IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/120

z dne 23. januarja 2025

o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije ([1]) (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), in zlasti člena 11(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 Prejšnje preiskave in veljavni ukrepi

(1) Evropska komisija je z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/73 ([2]) uvedla protidampinške dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (LRK) (v nadaljnjem besedilu: prvotni ukrepi). Trenutno veljavne protidampinške dajatve znašajo od 10,3 % do 70,1 %. Za preiskavo, zaradi katere so bili uvedeni prvotni ukrepi, se v nadaljnjem besedilu uporablja izraz „prvotna preiskava“.

(2) Po sodbi Splošnega sodišča v zadevi T-242/19 so bile 17. marca 2023 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/609 ([3]) za družbo Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd ponovno uvedene protidampinške dajatve. Ponovno uvedena dajatev je bila določena na 9,9 %.

(3) Vzporedno s tem je Komisija z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/72 ([4]) uvedla dokončne izravnalne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske. Trenutno veljavne izravnalne dajatve znašajo od 3,9 % do 17,2 %.

1.2 Zahtevek za pregled zaradi izteka ukrepov

(4) Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija) je po objavi obvestila o bližnjem izteku ukrepov ([5]) prejela zahtevek za pregled v skladu s členom 11(2) osnovne uredbe.

(5) Zahtevek za pregled (v nadaljnjem besedilu: zahtevek) je 16. oktobra 2023 vložilo Združenje evropskih proizvajalcev koles (v nadaljnjem besedilu: vložnik) v imenu industrije električnih koles v Uniji v smislu člena 5(4) osnovne uredbe. Zahtevek je bil utemeljen s tem, da bi iztek ukrepov verjetno povzročil nadaljevanje dampinga in ponovitev škode za industrijo Unije.

([1]) UL L 176, 30.6.2016, str. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj)
([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/73 z dne 17. januarja 2019 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 16, 18.1.2019, str. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/609 z dne 17. marca 2023 o ponovni uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske v zvezi z družbo Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd na podlagi sodbe Splošnega sodišča v zadevi T-242/19 (UL L 80, 20.3.2023, str. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/72 z dne 17. januarja 2019 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 16, 18.1.2019, str. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) UL C 154, 2.5.2023, str. 46.

1.3 **Začetek pregleda zaradi izteka ukrepov**

(6) Komisija je po posvetovanju z odborom, ustanovljenim s členom 15(1) osnovne uredbe, ugotovila, da obstajajo zadostni dokazi za začetek pregleda zaradi izteka ukrepov, zato je 17. januarja 2024 začela pregled zaradi izteka ukrepov v zvezi z uvozom električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: zadevna država) v Unijo na podlagi člena 11(2) osnovne uredbe. Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([6]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o začetku).

1.4 **Obdobje preiskave v zvezi s pregledom in obravnavano obdobje**

(7) Preiskava nadaljevanja ali ponovitve dampinga je zajemala obdobje od 1. januarja 2023 do 31. decembra 2023 (v nadaljnjem besedilu: obdobje preiskave v zvezi s pregledom). Preučitev trendov, pomembnih za oceno verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve škode, je zajemala obdobje od 1. januarja 2020 do konca obdobja preiskave v zvezi s pregledom (v nadaljnjem besedilu: obravnavano obdobje).

1.5 **Zainteresirane strani**

(8) Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani pozvala, naj stopijo v stik z njo, če želijo sodelovati v preiskavi. Poleg tega je o začetku pregleda zaradi izteka ukrepa izrecno obvestila druge znane proizvajalce Unije, znane proizvajalce v LRK in organe LRK, znane uvoznike, uporabnike ter združenja, za katera je znano, da jih to zadeva, ter jih povabila k sodelovanju.

(9) Zainteresirane strani so imele možnost, da podajo pripombe glede začetka pregleda zaradi izteka ukrepov in zahtevajo zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih.

1.6 **Vzorčenje**

(10) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da bo morda izbrala vzorec zainteresiranih strani v skladu s členom 17 osnovne uredbe.

1.6.1 *Vzorčenje proizvajalcev Unije*

(11) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da je začasno izbrala vzorec proizvajalcev Unije. Pri tem je upoštevala obseg njihove proizvodnje. Vzorec je vključeval tri proizvajalce Unije. Vzorčeni proizvajalci Unije so predstavljali 23,4 % celotne proizvodnje Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Komisija je v skladu s členom 17(2) osnovne uredbe zainteresirane strani povabila k predložitvi pripomb o začasnem vzorcu. Glede začasnega vzorca ni prejela nobene pripombe. Vzorec se je štel za reprezentativnega za industrijo Unije.

1.6.2 *Vzorčenje uvoznikov*

(12) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je nepovezane uvoznike pozvala, naj ji zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku.

(13) Obrazca za vzorčenje ni izpolnil noben nepovezani uvoznik. Zato se je Komisija odločila, da vzorčenje ni potrebno.

([6]) Obvestilo o začetku pregleda zaradi izteka protidampinških ukrepov, ki se uporabljajo za uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3 *Vzorčenje proizvajalcev izvoznikov iz LRK*

(14) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je vse znane proizvajalce iz LRK pozvala, naj predložijo informacije, določene v obvestilu o začetku. Poleg tega je predstavništvo LRK pri Evropski uniji pozvala, naj opredeli morebitne druge proizvajalce, ki bi lahko bili zainteresirani za sodelovanje v preiskavi, in/ali z njimi vzpostavi stik.

