care se fabrică produsul care face obiectul reexaminării și în care datele relevante sunt ușor accesibile.

(61) În cele din urmă, după ce s-a stabilit, pe baza elementelor de mai sus, că Turcia era o țară reprezentativă adecvată și că nu a fost propusă nicio altă țară reprezentativă adecvată de niciuna dintre părțile interesate, nu a fost necesară efectuarea unei evaluări a nivelului de protecție socială și a mediului în conformitate cu ultima teză a articolului 2 alineatul (6a) litera (a) prima liniuță din regulamentul de bază.

3.3.2.2. Concluzie

(62) În absența cooperării, astfel cum s-a propus în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor și având în vedere că Turcia îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 2 alineatul (6a) litera (a) prima liniuță din regulamentul de bază, Comisia a selectat Turcia ca țară reprezentativă adecvată.

3.3.3. *Surse utilizate pentru stabilirea costurilor nedistorsionate*

(63) În nota privind sursele relevante care trebuie utilizate pentru stabilirea valorii normale, Comisia a enumerat factorii de producție, cum ar fi materialele, energia și forța de muncă, utilizați la fabricarea produsului care face obiectul reexaminării de către producătorii din Uniune și din Turcia, pe baza informațiilor din cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, actualizate în mod corespunzător în cazul în care au fost disponibile informații mai exacte. Comisia a afirmat, de asemenea, că, pentru a construi valoarea normală în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, va utiliza Global Trade Atlas („GTA") ([39]) pentru a stabili costul nedistorsionat al unora dintre factorii de producție, în special al celor mai importante materii prime. În plus, Comisia a afirmat că va utiliza datele Institutului de Statistică al Turciei ([40]) pentru a stabili costurile nedistorsionate ale forței de muncă și ale energiei.

(64) Comisia a afirmat, de asemenea, că, pentru a stabili cuantumurile rezonabile pentru costurile VAG și pentru profit, va utiliza datele financiare din statisticile privind conturile întreprinderilor pentru 206 societăți active în categoria 30.9 din NACE, astfel cum se prevede în considerentul 36.

([37]) *World Bank Open Data – Upper Middle Income*, (Date deschise ale Băncii Mondiale – Venituri medii-superioare), https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) În cazul în care produsul care face obiectul reexaminării nu este fabricat în nicio țară cu un nivel asemănător de dezvoltare, se poate lua în considerare fabricarea unui produs din aceeași categorie generală și/sau din același sector ca și cele aferente produsului care face obiectul reexaminării.

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

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

(65) Comisia a informat, de asemenea, părțile interesate că o serie de factori de producție (vopseaua, substratul și trusa electrică EPAC) au reprezentat, în mod individual, o mică parte din costurile totale ale materiilor prime/componentelor în perioada investigației de reexaminare (împreună, au reprezentat mai puțin de 1 % din costurile totale ale materiilor prime/componentelor). Prin urmare, Comisia a tratat acești alți factori de producție ca fiind „consumabile” și a exprimat aceste consumabile ca procent din costul total al materiilor prime.

(66) În plus, Comisia a inclus o valoare pentru cheltuielile indirecte de producție cu scopul de a acoperi costurile care nu sunt incluse în factorii de producție menționați mai sus. Comisia a stabilit raportul dintre cheltuielile indirecte de producție și costurile directe de producție, pe baza informațiilor specifice de la producătorii din Uniune și de la societățile lor afiliate, furnizate de solicitant ([41]).

(67) Având în vedere observațiile solicitantului cu privire la nota la dosar, Comisia a efectuat două modificări ale listei factorilor de producție, după cum urmează. În primul rând, a fost corectată o eroare materială privind informațiile referitoare la baterii care fuseseră înlocuite, din greșeală, cu informațiile referitoare la motorul electric pentru biciclete. În al doilea rând, pentru patru factori de producție (pedalierele, pedalele, butucii spate și butucii față), codurile mărfurilor utilizate în notă au fost înlocuite cu coduri ale mărfurilor mai precise, direct legate de piesele în cauză. Aceste modificări au fost reflectate în tabelul 1.

### 3.4. **Costurile și valorile de referință nedistorsionate**

#### 3.4.1. *Factorii de producție*

(68) Având în vedere toate informațiile bazate pe cerere și informațiile ulterioare prezentate de solicitant și colectate în cursul vizitelor de verificare, au fost identificați următorii factori de producție și sursele acestora pentru a stabili valoarea normală în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază:

*Tabelul 1*

**Factorii de producție ai bicicletelor electrice**

| Factor de producție | Codul mărfurilor | Valoarea nedistorsionată (CNY) | Unitate de măsură | Sursa de informații |
|---|---|---|---|---|
| **Materii prime** | | | | |
| Adaptoare (piese electrice) | 39235090 | 55,13 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Adaptoare (altele) | 39235090, 87149990 | 1,61 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Baterie | 85076 | 1 487,88 | Bucată | GTA |
| Carcasă de baterie | 39235090 | 54,78 | Kilogram | GTA |
| Sonerie | 871499 | 3,64 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Frână | 87149420 | 282,49 | Kilogram | GTA |
| Miezul (firele interioare ale) cablului de frână | 8714 99 | 2,83 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Manetă de frână | 87149490 | 14,24 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Grup de cabluri | - | 3,73 | Contor | Cererea de reexaminare |
| Lanț | 73151110, 73151900 | 32,53 | Contor | Cererea de reexaminare |

([41]) Solicitantul a estimat cheltuielile generale (chirii, consumabile și altele) la un nivel prudent de 1 % din costul total de fabricație al unei biciclete electrice. A se vedea anexele 40.0 și 40.1 la cererea de reexaminare, disponibile în Tron.tdi t24.000754.

| Factor de producție | Codul mărfurilor | Valoarea nedistorsionată (CNY) | Unitate de măsură | Sursa de informații |
|---|---|---|---|---|
| Protecție lanț | 871499900019 | 36,29 | Set | Cererea de reexaminare |
| Suport protecție lanț | 87149990 | 3,83 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Piesă de legătură | 871499 | 0,56 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Pedalier | 87149630 | 120,22 | Kilogram | GTA |
| Autocolant | 490890 | 511,63 | Kilogram | GTA |
| Piese pentru biciclete electrice | 871499 | 1,38 | Contor | Cererea de reexaminare |
| Cablu electric | 871499 | 51,00 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Motor electric pentru biciclete | 8501310090 | 1 162,33 | Bucată | GTA |
| Furcă | 87149130 | 626,86 | Bucată | GTA |
| Cadru | 871491100019 | 1 485,75 | Bucată | GTA |
| Accesorii pentru cadru | 871499900019 | 5,47 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Butuc față | 871493 | 185,46 | Kilogram | GTA |
| Mâner | 87149990 | 11,03 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Ghidon | 87149910 | 28,65 | Bucată | GTA |
| Tija ghidonului | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Far | 871499 | 115,77 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Suport far | 871499 | 14,59 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Set de direcție (*headset*) | 87149190 | 59,39 | Kilogram | GTA |
| Floare furcă cu capac | 87149190 | 3,83 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Tub intern | 401320 | 5,96 | Bucată | GTA |
| Cablul schimbătorului de viteze | 871499 | 32,47 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Aripă apărătoare de noroi | 87149990 | 56,85 | Set | Cererea de reexaminare |
| Piese pentru aripi apărătoare de noroi | 87149990 | 15,68 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Componente ale butucului pentru pinioane | 87149990 | 15,85 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Nipluri pentru spițe | 87149990 | 5,67 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Cămașă de cablu | - | 5,13 | Contor | Cererea de reexaminare |
| Pedală | 87149610 | 42,23 | Pereche | GTA |
| Cap cămașă | 87149930 | 97,30 | Bucată | GTA |

| Factor de producție | Codul mărfurilor | Valoarea nedistorsionată (CNY) | Unitate de măsură | Sursa de informații |
|---|---|---|---|---|
| Schimbător de viteză spate | 87149950 | 168,27 | Kilogram | GTA |
| Butuc spate | 871493 | 185,46 | Kilogram | GTA |
| Pinion spate | 871493 | 185,46 | Kilogram | GTA |
| Jantă | 87149210 | 85,76 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Bandă de jantă | 8714999 | 1,23 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Rotor | 871499 | 43,32 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Șa | 871495 | 81,05 | Kilogram | GTA |
| Suport ochi de pisică | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Tijă de șa | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Schimbător de viteză | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Vitezometru | 871499 | 364,85 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Spiță | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Protecție spiță | 87149990 | 3,83 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Comutator pornire | 39235090 | 54,78 | Kilogram | GTA |
| Lumină spate | 871499 | 12,92 | Bucată | Cererea de reexaminare |
| Cauciuc | 401150 | 22,52 | Bucată | GTA |
| **Forța de muncă** | | | | |
| Forța de muncă | N/A | 50,90 | Ore | Institutul de Statistică din Turcia ([1]) |
| **Energie** | | | | |
| Electricitate | N/A | 0,892 | kWh | Institutul de Statistică din Turcia ([1]) |
| Gaze | N/A | 4,112 | kWh | Institutul de Statistică din Turcia ([1]) |

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

3.4.1.1. Materii prime

(69) Procesele de producție ale bicicletelor sunt similare la nivel mondial, fără diferențe semnificative între procesele de producție sau materialele factorilor de producție din RPC, din Uniune și din alte țări.