(15) Izpolnjen obrazec za vzorčenje sta predložila samo dva proizvajalca izvoznika iz LRK, zato se vzorčenje ni štelo za potrebno. Poleg tega sta ti dve družbi skupaj predstavljali precej manj kot 0,1 % kitajske industrije električnih koles v smislu (i) izvoza v Unijo, (ii) izvoza v vse druge namembne kraje za izvoz, (iii) domače prodaje in (iv) kitajske proizvodne zmogljivosti v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Komisija je zato menila, da navedenih družb ni mogoče šteti za reprezentativni za kitajsko industrijo električnih koles za namene preiskave v zvezi s pregledom zaradi izteka ukrepov.

(16) V skladu s tem je Komisija sklenila, da sodelovanje proizvajalcev električnih koles iz LRK ni bilo zadostno za oblikovanje reprezentativnih ugotovitev, in je družbi obvestila, da namerava uporabiti člen 18 osnovne uredbe ter sprejeti svoje ugotovitve o nadaljevanju ali ponovitvi dampinga in škode v zvezi z uvozom iz LRK na podlagi razpoložljivih dejstev.

(17) Zato je Komisija z verbalno noto z dne 12. februarja 2024 organe LRK obvestila, da bo pri preučevanju nadaljevanja ali ponovitve dampinga morda uporabila razpoložljiva dejstva v skladu s členom 18(1) osnovne uredbe. Organi LRK na verbalno noto niso odgovorili.

1.7 **Izpolnjeni vprašalniki**

(18) Komisija je vladi Kitajske (v nadaljnjem besedilu: kitajska vlada) poslala vprašalnik o obstoju znatnih izkrivljanj v LRK v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe.

(19) Komisija je družbi, ki sta poslali izpolnjen obrazec za vzorčenje, obvestila, da ju ni mogoče šteti za reprezentativni za celotno kitajsko industrijo električnih koles in da njune specifične informacije ne morejo biti podlaga za reprezentativne ugotovitve v zvezi s celotnim izvozom iz LRK v Unijo. Komisija je družbi pozvala, naj vzpostavita stik s službami Komisije, če nameravata kljub temu izpolniti vprašalnik. Ob začetku preiskave je bil izvod vprašalnika vključen v dokumentacijo, ki je na vpogled zainteresiranim stranem, in objavljen na spletišču GD za trgovino.

(20) Kitajska vlada in kitajski proizvajalci (izvozniki) niso poslali nobenega izpolnjenega vprašalnika.

1.8 **Preverjanje**

(21) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so bile po njenem mnenju potrebne za ugotovitev verjetnosti nadaljevanja ali ponovitve dampinga in škode ter interesa Unije. Preveritveni obiski v skladu s členom 16 osnovne uredbe so bili opravljeni v prostorih naslednjih družb:

Proizvajalci Unije

— Cube Bikes, Nemčija,

— Accell Hunland, Madžarska,

— Cross, Bolgarija.

1.9 **Nadaljnji postopek**

(22) Komisija je 25. oktobra 2024 razkrila bistvena dejstva in premisleke, na podlagi katerih je nameravala ohraniti veljavne protidampinške dajatve. Za vse strani je bil določen rok, v katerem so lahko predložile pripombe k razkritju.

(23) Več zainteresiranih strani je predložilo pripombe, ki jih je Komisija preučila in obravnavala v oddelkih 2.3 in 7 v nadaljevanju. Ena od strani v postopku je zahtevala zaslišanje, njenemu zahtevku pa je bilo ugodeno.

2. IZDELEK, KI SE PREGLEDUJE, ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK

2.1 Izdelek, ki se pregleduje

(24) Izdelek, ki se pregleduje, je enak kot v prvotni preiskavi, in sicer kolesa, s pedali, s pomožnim električnim motorjem, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 8711 60 10 in ex 8711 60 90 (oznaka TARIC 8711 60 90 10) (v nadaljnjem besedilu: izdelek, ki se pregleduje).

2.2 Zadevni izdelek

(25) Zadevni izdelek v tej preiskavi je izdelek, ki se pregleduje, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

2.3 Podobni izdelek

(26) Kot je bilo ugotovljeno v prvotni preiskavi in potrjeno v tej preiskavi v zvezi s pregledom zaradi izteka ukrepov, imajo naslednji izdelki enake osnovne fizikalne in tehnične lastnosti ter so namenjeni enakim osnovnim uporabam:

— zadevni izdelek, kadar se izvaža v Unijo;

— izdelek, ki se pregleduje ter ki se proizvaja in prodaja na domačem trgu Ljudske republike Kitajske,

— izdelek, ki se pregleduje ter ki ga proizvajalci izvozniki proizvajajo in prodajajo drugje po svetu, ter

— Izdelek, ki se pregleduje, ki ga v Uniji proizvaja in prodaja industrija Unije.

(27) Ti izdelki se torej v smislu člena 1(4) osnovne uredbe štejejo za podobne izdelke.

(28) Po dokončnem razkritju je ena stran pripomnila, da bi morala Komisija podrobneje določiti, da se deli, ki so jih uvozili izvzeti uvozniki in/ali izvzeti tuji izvozniki v skladu z Izvedbenim sklepom Komisije 2024/1279 ([7]) ne bi smeli šteti za zadevni izdelek. Ta stran v postopku je trdila, da bi moralo biti pojasnjeno, da se za dele zadevnega izdelka, ki se uporabljajo pri zadevnem izdelku, ne uporabljajo protidampinške dajatve, če se ti deli uvažajo ločeno.

(29) Komisija je menila, da tako pojasnilo ni upravičeno, saj navedeni deli niso zajeti v ukrepih, ki so predmet tega pregleda. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

3. DAMPING

3.1 Uvodne opombe

(30) V obdobju preiskave v zvezi s pregledom se je uvoz električnih koles iz LRK nadaljeval, čeprav v manjšem obsegu kot v obdobju prvotne preiskave (tj. od 1. oktobra 2016 do 30. septembra 2017). Po podatkih Eurostata je uvoz električnih koles iz LRK v obdobju preiskave v zvezi s pregledom predstavljal približno 4,4 % trga Unije v primerjavi s 35-odstotnim tržnim deležem v obdobju prvotne preiskave. V absolutnem smislu se je obseg uvoza iz LRK zmanjšal s 699 658 kosov v obdobju prvotne preiskave na 220 914 kosov v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

([7]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1279 z dne 8. maja 2024 glede izvzetij iz razširjene protidampinške dajatve na nekatere dele za kolesa s poreklom iz Ljudske republike Kitajske v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 88/97 (UL L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

(31) Kot je navedeno v oddelku 1.6.3, izvozniki/proizvajalci iz LRK v preiskavi niso sodelovali. Zato je Komisija organe LRK obvestila, da bo zaradi nesodelovanja za ugotovitve glede nadaljevanja ali ponovitve dampinga in škode morda uporabila člen 18 osnovne uredbe. V zvezi s tem ni prejela nobenih pripomb ali zahtevkov za posredovanje pooblaščenca za zaslišanje.

(32) Posledično so v skladu s členom 18 osnovne uredbe ugotovitve v zvezi z verjetnostjo nadaljevanja ali ponovitve dampinga temeljile na razpoložljivih dejstvih, zlasti informacijah, predloženih z zahtevkom za pregled, in informacijah, pridobljenih od sodelujočih strani med preiskavo v zvezi s pregledom (tj. od vložnika in vzorčenih proizvajalcev Unije).

3.2 Postopek za določitev normalne vrednosti na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe za uvoz električnih koles s poreklom iz LRK

(33) Glede na zadostne dokaze, ki so bili na voljo ob začetku preiskave in ki naj bi kazali na znatna izkrivljanja v zvezi z LRK v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe, je Komisija začela preiskavo na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe.

(34) Komisija je za pridobitev informacij, za katere meni, da so potrebne za preiskavo v zvezi z domnevnim znatnim izkrivljanjem, poslala vprašalnik kitajski vladi. Poleg tega je Komisija v točki 5.3.2 obvestila o začetku vse zainteresirane strani pozvala, naj izrazijo svoje mnenje ter predložijo informacije in dokaze v zvezi z uporabo člena 2(6a) osnovne uredbe v 37 dneh od datuma objave obvestila o začetku v *Uradnem listu Evropske unije*. Kitajska vlada ni poslala izpolnjenega vprašalnika, prav tako Komisija v roku ni prejela nobenega dopisa v zvezi z uporabo člena 2(6a) osnovne uredbe. Komisija je nato kitajsko vlado obvestila, da bo pri ugotavljanju obstoja znatnih izkrivljanj v LRK uporabila razpoložljiva dejstva v smislu člena 18 osnovne uredbe.

(35) Komisija je v točki 5.3.2 obvestila o začetku navedla tudi, da je glede na razpoložljive dokaze začasno izbrala Turčijo kot primerno reprezentativno državo v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, da bi določila normalno vrednost na podlagi neizkrivljenih cen ali referenčnih vrednosti. Navedla je tudi, da bo v skladu z merili iz člena 2(6a), točka (a), prva alinea, osnovne uredbe preučila druge možne primerne države.

(36) Komisija je 18. julija 2024 z obvestilom, priloženim dokumentaciji (v nadaljnjem besedilu: obvestilo, priloženo dokumentaciji), zainteresirane strani obvestila o zadevnih virih, ki jih je nameravala uporabiti za določitev normalne vrednosti, pri čemer je kot reprezentativno državo izbrala Turčijo. V navedenem obvestilu je navedla seznam vseh proizvodnih dejavnikov, kot so surovine, delo in energija, ki se uporabljajo pri proizvodnji električnih koles. Poleg tega je Komisija zainteresirane strani obvestila, da bo prodajne, splošne in administrativne stroške (v nadaljnjem besedilu: PSA) ter dobiček določila na podlagi združenih računovodskih izkazov iz statističnih podatkov o računovodskih izkazih družb ([8]) za 206 dobičkonosnih družb, uvrščenih v kategorijo 30.9 Proizvodnja drugih vozil statistične klasifikacije gospodarskih dejavnosti, splošno znane kot NACE. Podatke za navedene proizvajalce v reprezentativni državi zbirata centralna banka Turčije in turški statistični urad. Stranke so bile pozvane, naj predložijo pripombe, vložnik pa je predložil pripombe, ki so bile upoštevane, kot je opisano v uvodni izjavi 67.

3.3 Normalna vrednost

(37) V skladu s členom 2(1) osnovne uredbe „[n]ormalna vrednost običajno temelji na cenah, ki so jih neodvisne stranke plačale ali jih plačujejo v običajnem poteku trgovanja v državi izvoznici“.

([8]) Statistični podatki o računovodskih izkazih družb, na voljo na https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Vendar je v členu 2(6a), točka (a), osnovne uredbe navedeno, da „[č]e se […] ugotovi, da ni primerno uporabiti domačih cen in stroškov v državi izvoznici zaradi znatnega izkrivljanja v tej državi v smislu točke (b), se normalna vrednost računsko določi izključno na podlagi stroškov proizvodnje in prodaje, ki odražajo neizkrivljene cene ali referenčne vrednosti," ter „vključuje neizkrivljen in razumen znesek za upravne, prodajne in splošne stroške ter za dobiček" (upravni, prodajni in splošni stroški se v nadaljnjem besedilu navajajo kot PSU-stroški).

(39) Kot je podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju, je Komisija v tej preiskavi sklenila, da je bila glede na razpoložljive dokaze ter zaradi nesodelovanja kitajske vlade in proizvajalcev na Kitajskem uporaba člena 2(6a) osnovne uredbe primerna.