(70) Pentru a stabili prețul nedistorsionat al materiilor prime, livrate la poarta fabricii unui producător din țara reprezentativă, Comisia a utilizat drept bază prețul mediu ponderat de import în țara reprezentativă, astfel cum a fost raportat în GTA, la care au fost adăugate taxele de import. Prețul de import în țara reprezentativă a fost determinat ca fiind media ponderată a prețurilor unitare ale importurilor din toate țările terțe, cu excepția RPC și a țărilor care nu sunt membre ale OMC, menționate în anexa I la Regulamentul (UE) 2015/755 al Parlamentului European și al Consiliului ([42]). Comisia a decis să excludă importurile din RPC în țara reprezentativă, concluzionând

([42]) Regulamentul (UE) 2015/755 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind regimul comun aplicabil importurilor din anumite țări terțe (JO L 123, 19.5.2015, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Conform articolului 2 alineatul (7) din regulamentul de bază, prețurile de pe piața internă din țările respective nu pot fi utilizate în scopul stabilirii valorii normale.

în considerentul 57 că nu este oportun să se utilizeze prețurile și costurile interne din RPC din cauza existenței unor distorsiuni semnificative în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (b) din regulamentul de bază. Având în vedere că nu există niciun element de probă din care să reiasă că aceleași distorsiuni nu afectează în egală măsură și produsele destinate exportului, Comisia a considerat că aceleași distorsiuni au afectat prețurile de export. După excluderea importurilor din RPC în țara reprezentativă, volumul importurilor din alte țări terțe a rămas reprezentativ.

(71) Comisia nu a constatat existența altor importuri în cantități semnificative din alte surse distorsionate.

(72) Pentru unii factori de producție, datele statistice din GTA au furnizat prețuri pe tonă/kilogram, în timp ce valorile consumului în producția unei biciclete electrice au fost exprimate în bucăți (sau în alte unități, precum metri). Acestea s-au referit la următorii factori de producție: comutatoare pornire, frâne, pedaliere, schimbătoare de viteză spate, pinioane spate, schimbătoare de viteze, butuci față, butuci spate, spițe, butuci spate, autocolante, seturi de direcție, pedale, șei, coliere pentru tijă de șa cu prindere rapidă și tije de șa. Pentru ca factorii de conversie să fie utilizați pentru acești factori de producție, Comisia s-a bazat pe explicațiile și elementele de probă justificative furnizate de solicitanți în cerere ([43]). Aceste elemente de probă au constat în informații de pe site-uri internet specializate ([44]) și în calculele proprii ale solicitanților cu privire la greutatea per articol ([45]).

(73) În cazul unora dintre factorii de producție, costurile efective suportate de producătorii din Uniune incluși în eșantion au reprezentat o pondere neglijabilă din costul total al materiilor prime în cursul perioadei investigației de reexaminare. Întrucât valoarea utilizată pentru acești factori de producție nu a avut niciun impact semnificativ asupra calculului marjei de dumping, indiferent de sursa utilizată, Comisia a decis să includă respectivele costuri în categoria consumabilelor, astfel cum se explică la considerentul 65.

(74) Având în vedere lipsa de cooperare și a altor elemente la dosar, pe baza datelor furnizate de solicitant, Comisia a stabilit la 1 % raportul dintre consumabile și costurile totale ale materiilor prime/componentelor. Acest procent a fost apoi aplicat costului recalculat al materiilor prime/componentelor atunci când se utilizează prețurile nedistorsionate stabilite.

(75) În mod normal, la aceste prețuri de import ar trebui să fie adăugate și prețurile de transport intern. Totuși, având în vedere lipsa cooperării, precum și natura prezentei reexaminări în perspectiva expirării măsurilor, care se concentrează asupra determinării continuării dumpingului în perioada investigației de reexaminare sau a posibilității de reapariție a acestuia, și nu asupra stabilirii amplorii exacte a acestuia, Comisia a decis că ajustările pentru transportul intern sunt inutile. Astfel de ajustări ar conduce doar la creșterea valorii normale și, prin urmare, a marjei de dumping.

3.4.1.2. Forța de muncă

(76) Institutul de Statistică al Turciei publică informații detaliate privind salariile din diferite sectoare economice ale Turciei. Comisia a utilizat cele mai recente statistici disponibile (2022) privind costul mediu al forței de muncă în sectorul 30 al NACE, care include costurile forței de muncă în fabricarea bicicletelor electrice ([46]). Costurile medii orare cu forța de muncă astfel obținute au fost ajustate suplimentar în funcție de inflație, utilizând indicele costului forței de muncă ([47]) pentru a reflecta costurile pentru perioada investigației de reexaminare.

([43]) A se vedea anexa 40.2 la cerere, disponibilă în Tron.tdi t24.000754 și furnizată, de asemenea, ca anexă la nota la dosar privind sursele utilizate pentru stabilirea valorii normale (Tron.tdi t24.006125).

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

([45]) Aceste calcule au fost efectuate prin plasarea unui anumit articol (de exemplu, un butuc spate) pe un cântar electronic și prin împărțirea greutății totale în statisticile de import pentru articolul respectiv la greutatea per bucată.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (link accesat ultima dată la 6 septembrie 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (link accesat ultima dată la 6 septembrie 2024).

3.4.1.3. Electricitate

(77) Pentru a stabili prețul de referință pentru energia electrică, Comisia a utilizat prețurile raportate în tabelele tarifare ale energiei electrice bazate pe facturile la energie electrică publicate de Autoritatea turcă de reglementare a pieței energiei (*Energy Market Regulatory Authority*, EMRA) în comunicatele sale de presă periodice ([48]). Comisia a utilizat datele referitoare la prețurile energiei electrice industriale în Kuruș/kWh pentru sectorul industrial pentru anul 2023, care a fost de 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Gaze naturale

(78) Pentru a stabili prețul de referință al gazelor, Comisia a utilizat prețul gazelor pentru utilizatorii industriali din Turcia, astfel cum a fost publicat de Institutul de Statistică al Turciei ([49]) în comunicatele sale de presă periodice pentru al doilea semestru al anului 2021 și primul semestru al anului 2022. Comisia a utilizat datele privind prețurile gazelor din tranșa de consum corespunzătoare în Kuruș/$m^3$ ajustate în mod corespunzător pentru a ține seama de inflație, utilizând indicele prețurilor la producător publicat de Institutul de Statistică al Turciei ([50]) pentru a le adapta la perioada investigației de reexaminare (2023), ceea ce a condus la un preț de 4,112 CNY/$m^3$. Prețul a fost ajustat cu TVA de 18 %, întrucât prețul cotat era cu TVA inclus.

3.4.1.5. Cheltuielile indirecte de fabricație, costurile VAG, profiturile și amortizarea

(79) În conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, „*valoarea normală construită include o sumă rezonabilă și nedistorsionată pentru cheltuielile administrative, costurile de vânzare și cele generale și pentru profituri*". În plus, trebuie stabilită o valoare pentru cheltuielile indirecte de fabricație care să acopere costurile neincluse în factorii de producție menționați anterior.

(80) Pentru a stabili o valoare nedistorsionată a cheltuielilor indirecte de fabricație și având în vedere absența cooperării din partea producătorilor chinezi de biciclete electrice, Comisia a utilizat datele disponibile, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază. Prin urmare, pe baza datelor furnizate de solicitant, Comisia a stabilit raportul dintre cheltuielile indirecte de producție, pe de o parte, și costurile totale de fabricație și cu forța de muncă, pe de altă parte. Acest procent a fost aplicat ulterior la valoarea nedistorsionată a costului de fabricație pentru a obține valoarea nedistorsionată a cheltuielilor indirecte de fabricație.

(81) Pentru a stabili o sumă nedistorsionată și rezonabilă pentru costurile VAG și profit, Comisia s-a bazat pe cele mai recente date financiare disponibile pentru 206 societăți turcești active în categoria 30.9 din NACE, astfel cum se menționează în considerentul 36. Comisia a considerat că valoarea costurilor VAG și a profiturilor astfel stabilite este rezonabilă, în sensul articolului 2 alineatul (6a) litera (a), pentru nivelul de comerț franco fabrică la care a fost construită valoarea normală.

3.4.2. *Calcularea valorii normale*

(82) Pe baza celor de mai sus, Comisia a construit valoarea normală per tip de produs la nivelul franco fabrică în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază.

(83) În primul rând, Comisia a stabilit costurile de fabricație nedistorsionate. În lipsa cooperării din partea producătorilor-exportatori, Comisia a utilizat informațiile furnizate de solicitant în cererea de reexaminare ([51]), verificate la sediul unuia dintre producătorii din Uniune inclus în eșantion, cu privire la utilizarea fiecărui factor de producție (materiale, electricitate și forță de muncă) la fabricarea bicicletelor electrice. Comisia a înmulțit factorii legați de utilizare cu costurile nedistorsionate unitare observate în țara reprezentativă Turcia.

([48]) EMRA | Autoritatea de reglementare a pieței energetice (epdk.gov.tr) (link accesat ultima dată la 6 septembrie 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (link accesat ultima dată la 6 septembrie 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (link accesat ultima dată la 6 septembrie 2024).
([51]) Datele relevante au fost actualizate pentru perioada investigației de reexaminare și verificate la fața locului la unul dintre producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(84) După ce a fost stabilit costul de fabricație nedistorsionat, Comisia a adăugat cheltuielile indirecte de fabricație, costurile VAG și profitul, astfel cum sunt descrise la considerentele 79 și 80. Cheltuielile indirecte de fabricație au fost determinate pe baza datelor furnizate de solicitant. Costurile VAG și profitul au fost determinate pe baza mediei valorilor raportate pentru cele 206 societăți active din Turcia incluse în categoria 30.9 pentru anul 2022. ([52]) Comisia a adăugat următoarele elemente la costurile nedistorsionate de producție:

— cheltuielile indirecte de fabricație, care au reprezentat în total 1 % din costurile directe de producție;

— costurile VAG și alte costuri, care au reprezentat 5,76 % din costurile mărfurilor vândute („CMV"); și

— profiturile, care s-au ridicat la 7,37 % din CMV, au fost aplicate costurilor totale nedistorsionate de fabricație.

(85) Pe această bază, Comisia a construit valoarea normală la nivel franco fabrică în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază.

### 3.5. **Prețul de export**

(86) În absența cooperării din partea producătorilor-exportatori RPC, prețul de export a fost stabilit pe baza datelor CIF comunicate de Eurostat, ajustate la nivelul franco fabrică. Astfel, prețul CIF a fost redus cu costul transportului maritim și al asigurării, precum și cu costul transportului intern. Costurile de transport intern din China și de transport internațional s-au bazat pe informațiile furnizate de solicitant în cererea de reexaminare.

### 3.6. **Comparația**

(87) Comisia a comparat valoarea normală construită, stabilită în conformitate cu articolul 2 alineatul (6a) litera (a) din regulamentul de bază, cu prețul de export pe o bază franco fabrică astfel cum a fost stabilit mai sus. Având în vedere că atât valoarea normală, cât și prețul de export au fost stabilite la nivelul comercial franco fabrică, nu au fost necesare ajustări.

### 3.7. **Marja de dumping**

(88) Pe această bază, s-a constatat că marja de dumping medie a fost semnificativă. Prin urmare, s-a concluzionat că practicile de dumping au continuat în cursul perioadei investigației de reexaminare.

## 4. **PROBABILITATEA CONTINUĂRII DUMPINGULUI**

(89) Ca urmare a constatării existenței dumpingului în perioada investigației de reexaminare, Comisia a examinat, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din regulamentul de bază, probabilitatea continuării dumpingului în eventualitatea expirării măsurilor. S-au analizat următoarele elemente suplimentare: capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC, raportul dintre prețurile de export către țări terțe și nivelul prețurilor din Uniune și atractivitatea pieței Uniunii. Se reamintește faptul că, din cauza lipsei de cooperare din partea producătorilor-exportatori chinezi, precum și a GC, analiza s-a bazat pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază, în special pe cererea de reexaminare, pe statisticile GTA și pe alte informații disponibile.

### 4.1. **Capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC**

(90) În absența cooperării din partea GC și a producătorilor-exportatori chinezi, Comisia și-a bazat constatările privind capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC pe informațiile furnizate de solicitant în cererea sa de reexaminare.

([52]) Statistici privind conturile întreprinderilor, disponibile la adresa: https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (link accesat ultima dată la 6 septembrie 2024).

(91) Investigația a arătat că în RPC a existat o supracapacitate generală de producție în sectorul bicicletelor electrice în cursul perioadei examinate. Capacitatea de producție din RPC ([53]) în această perioadă a fost estimată la 130 de milioane de bucăți pe an. În plus, producția chineză de biciclete standard poate fi transferată cu ușurință către producția de biciclete electrice, cu o capacitate totală potențială de peste 400 de milioane de bucăți ([54]). Potrivit informațiilor de piață ale solicitantului, producția efectivă și vânzările chineze de biciclete electrice s-au ridicat la 57 de milioane de bucăți pe an, ceea ce a indicat o capacitate neutilizată estimată de 73 de milioane de bucăți pe an, în cursul perioadei investigației de reexaminare ([55]). Această capacitate neutilizată, care a fost de aproape cincisprezece de ori mai mare decât consumul total al Uniunii în cursul aceleiași perioade, ar putea fi redirecționată către Uniune dacă măsurile actuale ar expira.

(92) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că producătorii-exportatori chinezi dispun de capacități neutilizate semnificative, care ar putea fi utilizate pentru exporturi către Uniune în cantități mari la prețuri de dumping, în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor.

### 4.2. **Atractivitatea pieței Uniunii**

(93) Pe baza informațiilor furnizate în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, piața Uniunii pentru bicicletele electrice a rămas atractivă pentru exportatorii chinezi. De la investigația inițială, importurile din RPC au scăzut atât în termeni absoluți, cât și în termeni relativi. Cu toate acestea, începând din 2020, când volumul importurilor din China era la cel mai scăzut nivel, importurile au crescut semnificativ și aproape s-au dublat, în pofida măsurilor în vigoare (a se vedea tabelul 3 de mai jos). Cota de piață deținută anterior de RPC a fost parțial preluată de alte țări terțe, cum ar fi Taiwan, care de la investigația anterioară și-a mărit volumul exporturilor către Uniune ale produsului care face obiectul reexaminării. În același timp, RPC a fost în continuare al doilea cel mai mare exportator de biciclete electrice către Uniune în cursul perioadei investigației de reexaminare. Acest lucru arată că Uniunea a rămas o piață atractivă pentru exportatorii din RPC.

(94) Piața Uniunii pentru biciclete electrice este una dintre cele mai mari din lume, cu un consum de 4 979 000 de bucăți în cursul perioadei investigației de reexaminare. În plus, astfel cum se explică în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, se preconizează că cererea de biciclete electrice va crește în următorii ani datorită (printre altele) politicilor de mediu din Uniune. Elementele de probă furnizate de solicitant în cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor ([56]) și susținute de constatările prezentei investigații (a se vedea considerentul 147) au arătat că producătorii chinezi au exportat biciclete electrice la prețuri foarte scăzute (între 210 EUR și 650 EUR) atât către Uniune, cât și către țările terțe, în cursul perioadei investigației de reexaminare.

(95) Chiar și cu măsurile în vigoare, exporturile chineze către Uniune au continuat și chiar au crescut în perioada examinată, atingând o cotă de piață de 4,4 % în perioada investigației de reexaminare, ceea ce a arătat că piața Uniunii rămâne atractivă pentru producătorii-exportatori chinezi.

(96) Prin urmare, pe baza supracapacității semnificative din RPC și a atractivității pieței Uniunii, Comisia a concluzionat că, în cazul expirării măsurilor actuale, este probabil ca producătorii-exportatori chinezi să redirecționeze exporturi către Uniune în cantități mari la prețuri de dumping.

#### 4.2.1. *Concluzie*

(97) Având în vedere constatările sale privind continuarea dumpingului în cursul perioadei investigației de reexaminare și evoluția probabilă a exporturilor în creștere în eventualitatea expirării măsurilor, Comisia a concluzionat că există o mare probabilitate ca expirarea măsurilor antidumping la importurile din RPC să conducă la continuarea dumpingului.

([53]) Conform informațiilor furnizate de solicitant pe baza cunoștințelor sale de piață, a informațiilor de pe site-urile internet ale unui număr mare de producători chinezi de biciclete electrice și a informațiilor din „Cartea albă privind industria vehiculelor electrice cu două roți din China” (*White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*), disponibile la adresa: https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (link consultat ultima dată la 7 octombrie 2024). A se vedea anexa 8 la cererea de reexaminare, disponibilă în Tron la Tron.tdi t24.000754.