3.3.1 *Obstoj znatnih izkrivljanj*

(40) Jeklo in aluminij sta osnovni surovini v industriji koles. Dejansko so vsi glavni deli koles v celoti ali delno izdelani iz teh materialov. Okviri, vilice in krmila koles so običajno izdelani iz jekla ali aluminija. Kolesa in napere, verige, menjalniki, prestave in kabli ter nosilci so običajno izdelani iz jekla. Blatniki in pedala so izdelani iz kovine ali plastike (tj. izdelki kemijske industrije). V zahtevku so bila navedena znatna izkrivljanja, ki jih je Evropska komisija v nedavnih preiskavah ugotovila v kitajski industriji jekla in aluminija, na primer v zvezi z uvozom pritrdilnih elementov iz jekla, varjenih cevi iz jekla, jeklenih vetrnih stolpov in vroče valjanega nerjavnega jekla ([9]) ter konverterske aluminijaste folije, iztiskanih izdelkov iz aluminija, ploščato valjanih izdelkov iz aluminija, aluminijastih folij in aluminijastih koles ([10]) iz Kitajske. Po navedbah iz zahtevka so ponavljajoče se in dosledne ugotovitve v teh primerih jasni dokazi o sistemskih izkrivljanjih, ki jih povzročajo stroški in cene kitajskih izdelkov iz jekla in aluminija, v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe.

(41) Komisija je v tej preiskavi, podobno kot v prejšnjih preiskavah v zvezi s sektorjema jekla in aluminija v LRK, preučila, ali je primerno uporabiti domače cene in stroške v LRK ali ne, saj obstajajo znatna izkrivljanja. To je storila na podlagi razpoložljivih dokazov v dokumentaciji, vključno z dokazi v zahtevku in delovnem dokumentu služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite ([11]) (v nadaljnjem besedilu: poročilo), kot tudi v posodobljeni različici navedenega dokumenta (v nadaljnjem besedilu:

([9]) Glej Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/191 z dne 16. februarja 2022 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih pritrdilnih elementov iz železa ali jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 36, 17.2.2022; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/635 z dne 16. aprila 2021 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih varjenih cevi iz železa ali nelegiranega jekla s poreklom iz Belorusije, Ljudske republike Kitajske in Rusije, UL L 132, 19.4.2021; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/2239 z dne 15. decembra 2021 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih velikih jeklenih vetrnih stolpov s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 450, 16.12.2021; in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/2239 z dne 15. decembra 2021 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih velikih jeklenih vetrnih stolpov s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 450, 16.12.2021.

([10]) Glej Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/983 z dne 17. junija 2021 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz konverterske aluminijaste folije s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 216, 18.6.2021; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/2170 z dne 7. decembra 2021 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz konverterske aluminijaste folije s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 438, 8.12.2021; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/1428 z dne 12. oktobra 2020 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz iztiskanih izdelkov iz aluminija s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 336, 13.10.2020; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/546 z dne 29. marca 2021 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz iztiskanih izdelkov iz aluminija s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 109, 30.3.2021; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/582 z dne 9. aprila 2021 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz ploščato valjanih izdelkov iz aluminija s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 124, 12.4.2021; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/1784 z dne 8. oktobra 2021 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz ploščato valjanih izdelkov iz aluminija s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 359, 11.10.2021; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/402 z dne 9. marca 2022 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih aluminijastih folij s poreklom iz Ljudske republike Kitajske na podlagi pregleda zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 83, 10.3.2022; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/112 z dne 18. januarja 2023 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih aluminijastih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, UL L 18, 19.1.2023. Glej tudi Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/1012 z dne 17. julija 2018 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/671, UL L 181, 18.7.2018.

([11]) Delovni dokument služb Komisije SWD(2017) 483 final/2 z dne 20.12.2017, na voljo na: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=en.

posodobljeno poročilo) ([12]), ki temelji na javno dostopnih virih. Analiza je zajemala preučitev znatnega posredovanja države v gospodarstvo LRK na splošno in tudi konkretnih razmer na trgu v zadevnem sektorju, ki vključuje izdelek, ki se pregleduje. Komisija je te dokazne elemente dodatno dopolnila z lastno raziskavo o različnih merilih, pomembnih za potrditev obstoja znatnih izkrivljanj v LRK, kar je bilo ugotovljeno tudi v njenih prejšnjih preiskavah v zvezi s tem.

(42) V zahtevku je bilo navedeno, da na kitajsko gospodarstvo kot celoto močno vplivajo znatna posredovanja države, zaradi česar v tej preiskavi ni mogoče uporabiti domačih cen in stroškov kitajske industrije električnih koles. V zahtevku je bilo zlasti navedeno, da je za kitajsko industrijo električnih koles značilna visoka raven državnega lastništva, vpliva države in/ali državnega subvencioniranja ter da je več proizvajalcev električnih koles neposredno ali prek združenj tesno povezanih s kitajsko vlado ter regionalnimi ali lokalnimi oblastmi. V podporo temu stališču so bili v zahtevku navedeni poročilo, kitajska zakonodaja, druga poročila in dodatni nepreverjeni dokazi o izkrivljanjih v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(43) Kot je navedeno v uvodni izjavi 40, so bile v zahtevku navedene nedavne preiskave, v katerih je Komisija ugotovila znatno posredovanje države v LRK, ki povzroča izkrivljanje učinkovitega dodeljevanja sredstev v skladu s tržnimi načeli ([13]). Natančneje, v zahtevku je bilo navedeno, da kitajsko gospodarstvo, vključno s sektorjem električnih koles in koles, v veliki meri določa izpopolnjen sistem načrtovanja, v okviru katerega so opredeljene prednostne naloge in predpisani cilji, na katere se morajo osredotočiti osrednje in lokalne oblasti. Te politike so diskriminatorne v korist domačih proizvajalcev ali drugače vplivajo na sile prostega trga. V zahtevku je bilo navedeno še, da sistem načrtovanja na Kitajskem prispeva k temu, da se sredstva usmerjajo v sektorje, ki jih je vlada opredelila kot strateške ali kako drugače politično pomembne, in se ne dodeljujejo v skladu s tržnimi silami. Poleg tega je bilo v zahtevku navedeno, da so stroški večine proizvodnih dejavnikov kitajske proizvodnje električnih koles, če ne vseh, izkrivljeni, vključno s stroški jekla in aluminija za dele za kolesa, električne energije, zemljišč in dela.