([54]) Pe baza cunoștințelor de piață ale solicitantului și a site-urilor internet ale producătorilor cunoscuți de biciclete electrice din China, furnizate în anexa 4 la cererea de reexaminare, disponibile în Tron la Tron.tdi t24.000754.

([55]) Pe baza surselor menționate în notele de subsol 55 și 57. A se vedea anexele 8 și 9 la cererea de reexaminare, disponibile în Tron la Tron.tdi t24.000754.

([56]) A se vedea secțiunea 7.3 și anexele 15, 17 și 18 la cererea de reexaminare, disponibile în Tron la Tron.tdi t24.000754. Elementele de probă au constat în 19 oferte de preț din partea producătorilor chinezi pentru diferite tipuri de biciclete electrice și în informații statistice furnizate de Eurostat.

## 5. **PREJUDICIUL**

### 5.1. **Definiția industriei Uniunii și a producției din Uniune**

(98) Produsul similar a fost fabricat de 67 producători din Uniune în cursul perioadei examinate. Ei constituie „industria Uniunii” în sensul articolului 4 alineatul (1) din regulamentul de bază.

(99) Producția totală a Uniunii în perioada investigației de reexaminare a fost stabilită la aproximativ 4 560 000 de bucăți. Acest număr a fost stabilit pe baza informațiilor disponibile privind industria Uniunii, cum ar fi raportul privind profilul de piață al industriei europene a bicicletelor și un studiu economic realizat de Confederația industriei europene a bicicletelor (denumită în continuare „CONEBI”). Astfel cum se precizează în considerentul 11, în cadrul eșantionului au fost selectați 3 producători din Uniune, reprezentând aproximativ 23,4 % din producția totală a produsului similar din Uniune.

### 5.2. **Consumul la nivelul Uniunii**

(100) Comisia a stabilit consumul la nivelul Uniunii pe baza statisticilor Eurostat privind importurile și volumul vânzărilor industriei Uniunii în Uniune, astfel cum au fost transmise de CONEBI.

(101) Consumul la nivelul Uniunii a evoluat după cum urmează:

*Tabelul 2*

**Consumul la nivelul Uniunii (bucăți)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Total la nivelul Uniunii Consumul (bucăți) | 4 377 000 | 4 892 000 | 5 325 000 | 4 979 000 |
| *Indice* | *100* | *112* | *122* | *114* |

*Sursă:* Eurostat și CONEBI.

(102) Consumul total de biciclete electrice în UE a crescut de la aproximativ 4,3 milioane de biciclete electrice în 2020 la 5,3 milioane de biciclete electrice în 2022. Îmbunătățirea proiectării și a performanței, combinată cu o mai mare sensibilizare cu privire la mediu în rândul cetățenilor UE, au condus la o creștere constantă a consumului de biciclete electrice. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, consumul de biciclete electrice în UE a scăzut cu 346 000 de bucăți în comparație cu 2022, în urma unei scăderi a cererii care a avut loc la un anumit timp după eliminarea ultimelor măsuri legate de COVID-19 în prima jumătate a anului 2022.

### 5.3. **Importurile din RPC**

#### 5.3.1. *Volumul și cota de piață a importurilor din RPC*

(103) Comisia a stabilit volumul importurilor pe baza datelor furnizate de Eurostat.

(104) Cota de piață a importurilor a fost apoi stabilită prin compararea volumelor importurilor cu consumul din Uniune, astfel cum se arată în tabelul 2.

(105) Importurile în Uniune din RPC au evoluat după cum urmează:

*Tabelul 3*

**Volumul importurilor (bucăți) și cota de piață**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Volumul importurilor din RPC (bucăți) | 102 757 | 210 806 | 268 148 | 220 914 |
| *Indice* | *100* | *205* | *261* | *215* |
| Cota de piață | 2,3 % | 4,3 % | 5,0 % | 4,4 % |
| *Indice* | *100* | *184* | *214* | *189* |

*Sursă:* Eurostat și CONEBI.

(106) Chiar și în condițiile măsurilor în vigoare, cota de piață a importurilor din China a crescut de la 2,3 % în 2020 până la 4,4 % în perioada investigației de reexaminare.

5.3.2. *Prețurile importurilor din RPC și subcotarea prețurilor*

(107) Comisia a stabilit prețurile importurilor pe baza datelor furnizate de Eurostat.

(108) Prețul mediu al importurilor în Uniune din RPC a evoluat după cum urmează:

*Tabelul 4*

**Prețuri de import (EUR/bucată)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| RPC | 294 | 354 | 449 | 298 |
| *Indice* | *100* | *120* | *153* | *101* |

*Sursă*: Eurostat.

(109) Prețurile medii ale importurilor din RPC au continuat să fie extrem de scăzute în cursul perioadei examinate. În 2020 și 2021, prețurile raportate de Eurostat au fost chiar mai mici decât prețurile medii constatate în investigația inițială (și anume, între 422 EUR și 477 EUR).

(110) Pe baza datelor Eurostat, prețurile din 2022 au fost temporar mai ridicate, dar tot mai mici decât prețurile importurilor din China în 2016 (și anume 477 EUR).

(111) Având în vedere lipsa de cooperare din partea producătorilor-exportatori din RPC, Comisia a stabilit subcotarea prețurilor în perioada investigației de reexaminare comparând:

1. prețurile medii ponderate de vânzare percepute de producătorii din Uniune incluși în eșantion de la clienții neafiliați de pe piața Uniunii, ajustate la nivelul franco-fabrică cu

2. prețurile medii ponderate corespunzătoare ale produsului care face obiectul reexaminării din RPC către piața Uniunii, stabilite pe bază de cost, asigurare și navlu (CIF), inclusiv taxa antidumping (toate celelalte societăți 62,1 %) și taxa compensatorie (toate celelalte societăți 17,2 %), cu ajustări corespunzătoare pentru taxele vamale (6 %) și costurile ulterioare importului (2 %).

(112) Rezultatul comparației a fost exprimat ca procent din cifra de afaceri înregistrată de producătorii din cadrul Uniunii incluși în eșantion în perioada investigației de reexaminare. Subcotarea prețurilor a fost între 68 % și 80 %. Fără taxe, subcotarea prețurilor a fost de 82,8 %.

5.3.3. *Importurile din alte țări terțe decât RPC*

(113) Importurile de biciclete electrice din alte țări terțe decât RPC au provenit în principal din Taiwan și Vietnam.

(114) Volumul (agregat) al importurilor în Uniune, precum și cota de piață și tendințele prețurilor în cazul importurilor de biciclete electrice provenite din alte țări terțe au evoluat după cum urmează:

*Tabelul 5*

**Importuri din țări terțe**

| Țara | | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|---|
| Taiwan | Volum (bucăți) | 506 822 | 539 473 | 598 920 | 435 315 |
| | *Indice* | *100* | *106* | *118* | *86* |
| | Cota de piață | 11,6 % | 11,0 % | 11,2 % | 8,7 % |
| | Prețul mediu (EUR/bucată) | 1 092 | 1 046 | 1 168 | 1 393 |
| | *Indice* | *100* | *96* | *107* | *128* |
| Vietnam | Volum (bucăți) | 162 787 | 173 204 | 210 321 | 199 070 |
| | *Indice* | *100* | *106* | *129* | *122* |
| | Cota de piață | 3,7 % | 3,5 % | 3,9 % | 4,0 % |
| | Prețul mediu (EUR/bucată) | 542 | 585 | 762 | 790 |
| | *Indice* | *100* | *108* | *140* | *146* |
| Totalul pentru toate țările terțe, cu excepția țării în cauză | Volum (bucăți) | 827 640 | 960 338 | 1 081 033 | 812 356 |
| | *Indice* | *100* | *116* | *131* | *98* |
| | Cota de piață | 18,9 % | 19,6 % | 20,3 % | 16,3 % |
| | Prețul mediu (EUR/bucată) | 966 | 935 | 1 082 | 1 258 |
| | *Indice* | *100* | *97* | *112* | *130* |

*Sursă:* Eurostat.

(115) Cota de piață a importurilor totale de produs care face obiectul reexaminării din alte țări terțe decât RPC a crescut între 2020-2022 și a ajuns la 20,3 % în 2022. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, aceasta a scăzut la 16,3 %, un nivel mai scăzut decât în 2020.

### 5.4. **Situația economică a industriei Uniunii**

#### 5.4.1. *Observații generale*

(116) Evaluarea situației economice a industriei Uniunii a implicat o evaluare a tuturor indicatorilor economici care influențează situația industriei Uniunii în cursul perioadei examinate.

(117) Astfel cum s-a menționat în considerentul 11, pentru evaluarea situației economice a industriei Uniunii s-a recurs la eșantionare.

(118) Pentru determinarea prejudiciului, Comisia a făcut o distincție între indicatorii de prejudiciu macroeconomici și cei microeconomici. Comisia a evaluat indicatorii macroeconomici pe baza informațiilor oferite de CONEBI. Datele se referă la toți producătorii din Uniune. Comisia a evaluat indicatorii microeconomici pe baza datelor cuprinse în răspunsurile la chestionar ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion.

(119) Indicatorii macroeconomici sunt: producția, capacitatea de producție, gradul de utilizare a capacității de producție, volumul vânzărilor, cota de piață, ocuparea forței de muncă, productivitatea, amploarea marjei de dumping și redresarea în urma practicilor de dumping anterioare.

(120) Indicatorii microeconomici sunt: prețurile unitare medii, costul unitar, costurile cu forța de muncă, stocurile, profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a mobiliza capital.

#### 5.4.2. *Indicatori macroeconomici*

##### 5.4.2.1. Producție, capacitate de producție și grad de utilizare a capacității de producție

(121) Totalul producției, al capacității de producție și al gradului de utilizare a capacității de producție din Uniune a evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

*Tabelul 6*

**Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Volumul producției (bucăți) | 3 428 000 | 4 284 000 | 5 145 000 | 4 560 000 |
| *Indice* | *100* | *125* | *150* | *133* |
| Capacitatea de producție (bucăți) | 5 801 885 | 7 501 519 | 7 550 464 | 7 103 289 |
| *Indice* | *100* | *129* | *130* | *122* |
| Gradul de utilizare a capacității de producție | 59 % | 57 % | 68 % | 64 % |
| *Indice* | *100* | *97* | *115* | *109* |

*Sursă:* CONEBI, producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(122) Capacitatea de producție și producția din Uniune au crescut constant în perioada 2020-2022, ca urmare a creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare a existat o scădere a volumelor de producție și a capacităților din cauza creșterii acumulării de stocuri în timpul pandemiei de COVID-19, când producătorii din Uniune au anticipat continuarea accelerării vânzărilor la un nivel ridicat, ceea ce nu s-a întâmplat deoarece, după pandemia de COVID-19, cererea a scăzut semnificativ.

5.4.2.2. Volumul vânzărilor și cota de piață

(123) Volumul vânzărilor și cota de piață a industriei Uniunii au evoluat pe parcursul perioadei examinate după cum urmează:

*Tabelul 7*

**Volumul vânzărilor și cota de piață (bucăți)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Volumul total al vânzărilor pe piața Uniunii | 3 446 603 | 3 720 856 | 3 975 819 | 3 945 730 |
| *Indice* | *100* | *108* | *115* | *114* |
| Cota de piață | 78,7 % | 76,1 % | 74,7 % | 79,2 % |
| *Indice* | *100* | *97* | *95* | *101* |

*Sursă:* CONEBI, producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(124) Vânzările au crescut în cursul perioadei examinate, în special din cauza creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, odată ce măsurile legate de COVID-19 au fost eliminate, cererea de biciclete electrice a scăzut, ceea ce a dus la scăderea cifrelor de vânzări în perioada investigației de reexaminare. În plus, situația economică din 2022 și perioada investigației de reexaminare (costurile mai ridicate ale energiei, inflația, în special) au avut un efect nu numai asupra industriei Uniunii, ci și asupra consumatorilor, în special asupra celor cu o putere de cumpărare mai mică. Prin urmare, vânzările industriei Uniunii au stagnat în perioada investigației de reexaminare în comparație cu 2022, în timp ce cota de piață a industriei Uniunii a crescut cu 4,5 puncte procentuale.

5.4.2.3. Ocuparea forței de muncă și productivitatea

(125) Ocuparea forței de muncă și productivitatea au evoluat pe parcursul perioadei examinate după cum urmează:

*Tabelul 8*

**Ocuparea forței de muncă și productivitatea**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Numărul de angajați | 8 354 | 10 972 | 12 125 | 10 716 |
| *Indice* | *100* | *131* | *145* | *128* |
| Productivitate (bucăți/ angajat) | 410 | 390 | 424 | 426 |
| *Indice* | *100* | *95* | *103* | *104* |

*Sursă:* CONEBI, producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(126) Industria Uniunii a crescut nivelul de ocupare a forței de muncă cu 28 % în perioada examinată. Cea mai mare parte a acestei creșteri a avut loc între 2020 și 2022, ca urmare a creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. În 2023, s-a înregistrat o scădere a numărului de angajați ca urmare a scăderii volumelor de producție. Productivitatea a rămas stabilă în perioada luată în considerare.

5.4.2.4. Creșterea economică

(127) Întrucât vânzările au rămas stabile în perioada investigației de reexaminare în comparație cu 2022, în timp ce consumul a scăzut, industria Uniunii a reușit să își crească cota de piață cu 4,5 % în perioada respectivă.

5.4.2.5. Amploarea marjei de dumping și redresarea în urma practicilor de dumping din trecut

(128) Nivelul importurilor din RPC în perioada investigației de reexaminare a fost relativ redus, reprezentând 4,4 % din consumul la nivelul Uniunii. Prin urmare, impactul amplorii dumpingului asupra industriei Uniunii a fost destul de limitat.

5.4.3. *Indicatori microeconomici*

5.4.3.1. Prețuri și factori care afectează prețurile

(129) În perioada examinată, prețurile de vânzare unitare medii ponderate ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion către clienți neafiliați din Uniune au evoluat după cum urmează:

*Tabelul 9*

**Prețurile de vânzare și costul de producție în Uniune (EUR/bucată)**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Prețul de vânzare unitar mediu în Uniune | 1 533 | 1 633 | 1 719 | 1 871 |
| *Indice* | *100* | *107* | *112* | *122* |
| Costul de producție unitar | 1 419 | 1 516 | 1 589 | 1 786 |
| *Indice* | *100* | *107* | *112* | *126* |

*Sursă:* Producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(130) Prețurile medii de vânzare ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion, precum și costurile de producție, au crescut în perioada examinată, fapt care în 2020 și 2021 a reflectat în principal o modificare a gamei de produse și a progreselor tehnologice în ceea ce privește motoarele pentru biciclete electrice și bateriile, în timp ce în 2022 și în perioada investigației de reexaminare, această creștere a reflectat, de asemenea, creșterea costurilor de producție din cauza situației economice generale marcate de inflație și de creșterea costurilor energiei.

5.4.3.2. Costurile cu forța de muncă

(131) Costurile medii cu forța de muncă ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

*Tabelul 10*

**Costurile medii cu forța de muncă per angajat**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Costurile medii cu forța de muncă per angajat (EUR) | 28 793 | 31 722 | 32 122 | 35 447 |
| *Indice* | *100* | *110* | *112* | *123* |

*Sursă:* Producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(132) Chiar dacă în perioada investigației de reexaminare s-a înregistrat o scădere a numărului de angajați în comparație cu 2022, în urma unei scăderi a cererii, costurile medii cu forța de muncă per angajat au crescut constant în perioada examinată.

5.4.3.3. Stocurile

(133) Nivelurile stocurilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

*Tabelul 11*

**Stocurile**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Stocuri finale (bucăți) | 37 309 | 30 236 | 77 734 | 198 958 |
| *Indice* | *100* | *81* | *208* | *533* |

*Sursă:* Producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(134) Creșterile stocurilor au fost consecința acumulării de stocuri constituite în timpul pandemiei de COVID-19, când s-a înregistrat o creștere semnificativă a cererii, combinată cu probleme legate de lanțul de aprovizionare, întrucât producătorii din Uniune comandau în exces materii prime și componente pentru a îndeplini cerințele de producție. Cu toate acestea, odată ce problemele legate de lanțul de aprovizionare au fost soluționate, producătorii din Uniune au primit mai multe materii prime și componente decât era necesar. Apoi a urmat o scădere a cererii de biciclete electrice în perioada investigației de reexaminare, în comparație cu 2022, ceea ce a lăsat producătorilor din Uniune un număr foarte mare de stocuri la sfârșitul perioadei investigației de reexaminare.