(44) V zahtevku so bili navedeni primeri elementov, ki kažejo na obstoj izkrivljanj, kot je navedeno v prvi do šesti alinei člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe. V zahtevku je bilo navedeno tudi, da se industriji električnih koles in njihovih delov (in sicer baterij, motorjev, krmilnih enot in sestavnih delov iz lahkih kovin) štejeta za ključni/strateški industriji, katerih razvoj je cilj politike, za katerega si kitajska vlada dejavno prizadeva. V zahtevku je bilo zlasti navedeno, da kitajska vlada močno spodbuja kitajsko industrijo koles in električnih koles z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi instrumenti, kot so 14. petletni splošni načrt ([14]), obvestilo o strategiji Made in China 2025 ([15]) in Katalog spodbujanih industrij za tuje naložbe v osrednji in zahodni regiji Kitajske ([16]) (različica iz leta 2020) in Katalog smernic za prilagajanje industrijske strukture ([17]) (baterije in lahki materiali). V zahtevku je bilo navedenih tudi več provinc, med njimi npr. Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong in Guangdong, ki so industrijo koles in/ali električnih vozil vključile v svoje regionalne načrte.

([12]) Delovni dokument služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite z dne 10. aprila 2024 (SWD(2024) 91 final), na voljo na: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

([13]) Glej Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/2068, uvodna izjava 80; Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/191, uvodna izjava 208, Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/95, uvodna izjava 59, Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/2239, uvodne izjave 67–74, ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/635, uvodni izjavi 149 in 150.

([14]) 14. petletni načrt za gospodarski in družbeni razvoj ter cilji za leto 2035, na voljo na: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (ogled 29. avgusta 2024).

([15]) Na voljo na: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (dostop 29. avgusta 2024).

([16]) Na voljo na (od strani 29 dalje): https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (dostop 29. avgusta 2024).

([17]) Na voljo na: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (dostop 29. avgusta 2024).

(45) Skratka, v zahtevku je bilo izraženo stališče, da cene ali stroški, vključno s stroški surovin, energije in dela, zaradi znatnega posredovanja države v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe niso rezultat sil prostega trga. Kot je navedeno v zahtevku, zato za določitev normalne vrednosti v tem primeru ni primerno uporabiti domačih cen in stroškov.

(46) Kitajska vlada ni predložila pripomb ali dokazov, ki bi podpirali ali izpodbijali obstoječe dokaze v dokumentaciji zadeve, vključno s (posodobljenim) poročilom in dodatnimi dokazi o obstoju znatnih izkrivljanj in/ali ustreznosti uporabe člena 2(6a) osnovne uredbe v obravnavani zadevi, ki jih je predložil vložnik.

(47) Preiskava Komisije je potrdila trditev iz zahtevka, da kitajska vlada industrijo električnih koles še naprej šteje za ključno industrijo. To potrjujejo številni načrti, smernice in drugi dokumenti, osredotočeni na spodbujanje industrije koles na splošno in zlasti industrije električnih koles, ki se izdajajo na nacionalni, regionalni in občinski ravni.

(48) V 14. petletnem splošnem načrtu je bila kitajska industrija električnih koles izrecno navedena kot spodbujana industrija. Kot spodbujana industrija je bila navedena tudi v različnih katalogih, ki jih je sprejela kitajska vlada, kot so tisti iz uvodne izjave 44 zgoraj.

(49) Kitajska vlada in regionalne oblasti so izdale tudi sektorske načrte in podporne programe za industrijo koles. Na primer, usmerjevalno mnenje o visokokakovostnem razvoju lahke industrije iz leta 2022 (MIIT 2022/68) ([18]) vsebuje specifične informacije o projektih raziskav in razvoja ključnih tehnologij, vključno s tehnologijo prenosa moči za kolesa in tehnologijo za varnost visokoučinkovitih litij-ionskih baterij. Vključuje tudi informacije o nadgradnji proizvodnega inženirstva za inovativne izdelke v zvezi s kolesi, kot so terenska kolesa za dolge razdalje, visokozmogljiva zložljiva kolesa in inteligentna električna kolesa. Ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo Ljudske republike Kitajske, državna uprava za regulacijo trga ter nacionalni urad za požarno varnost in reševanje so napovedali Standardne pogoje za industrijo električnih koles za leto 2024 ([19]) in Obvestilo o ukrepih za upravljanje standardov za industrijo električnih koles ([20]), da bi spodbudili razvoj industrije električnih koles, pri čemer je bilo v obvestilu navedeno, da bi morali biti „nova proizvodna podjetja ter novi in razširjeni projekti […] v skladu z določbami nacionalnih industrijskih politik. Podjetja bi morala okrepiti tehnološke inovacije, izboljšati kakovost izdelkov, spodbujati vrhunsko, pametno in zeleno preobrazbo ter nadgradnjo obstoječih proizvodnih linij in zmanjšati število gradbenih projektov, namenjenih zgolj povečanju proizvodne zmogljivosti. Regije bi bilo treba spodbujati s pogoji za spodbujanje intenzivnega razvoja industrije električnih koles v parkih“. Poleg tega je obvestilo vključevalo informacije o nadzoru in upravljanju industrije električnih koles, pri čemer je bilo navedeno, da „[i] ndustrijska združenja organizirajo podjetja za krepitev samodiscipline v industriji, usmerjajo podjetja pri opravljanju proizvodnih in poslovnih dejavnosti v skladu z zakonom ter pomagajo službi, pristojni za industrijo, pri izvajanju in nadaljnjem nadzoru teh standardnih pogojev“.

([18]) Usmerjevalno mnenje o visokokakovostnem razvoju lahke industrije iz leta 2022, na voljo na https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (ogled 29. avgusta 2024).

([19]) Glej tudi članek „Trg za kitajska električna kolesa v okviru pobude En pas, ena cesta se dejavno širi“ z dne 12. junija 2024, objavljen na spletišču MOFCOM na http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) Standardni pogoji za industrijo električnih koles za leto 2024 in Obvestilo o ukrepih za upravljanje standardov za industrijo električnih koles (MIIT), na voljo na http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (ogled 29. avgusta 2024).

(50) Nadaljnji cilji industrijske politike v zvezi z električnimi kolesi so razvidni tudi iz dokumentov o načrtih provinc, kot so Shandong ([21]), Hebei ([22]), Tianjin ([23]), Jinghai in Jiansgu ([24]). Provinca Jiangsu je vodilna provinca na področju proizvodnje električnih koles v LRK in predstavlja približno 20 % proizvodnje električnih koles v državi ([25]). Ima visokotehnološki industrijski park, imenovan Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone, ki je vodilna industrijska cona pri proizvodnji koles na splošno in električnih koles ([26]) ter je prejela znamko China Bicycle and Electric Bicycle Capital, ki jo podeljuje strokovna skupina zveze China Light Industry Federation in Kitajskega združenja za kolesa ([27]).

(51) Kar zadeva možnost kitajske vlade, da zaradi prisotnosti države v podjetjih vpliva na cene in stroške, v smislu člena 2(6a), točka (b), druga alinea, osnovne uredbe, je preiskava pokazala, da Kitajsko združenje za kolesa (v nadaljnjem besedilu: CBA) v skladu z njegovim statutom nadzoruje Komunistična partija Kitajske ([28]). Zlasti člen 21 statuta združenja CBA določa sestavo upravnega odbora in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati člani, vključno s „podpiranjem vodstva Komunistične partije Kitajske, vestnim izvajanjem usmeritev, načel in politik partije, spoštovanjem zakonov in predpisov, upoštevanjem socialne in poklicne etike ter visoko politično kakovostjo in strokovnostjo“. V členu 4 statuta Združenja Jiangsu za kolesa ([29]) je navedeno: „V skladu z določbami ustave Komunistične partije Kitajske to združenje vzpostavi organizacijo Komunistične partije Kitajske, izvaja partijske dejavnosti in zagotavlja pogoje, potrebne za dejavnosti partijske organizacije,“ v členu 5 pa je navedeno: „Organ za registracijo tega združenja je ministrstvo za civilne zadeve province Jiangsu. To združenje sprejema poslovne smernice ministrstva za civilne zadeve province Jiangsu in drugih ustreznih ministrstev ter nadzor in upravljanje, ki ju izvajajo.“

(52) V zvezi z glavnimi proizvajalci električnih koles je bilo v preiskavi ugotovljeno tudi, da je družba Fushida članica združenja CBA, njen izvršni direktor pa sekretar partijske podružnice ([30]). Družba Shanghai Phoenix je v 24,36-odstotni lasti države ([31]), njen predsednik pa je sekretar partijskega odbora od januarja 2023. Podjetje v državni lasti Flying Pigeon je v lasti Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, skupine podjetij v državni lasti v okviru komisije za nadzor in upravljanje premoženja (SASAC) ([32]). V zvezi z zasebno družbo Zhonglu Co., ki upravlja blagovno znamko Shanghai Forever, je treba opozoriti, da je predsednik podjetja namestnik sekretarja partijskega odbora ([33]).

([21]) Ukrepi za upravljanje province Shandong za leto 2022, ki se uporabljajo za električnega kolesa, na voljo na https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (ogled 29. avgusta 2024).

([22]) Hebei, 14. petletni načrt za visokokakovostni razvoj predelovalne industrije, na voljo na http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (ogled 29. avgusta 2024).

([23]) Tianjin, 14. petletni načrt za visokokakovostni razvoj predelovalne industrije, na voljo na https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (ogled 29. avgusta 2024).

([24]) Jiangsu, Obvestilo o izvedbenem načrtu za spodbujanje obnove opreme na industrijskem področju za leto 2024, na voljo na https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (ogled 29. avgusta 2024).

([25]) Glej članek z dne 21. novembra 2023, na voljo na https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (ogled 29. avgusta 2024).

([26]) Članek o grozdu za kolesa Tianjin Jinghai z dne 11. decembra 2023 z naslovom „Kolesa, električna kolesa: Zakaj se Jinghai imenuje ‚prestolnica‘?“ Okrožje Jinghai je ustvarilo celotno industrijsko verigo, v kateri ‚mala vozila‘ poganjajo ‚velike spremembe‘“, na voljo na https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (ogled 29. avgusta 2024).

([27]) Članek o industrijskem parku Jinghai z dne 4. julija 2024 z naslovom „Robotska roka tovarne AIMA Technology v Tianjinu deluje“, na voljo na https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (ogled 29. avgusta 2024).