5.4.3.4. Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a atrage capital

(135) Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

*Tabelul 12*

**Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor**

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| Profitabilitatea vânzărilor din Uniune către clienți neafiliați (% din cifra de afaceri din vânzări) | 7,5 % | 7,4 % | 7,8 % | 5,4 % |
| *Indice* | *100* | *98* | *104* | *72* |
| Fluxul de lichidități (EUR) | 145 777 915 | 96 187 869 | 68 459 937 | - 86 504 717 |
| *Indice* | *100* | *66* | *47* | *- 59* |
| Investițiile (EUR) | 5 545 607 | 12 373 944 | 11 588 325 | 5 781 801 |

| | 2020 | 2021 | 2022 | Perioada investigației de reexaminare |
|---|---|---|---|---|
| *Indice* | *100* | *223* | *209* | *104* |
| Randamentul investițiilor | 147 % | 127 % | 163 % | 111 % |
| *Indice* | *100* | *86* | *111* | *75* |

*Sursă:* Producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(136) Comisia a stabilit profitabilitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion prin exprimarea profitului net înainte de impozitare realizat din vânzările produsului similar către clienți neafiliați din Uniune ca procent din cifra de afaceri generată de vânzările respective. Producătorii din Uniune incluși în eșantion au rămas profitabili pe parcursul perioadei examinate. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, profitabilitatea a scăzut din cauza creșterii costurilor.

(137) Profitabilitatea globală stabilă în perioada examinată a permis industriei Uniunii să facă investiții mari.

(138) Fluxul net de lichidități reprezintă capacitatea producătorilor din Uniune de a-și autofinanța activitățile. Fluxul de lichidități a scăzut semnificativ de-a lungul perioadei examinate și a devenit negativ în 2023. Randamentul investițiilor s-a deteriorat, de asemenea, ceea ce a creat dificultăți industriei Uniunii în ceea ce privește capacitatea de a atrage capital și de a înregistra creștere economică. Acest lucru a dus la o scădere a investițiilor cu 50 % în perioada investigației de reexaminare în comparație cu 2022.

### 5.5. **Concluzie privind prejudiciul**

(139) Macroindicatorii, cum ar fi producția, vânzările și ocuparea forței de muncă în Uniune, au crescut constant în perioada 2020-2022, ca urmare a creșterii cererii în timpul pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, volumele de producție, capacitățile, vânzările și ocuparea forței de muncă au scăzut, din cauza creșterii acumulării de stocuri în timpul pandemiei de COVID-19, urmată de o scădere a cererii ca urmare a eliminării măsurilor legate de COVID-19 și a modificării situației economice din Uniune, marcată în special de costurile ridicate la energie și de inflație.

(140) În ceea ce privește indicatorii microeconomici, investigația a stabilit că profitabilitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion în perioada 2020-2022 a rămas peste 7 %. Cu toate acestea, în perioada investigației de reexaminare, profitabilitatea industriei Uniunii a scăzut la 5,4 %. Fluxul de lichidități a scăzut din 2020 până în 2022 și a devenit negativ în 2023. Randamentul investițiilor s-a deteriorat, de asemenea, ceea ce a creat dificultăți industriei Uniunii în ceea ce privește capacitatea de a atrage capital și de a înregistra creștere economică.

(141) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că industria Uniunii s-a redresat în urma prejudiciului important, în sensul articolului 3 alineatul (5) din regulamentul de bază, suferit în trecut, cauzat de importurile care au făcut obiectul unui dumping provenite din RPC. Cu toate acestea, în cursul perioadei examinate, o serie de indicatori de prejudiciu s-au deteriorat, iar industria Uniunii a revenit la o situație fragilă din punct de vedere economic. Prin urmare, Comisia a examinat în continuare probabilitatea reapariției prejudiciului cauzat inițial de importurile care au făcut obiectul unui dumping din RPC, în cazul în care măsurile ar fi abrogate.

## 6. **PROBABILITATEA REAPARIȚIEI PREJUDICIULUI**

(142) Comisia a analizat următoarele elemente pentru a stabili probabilitatea reapariției prejudiciului în cazul abrogării măsurilor: capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC, raportul dintre prețurile de export către țări terțe și nivelul prețurilor din Uniune precum și impactul importurilor potențiale și al nivelurilor prețurilor acestora din aceste țări asupra situației industriei Uniunii.

### 6.1. **Capacitatea neutilizată din RPC și atractivitatea pieței Uniunii**

(143) Astfel cum s-a descris deja în detaliu la punctul 3.10.1 de mai sus, producătorii-exportatori din RPC dispun de capacități neutilizate semnificative care ar putea fi utilizate pentru fabricarea produsului care face obiectul reexaminării pentru exportul către Uniune în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor. Cantitățile care ar putea fi exportate de producătorii-exportatori chinezi se ridică la 73 milioane de bucăți, depășind cu mult dimensiunea pieței Uniunii.

(144) Astfel cum se descrie în detaliu la punctul 3.10.2 de mai sus, piața bicicletelor electrice din Uniune este una dintre cele mai mari din lume și se preconizează că cererea de biciclete electrice va crește în următorii ani, printre altele, datorită politicilor de mediu din Uniune. Producătorii-exportatori chinezi au exportat către principalele lor piețe terțe la prețuri semnificativ mai mici decât prețurile medii de vânzare ale producătorilor din Uniune pe piața Uniunii în cursul perioadei investigației de reexaminare. Prin urmare, exportul către Uniune ar putea fi mult mai atractiv pentru exportatorii chinezi. În consecință, se poate preconiza în mod rezonabil că, în cazul abrogării măsurilor, producătorii-exportatori chinezi ar începe să exporte volume mari ale produsului care face obiectul reexaminării către Uniune.

### 6.2. **Prețurile probabile de import și impactul asupra industriei Uniunii**

(145) Pentru a stabili modul în care importurile din RPC ar afecta industria Uniunii în cazul în care măsurile ar fi abrogate, Comisia a efectuat o analiză comparativă a prețurilor în scenariul fără existența unor măsuri antidumping.

(146) Pentru a estima prețul probabil la care producătorii chinezi ar vinde atunci când ar exporta către piața Uniunii, Comisia a efectuat o comparație între prețul mediu (franco fabrică) al producătorilor din Uniune incluși în eșantion și prețul mediu corespunzător al produsului care face obiectul reexaminării din RPC atunci când este exportat către țări terțe precum Regatul Unit, Turcia, Norvegia sau Serbia, care au coduri separate pentru bicicletele electrice și unde nu sunt în vigoare măsuri.

(147) Rezultatul comparației a arătat că prețul mediu al exporturilor chineze ale produsului în cauză către țările menționate anterior a variat de la 210 EUR la 650 EUR, adică semnificativ mai mic decât prețul practicat de industria Uniunii pe piața Uniunii. Prin urmare, în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor, ar fi probabil ca importurile din RPC să intre pe piață în volume mari, la fel ca în perioada investigației inițiale și la prețuri scăzute, ceea ce ar cauza un prejudiciu.

(148) În lumina celor de mai sus, concluzia este că abrogarea măsurilor ar conduce, cel mai probabil, la o creștere semnificativă a importurilor care fac obiectul unui dumping din RPC la prețuri prejudiciabile. Prin urmare, viabilitatea industriei Uniunii ar fi expusă unui risc grav.

## 7. **INTERESUL UNIUNII**

(149) În conformitate cu articolul 21 din regulamentul de bază, Comisia a analizat în ce măsură menținerea măsurilor antidumping existente ar fi împotriva interesului Uniunii în ansamblu. Determinarea interesului Uniunii s-a bazat pe evaluarea diferitelor interese implicate, printre care cele ale industriei, ale importatorilor și ale utilizatorilor din Uniune.

### 7.1. **Interesul industriei Uniunii**

(150) Investigația a arătat că, dacă măsurile ar expira, acest lucru ar avea un efect negativ asupra industriei Uniunii. Măsurile au restabilit condiții de concurență echitabile pe piața Uniunii. Acest fapt a permis noilor întreprinderi să intre pe piață, în special în segmentele de intrare și de gamă medie. Numărul producătorilor cunoscuți din Uniune de biciclete electrice aproape s-a dublat, de la aproximativ 37 în 2020 la 67 în 2023, în pofida provocărilor generate de situația economică din perioada 2022-2023. Numărul bicicletelor electrice produse în Uniune a crescut cu peste 1 milion între 2020 (3,4 milioane) și 2023 (4,5 milioane) și se preconizează că va crește și mai mult. Numărul de angajați direcți a crescut de la aproximativ 3 500 în perioada investigației inițiale la aproape 11 000 în perioada investigației de reexaminare.

(151) Încetarea măsurilor antidumping ar plasa producătorii din Uniune cu risc ridicat, în special pe cei care deservesc segmentele de biciclete electrice de bază și medii, care includ mulți producători mai mici din întreaga industrie a Uniunii.

(152) Agravarea situației vulnerabile este faptul că producția de biciclete electrice este o activitate cu aport mare de capital, deoarece sunt necesare stocuri substanțiale de componente pentru biciclete în orice moment pentru a menține producția. În plus, producătorii din Uniune au făcut investiții mari în producția durabilă și ecologică și în îmbunătățirea produselor în ultimii ani. Încetarea măsurilor antidumping ar bloca dezvoltarea know-how-ului tehnic practic pentru aplicarea tehnologiilor celor mai avansate, inclusiv automatizarea și materialele noi.

(153) În plus, potrivit cererii de reexaminare, industria bicicletelor electrice din Uniune este una dintre cele mai mari industrii ecologice, cu peste 1 000 de întreprinderi mici și mijlocii („IMM-uri") care au asigurat aproximativ 80 000 de locuri de muncă, conform Raportului din 2024 privind profilul de piață al industriei europene a bicicletelor. Printre acestea se numără locurile de muncă din producția directă și indirectă, industriile din amonte, accesoriile pentru biciclete, comercianții de biciclete etc.

(154) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că extinderea măsurilor este în interesul industriei Uniunii.

### 7.2. **Interesul asamblorilor**

(155) Comisia a contactat toți utilizatorii și toți importatorii neafiliați cunoscuți.

(156) În urma deschiderii investigației, singura parte care s-a manifestat și a prezentat observații a fost un grup ad-hoc, în numele a 8 societăți mici din Uniune, care asamblează piese pentru biciclete electrice importate din China și din alte țări terțe. Principala lor observație s-a referit la punerea în aplicare a măsurilor împotriva importurilor de componente pentru biciclete (convenționale) din China, ceea ce creează incertitudine cu privire la normele juridice privind importul de componente pentru biciclete electrice și, prin urmare, îngreunează importul de componente de biciclete electrice care nu fac obiectul măsurilor. Grupul s-a opus extinderii măsurilor, în principal din cauza problemelor actuale legate de importurile de componente, împreună cu riscul extinderii măsurilor la aceste componente de biciclete electrice, și a susținut că utilizarea supravegherii pieței pentru a controla conformitatea importurilor din RPC cu toate reglementările relevante ar fi mai eficientă pentru a aborda importurile de biciclete electrice comercializate în mod neloial din China, care sunt adesea ilegale și nesigure.

(157) Cu toate acestea, Comisia a considerat că nu este realist faptul că supravegherea pieței și măsurile de reglementare pot preveni doar prejudiciul cauzat de importurile de biciclete electrice care fac obiectul unui dumping din RPC. De asemenea, aspectele legate de asigurarea respectării legislației vamale în ceea ce privește importurile de componente pentru biciclete electrice nu pot justifica încetarea măsurilor, care au avut efectul scontat. În orice caz, punerea în aplicare a măsurilor nu intră în domeniul de aplicare al investigației.

(158) În urma comunicării constatărilor, grupul *ad hoc* a reiterat aceleași afirmații. Acesta a susținut că Comisia ar trebui să se concentreze mai degrabă pe consolidarea supravegherii pieței decât pe extinderea măsurilor de apărare comercială pentru a aborda cauzele reale ale denaturărilor pieței și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate părțile interesate. Potrivit grupului *ad hoc*, măsurile de apărare comercială creează în mod accidental un cadru de reglementare care încurajează importurile de biciclete de calitate inferioară standardelor și nesigure, îngreunând în același timp viața producătorilor de biciclete electrice serioși din RPC cu ambiții pe termen lung pe piața Uniunii.

(159) Comisia a considerat că argumentele prezentate de grupul *ad hoc* au fost deja abordate în considerentul 156. Întrucât nu au fost prezentate observații noi de fond cu privire la aceste aspecte, concluzia de la considerentul 157 a fost confirmată.

(160) Grupul *ad hoc* a susținut, de asemenea, că abrogarea măsurilor de apărare comercială nu ar conduce la o creștere semnificativă a importurilor prejudiciabile, deoarece, potrivit grupului, o cotă de piață modestă de 4,4 % a importurilor din China în cursul PIR a infirmat afirmația potrivit căreia importurile din China reprezintă o amenințare semnificativă.

(161) Comisia a considerat că creșterea cotei de piață la 4,4 % în cursul PIR a avut loc într-o situație în care sunt în vigoare măsuri de apărare comercială. Datorită măsurilor de apărare comercială, importurile din China au câștigat doar 2,1 puncte procentuale din cota de piață în cursul perioadei examinate. Având în vedere atractivitatea pieței Uniunii, capacitatea de producție și capacitatea neutilizată din RPC și relația dintre prețurile de export către țări terțe și nivelul prețurilor din Uniune, Comisia a concluzionat că, în cazul abrogării măsurilor, ar exista o creștere semnificativă a importurilor care fac obiectul unui dumping din RPC la niveluri de preț prejudiciabile. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

(162) În plus, grupul *ad hoc* a susținut că Comisia s-a bazat pe informații și afirmații neverificate care compromit imparțialitatea investigației, în special pe cele provenite de la solicitant.

(163) Astfel cum s-a menționat în considerentele 31 și 32, Comisia a aplicat articolul 18 din regulamentul de bază în ceea ce privește constatările cu privire la continuarea sau reapariția dumpingului și a prejudiciului, deoarece nu a existat nicio cooperare din partea exportatorilor/producătorilor din RPC în cadrul investigației. În consecință, constatările cu privire la probabilitatea continuării sau reapariției dumpingului și a prejudiciului s-au bazat pe datele disponibile, în special pe informațiile furnizate în cererea de reexaminare și pe informațiile obținute de la părțile care au cooperat în cursul investigației de reexaminare (și anume solicitantul și producătorii din Uniune incluși în eșantion). Toate informațiile transmise de producătorii din Uniune incluși în eșantion au fost verificate cu atenție. Pe această bază, această afirmație a fost respinsă.

### 7.3. **Interesul utilizatorilor și al importatorilor neafiliați**

(164) Niciun utilizator sau importator neafiliat nu s-a manifestat și nu a cooperat la prezenta investigație prin transmiterea unui răspuns la chestionar, cu excepția celor menționate mai sus. Pe baza informațiilor de care dispune Comisia, aceasta a constatat că nu există niciun element de probă care să contrazică concluzia investigației inițiale potrivit căreia efectele negative asupra importatorilor neafiliați nu pot fi considerate disproporționate și au fost atenuate de disponibilitatea unor surse alternative de aprovizionare. Efectele pozitive ale măsurilor compensatorii asupra pieței Uniunii, în special asupra industriei Uniunii, depășesc eventualul efect negativ asupra celorlalte grupuri de interese. Într-adevăr, investigația a confirmat că, pe lângă China, există din ce în ce mai multe alte surse de aprovizionare din țări terțe. Prin urmare, Comisia a concluzionat că menținerea măsurilor nu ar fi în mod disproporționat în detrimentul utilizatorilor și al importatorilor.

### 7.4. **Concluzie privind interesul Uniunii**

(165) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a concluzionat că nu există motive imperioase legate de interesul Uniunii împotriva menținerii măsurilor existente asupra importurilor de produs care face obiectul reexaminării originar din RPC.

## 8. **MĂSURILE ANTIDUMPING**

(166) Pe baza concluziilor la care a ajuns Comisia privind continuarea dumpingului, reapariția prejudiciului și interesul Uniunii, măsurile antidumping privind importurile de biciclete electrice originare din RPC trebuie să fie menținute.

(167) Pentru a reduce la minimum riscurile de circumvenție ca urmare a diferenței dintre nivelurile taxei, sunt necesare măsuri speciale de asigurare a aplicării taxelor antidumping individuale. Aplicarea de taxe antidumping individuale este condiționată de prezentarea unei facturi comerciale valabile autorităților vamale ale statelor membre. Factura trebuie să respecte cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din prezentul regulament. Până la prezentarea unei astfel de facturi, importurile ar trebui să facă obiectul taxei antidumping aplicabile pentru „toate celelalte societăți”.

(168) Deși prezentarea acestei facturi este necesară pentru ca autoritățile vamale ale statelor membre să aplice importurilor nivelurile individuale ale taxei antidumping și scutirile, ea nu este singurul element care trebuie luat în considerare de către autoritățile vamale. Într-adevăr, chiar dacă le este prezentată o factură care îndeplinește toate cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din prezentul regulament, autoritățile vamale ale statelor membre trebuie să își efectueze verificările uzuale și pot, la fel ca în toate celelalte cazuri, să solicite documente suplimentare (documente de expediere etc.) pentru a verifica exactitatea datelor conținute în declarație și pentru a asigura faptul că aplicarea ulterioară a taxei mai mici este justificată, în conformitate cu legislația vamală.

(169) În cazul în care exporturile uneia dintre întreprinderile care beneficiază de niveluri individuale mai mici ale taxei vamale cresc semnificativ în volum după instituirea măsurilor în cauză, s-ar putea considera că o astfel de creștere în volum constituie ea însăși o modificare a configurației schimburilor comerciale ca urmare a instituirii măsurilor, în sensul articolului 13 alineatul (1) din regulamentul de bază. În astfel de circumstanțe și numai în cazul în care sunt îndeplinite condițiile, poate fi deschisă o investigație anticircumvenție. O astfel de investigație poate examina, printre altele, necesitatea de a elimina nivelul/nivelurile individual(e) al(e) taxei vamale și, prin urmare, de a institui o taxă vamală la nivel național.