([28]) Člen 3 statuta združenja CBA, na voljo na http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (ogled 29. avgusta 2024).

([29]) Glej http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (ogled 29. avgusta 2024).

([30]) Glej https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (ogled 29. avgusta 2024).

([31]) Glej letno poročilo za leto 2023, strani 9, 28 in 65, na voljo na http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (ogled 29. avgusta 2024).

([32]) Glej https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (dostop 29. avgusta 2024).

([33]) Glej letno poročilo za leto 2023, stran 22, na voljo na http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (ogled 29. avgusta 2024).

(53) Poleg tega so v sektorju izdelka, ki se pregleduje, vzpostavljene diskriminatorne politike, ki koristijo domačim proizvajalcem ali kako drugače vplivajo na trg v smislu člena 2(6a), točka (b), tretja alinea, osnovne uredbe. V preiskavi so bili opredeljeni dodatni dokumenti, ki kažejo, da industriji koristijo navodila in posredovanje države v sektorju električnih koles. Poleg tega je bila industrija koles v okrožju Jinghai leta 2023 vključena na seznam značilnih industrijskih grozdov malih in srednjih podjetij, ki ga je napovedalo ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo (glej uvodno izjavo 49) ([34]).

(54) V tej preiskavi ni bil predložen noben dokaz, da posredovanje države v finančnem sistemu v smislu člena 2(6a), točka (b), šesta alinea, osnovne uredbe ne vpliva na sektor električnih koles. Preiskava je na primer potrdila, da je družba Shanghai Phoenix v letih 2022 in 2023 prejela državne subvencije, kot je navedeno v njenem letnem poročilu za leto 2023 ([35]). Družba Zhonglu Co., ki upravlja blagovno znamko Shanghai Forever, je prav tako prejela državne subvencije, kot je navedeno v njenem letnem poročilu za leto 2023 ([36]).

(55) Nazadnje, Komisija opozarja, da so za proizvodnjo izdelka, ki se pregleduje, potrebni številni vložki (glej tudi uvodno izjavo 40). Ko proizvajalci električnih koles kupijo/naročijo te vložke, so cene, ki jih plačajo (in ki so evidentirane kot njihovi stroški), očitno izpostavljene istim zgoraj navedenim sistemskim izkrivljanjem. Dobavitelji vložkov na primer zaposlujejo delovno silo, izpostavljeno izkrivljanjem. Lahko si izposodijo denar, ki je izpostavljen izkrivljanjem v finančnem sektorju/pri dodeljevanju kapitala. Poleg tega zanje velja sistem načrtovanja, ki se uporablja na vseh ravneh upravljanja in v vseh sektorjih.

(56) Posledica tega je, da domače prodajne cene električnih koles niso primerne za uporabo v smislu člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, izkrivljanja pa vplivajo tudi na vse stroške vložkov (vključno s surovinami, energijo, zemljišči, financiranjem, delom itd.), saj država z znatnim posredovanjem vpliva na oblikovanje njihovih cen, kot je opisano v delih I in II posodobljenega poročila. Opisana posredovanja države v zvezi z dodeljevanjem kapitala, zemljišči, delom, energijo in surovinami so dejansko prisotna po vsej LRK. To na primer pomeni, da je vložek, ki je sam po sebi proizveden v LRK, z združevanjem številnih proizvodnih dejavnikov izpostavljen znatnim izkrivljanjem. Enako velja za vložke v vložke in tako dalje.

(57) Skratka, razpoložljivi dokazi so pokazali, da cene ali stroški izdelka, ki se pregleduje, vključno s stroški surovin, energije in dela, niso rezultat sil prostega trga zaradi znatnega posredovanja države v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe, kot kaže dejanski ali možni učinek enega ali več zadevnih elementov iz navedenega člena. Na podlagi navedenega in zaradi nesodelovanja kitajske vlade je Komisija sklenila, da v tem primeru ni primerno uporabiti domačih cen in stroškov za določitev normalne vrednosti. Komisija je zato normalno vrednost računsko določila izključno na podlagi stroškov proizvodnje in prodaje, ki odražajo neizkrivljene cene ali referenčne vrednosti, v tem primeru torej na podlagi ustreznih stroškov proizvodnje in prodaje v primerni reprezentativni državi v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, kot je opisano v naslednjem oddelku.

([34]) Članek o industrijskem parku Jinghai z dne 4. julija 2024 z naslovom „Robotska roka tovarne AIMA Technology v Tianjinu deluje“, na voljo na https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (ogled 29. avgusta 2024).

([35]) Glej letno poročilo za leto 2023, stran 165, na voljo na http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (ogled 29. avgusta 2024).

([36]) Glej letno poročilo za leto 2023, stran 116, na voljo na http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (ogled 29. avgusta 2024).

3.3.2 *Reprezentativna država*

3.3.2.1 Splošne opombe

(58) Izbira reprezentativne države je temeljila na naslednjih merilih v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe:

— stopnja gospodarske razvitosti, ki je podobna stopnji LRK. Komisija je za ta namen uporabila države, ki imajo podoben bruto nacionalni dohodek na prebivalca kot LRK glede na podatkovno zbirko Svetovne banke ([37]);

— proizvodnja izdelka, ki se pregleduje, v navedeni državi ([38]);

— obstoj ustreznih takoj dostopnih podatkov v reprezentativni državi,

— Če je možnih reprezentativnih držav več, se prednost naj nameni državi s primerno ravnjo socialne zaščite in varstva okolja, če je to ustrezno.

(59) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 36, je Komisija 18. julija 2024 izdala obvestilo, priloženo dokumentaciji, o virih za računsko določitev normalne vrednosti. V navedenem obvestilu so bili opisani dejstva in dokazi, na katerih temeljijo ustrezna merila, hkrati pa je Komisija v njem zainteresirane strani obvestila, da namerava kot primerno reprezentativno državo v tem primeru izbrati Turčijo, če bo v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe potrjen obstoj znatnih izkrivljanj.