(170) Nivelurile individuale ale taxelor antidumping specificate în prezentul regulament pentru întreprinderi se aplică exclusiv importurilor produsului care face obiectul reexaminării originar din RPC și fabricat de entitățile juridice menționate. Importurile de produs care face obiectul reexaminării fabricat de orice altă societate care nu este menționată în mod specific în partea dispozitivă a prezentului regulament, inclusiv de entitățile afiliate societăților menționate în mod specific, trebuie să facă obiectul taxei aplicabile pentru „toate celelalte societăți". Acestora nu trebuie să li se aplice niciunul dintre nivelurile individuale ale taxei antidumping.

(171) O societate poate cere aplicarea acestor niveluri individuale ale taxei antidumping în cazul în care schimbă ulterior denumirea entității sale. Cererea trebuie să fie adresată Comisiei ([57]). Cererea trebuie să conțină toate informațiile relevante care să permită demonstrarea faptului că modificarea nu afectează dreptul societății de a beneficia de nivelul taxei care i se aplică. În cazul în care schimbarea denumirii societății nu îi afectează dreptul de a beneficia de nivelul taxei care i se aplică, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* va fi publicat un regulament referitor la schimbarea denumirii.

(172) Toate părțile interesate au fost informate cu privire la faptele și la considerațiile esențiale pe baza cărora se intenționează să se recomande menținerea măsurilor existente. Părților li s-a acordat, de asemenea, un termen pentru a-și prezenta observațiile cu privire la prezenta comunicare.

(173) Un exportator sau un producător care nu a exportat produsul în cauză în Uniune în cursul perioadei utilizate pentru a stabili nivelul taxei aplicabile în prezent exporturilor sale poate solicita Comisiei să fie supus nivelului taxei antidumping pentru societățile cooperante neincluse în eșantion. Comisia trebuie să aprobe o astfel de cerere dacă sunt îndeplinite trei condiții. Noul producător-exportator ar trebui să facă dovada că: (i) nu a exportat produsul în cauză către Uniune în cursul perioadei utilizate pentru a stabili nivelul taxei aplicabile exporturilor sale; (ii) nu este afiliat unei societăți care a făcut acest lucru și, prin urmare, face obiectul taxelor antidumping și (iii) a exportat ulterior produsul în cauză ori face obiectul unei obligații contractuale irevocabile de export al unor cantități substanțiale.

(174) În conformitate cu articolul 109 din Regulamentul (UE, Euratom) 2018/1046 al Parlamentului European și al Consiliului ([58]), în cazul în care un cuantum trebuie rambursat în urma unei hotărâri a Curții de Justiție a Uniunii Europene, rata dobânzii este rata aplicată de Banca Centrală Europeană principalelor sale operațiuni de refinanțare, astfel cum este publicată în seria C a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, în prima zi calendaristică a fiecărei luni.

(175) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului instituit prin articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/1036,

([57]) Comisia Europeană, Direcția Generală Comerț, Direcția G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

([58]) Regulamentul (UE, Euratom) 2018/1046 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iulie 2018 privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1296/2013, (UE) nr. 1301/2013, (UE) nr. 1303/2013, (UE) nr. 1304/2013, (UE) nr. 1309/2013, (UE) nr. 1316/2013, (UE) nr. 223/2014, (UE) nr. 283/2014 și a Deciziei nr. 541/2014/UE și de abrogare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012 (JO L 193, 30.7.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

(1) Se instituie o taxă antidumping definitivă la importurile de biciclete, triciclete și similare, cu pedalare asistată, cu un motor electric auxiliar originare din Republica Populară Chineză, încadrate în prezent la codurile NC 8711 60 10 și ex 8711 60 90 (codul TARIC 8711 60 90 10).

(2) Nivelurile taxei antidumping definitive aplicabile prețului net franco frontiera Uniunii, înainte de vămuire, al produsului descris la alineatul (1) și fabricat de societățile menționate în continuare se stabilesc după cum urmează:

| Țara | Societatea | Taxă antidumping | Codul adițional TARIC |
|---|---|---|---|
| Republica Populară Chineză | Bodo Vehicle Group Co., Ltd. | 58,3 % | C382 |
| | Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd; | 9,9 % | C383 |
| | Jinhua Vision Industry Co., Ltd și 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 |
| | Alte societăți care au cooperat în cadrul investigației antidumping inițiale (cu excepția societăților care fac obiectul nivelului taxei compensatorii paralele aplicabile pentru toate celelalte societăți) și sunt enumerate în anexa I | 24,2 % | |
| | Alte societăți care au cooperat în cadrul investigației antidumping inițiale, care fac obiectul nivelului taxei compensatorii paralele aplicabile pentru toate celelalte societăți și sunt enumerate în anexa II | 16,2 % | |
| | Societăți care nu au cooperat la investigația antidumping inițială, dar care au cooperat în investigația antisubvenție inițială desfășurată în paralel și sunt enumerate în anexa III | 70,1 % | |
| | Toate celelalte societăți | 62,1 % | C999 |

(3) Aplicarea nivelurilor individuale ale taxelor specificate pentru societățile menționate la alineatul (2) este condiționată de prezentarea la autoritățile vamale ale statelor membre a unei facturi comerciale valabile, pe care trebuie să figureze o declarație datată și semnată de un reprezentant oficial al entității care emite respectiva factură, identificat prin numele și funcția acestuia, redactată după cum urmează: „*Subsemnatul, certific faptul că (volumul) de (produs care face obiectul reexaminării), vândut la export în Uniunea Europeană, vizat de prezenta factură, a fost produs de către (denumirea și adresa întreprinderii) (cod adițional TARIC) în (țara în cauză). Declar că informațiile furnizate în prezenta factură sunt complete și corecte*”. Până când se prezintă o astfel de factură, se aplică taxa stabilită pentru „toate celelalte societăți”.

(4) Articolul 1 alineatul (2) poate fi modificat pentru a se adăuga noi producători-exportatori din Republica Populară Chineză și pentru a-i supune nivelului taxei antidumping medii ponderate corespunzător aferent societăților cooperante neincluse în eșantion. Un producător-exportator nou trebuie să furnizeze elemente de probă care să ateste că:

(a) nu a exportat mărfurile descrise la articolul 1 alineatul (1), originare din Republica Populară Chineză, în cursul perioadei cuprinse între 1 octombrie 2016 și 30 septembrie 2017 (denumită în continuare „perioada investigației inițiale”);

(b) nu este afiliat unui exportator sau producător care face obiectul măsurilor instituite prin prezentul regulament și care a cooperat la investigația inițială care a condus la instituirea taxei sau ar fi putut coopera la aceasta și

(c) fie a exportat efectiv produsul care face obiectul reexaminării originar din Republica Populară Chineză, fie și-a asumat o obligație contractuală irevocabilă de a exporta o cantitate semnificativă în Uniune după încheierea perioadei investigației inițiale.

(5) În cazul în care taxele compensatorii definitive instituite prin articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/114 al Comisiei ([59]) vor fi modificate sau eliminate, taxele specificate la alineatul (2) vor fi majorate cu aceeași proporție limitată la marja de dumping efectivă constatată sau la marja de prejudiciu considerată adecvată pentru fiecare întreprindere și de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

În cazurile în care taxa compensatorie a fost scăzută din taxa antidumping pentru anumiți producători-exportatori, cererile de rambursare în temeiul articolului 21 din Regulamentul (UE) 2016/1037 declanșează, de asemenea, evaluarea marjei de dumping pentru producătorul-exportator în cauză care este prevalentă în perioada investigației de rambursare. Cuantumul care urmează să fie restituit solicitantului cu titlu de rambursare nu poate depăși diferența dintre taxa percepută și taxa combinată, compensatorie și antidumping, stabilită în cadrul investigației de rambursare.

(6) În lipsa unor dispoziții contrare, se aplică dispozițiile în vigoare în materie de taxe vamale.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 ianuarie 2025.

*Pentru Comisie*

*Președinta*

Ursula VON DER LEYEN

([59]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/114 al Comisiei din 23 ianuarie 2025 de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de biciclete electrice originare din Republica Populară Chineză, în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

*ANEXA I*

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

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

*ANEXA II*

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

*ANEXA III*

| Denumirea | Provincia | Codul adițional TARIC |
|---|---|---|
| Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd | Jiangsu | C484 |
| Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd | Zhejiang | C486 |
| Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd | Jiangsu | C487 |
| Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd | Zhejiang | C488 |