(60) Komisija je v skladu z merili, navedenimi v členu 2(6a) osnovne uredbe, Turčijo opredelila kot državo, ki je po gospodarski razvitosti podobna LRK. Svetovna banka Turčijo uvršča med države z „višjim srednjim dohodkom“ na podlagi bruto nacionalnega dohodka. Poleg tega je bila Turčija opredeljena kot država, v kateri se proizvaja izdelek, ki se pregleduje, in v kateri so takoj na voljo ustrezni podatki.

(61) Nazadnje, ker je bilo na podlagi vseh navedenih elementov ugotovljeno, da je Turčija primerna reprezentativna država, in ker nobena od zainteresiranih strani ni predlagala druge primerne reprezentativne države, ni bilo treba oceniti ravni socialne zaščite in varstva okolja v skladu z zadnjim stavkom člena 2(6a), točka (a), prva alinea, osnovne uredbe.

3.3.2.2 Sklep

(62) Komisija je zato zaradi nesodelovanja, v skladu s predlogom iz zahtevka za pregled zaradi izteka ukrepov in ob upoštevanju dejstva, da je Turčija izpolnjevala merila iz člena 2(6a), točka (a), prva alinea, osnovne uredbe, Turčijo izbrala kot primerno reprezentativno državo.

3.3.3 *Viri, uporabljeni za določitev neizkrivljenih stroškov*

(63) Komisija je v obvestilu o zadevnih virih za določitev normalne vrednosti navedla proizvodne dejavnike, kot so materiali, energija in delo, ki jih proizvajalci Unije in turški proizvajalci uporabljajo pri proizvodnji izdelka, ki se pregleduje, in sicer na podlagi informacij iz zahtevka za pregled zaradi izteka ukrepov, ki so bile ustrezno posodobljene, če so bile na voljo natančnejše informacije. Navedla je tudi, da bo za računsko določitev normalne vrednosti v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe uporabila podatkovno zbirko Global Trade Atlas (GTA) ([39]), da bi določila neizkrivljene stroške nekaterih proizvodnih dejavnikov, zlasti najpomembnejših surovin. Poleg tega je navedla, da bo za določitev neizkrivljenih stroškov dela in energije uporabila informacije turškega statističnega urada ([40]).

(64) Komisija je tudi navedla, da bo za določitev razumnih zneskov za PSA-stroške in za dobiček uporabila finančne podatke iz statističnih podatkov o računovodskih izkazih družb za 206 družb, ki se uvrščajo v kategorijo NACE 30.9, kot je navedeno v uvodni izjavi 36.

([37]) Odprti podatki Svetovne banke – Višji srednji dohodek, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Če nobena država s podobno stopnjo razvitosti ne proizvaja izdelka, ki se pregleduje, se lahko upošteva proizvodnja izdelka, ki je v isti splošni kategoriji in/ali sektorju kot izdelek, ki se pregleduje.

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

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

(65) Komisija je zainteresirane strani nadalje obvestila, da je več proizvodnih dejavnikov (barva, osnovni premaz in električni komplet EPAC) posamično predstavljalo majhen delež skupnih stroškov surovin/sestavnih delov v obdobju preiskave v zvezi s pregledom (skupaj manj kot 1 % skupnih stroškov surovin/sestavnih delov). Zato je te druge proizvodne dejavnike obravnavala kot potrošno blago in jih je izrazila kot delež skupnih stroškov surovin.

(66) Poleg tega je Komisija vključila vrednost splošnih stroškov proizvodnje, da bi zajela stroške, ki niso vključeni v zgoraj navedene proizvodne dejavnike. Komisija je razmerje med splošnimi in neposrednimi stroški proizvodnje določila na podlagi informacij posameznih proizvajalcev Unije in njihovih povezanih družb, ki jih je predložil vložnik ([41]).

(67) Komisija je ob upoštevanju pripomb vložnika v zvezi z obvestilom, priloženim dokumentaciji, na seznam proizvodnih dejavnikov vnesla dve spremembi. Prvič, popravila je tiskarsko napako, zaradi katere so bile informacije v zvezi z baterijami nenamerno zamenjane z informacijami za električni motor za kolesa. Drugič, za štiri proizvodne dejavnike (gonilke, pedala, zadnje pesto in sprednje pesto) je oznake blaga, uporabljene v obvestilu, nadomestila z natančnejšimi oznakami blaga, ki so neposredno povezane z zadevnimi deli. Te spremembe so prikazane v preglednici 1.

3.4 **Neizkrivljeni stroški in referenčne vrednosti**

3.4.1 *Proizvodni dejavniki*

(68) Ob upoštevanju vseh informacij na podlagi zahtevka in naknadnih informacij, ki jih je predložil vložnik ter ki so bile zbrane med preveritvenimi obiski, so bili za določitev normalne vrednosti v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe opredeljeni naslednji proizvodni dejavniki in njihovi viri:

Preglednica 1

Proizvodni dejavniki električnih koles

Proizvodni dejavnik	Oznaka blaga	Neizkrivljena vrednost (v CNY)	Merska enota	Vir informacij
Surovine				
Adapterji (električni deli)	39235090	55,13	Kos	Zahtevek za pregled
Adapterji (drugi)	39235090, 87149990	1,61	Kos	Zahtevek za pregled
Baterija	85076	1 487,88	Kos	GTA
Ohišje baterije	39235090	54,78	Kilogram	GTA
Zvonec	871499	3,64	Kos	Zahtevek za pregled
Zavora	87149420	282,49	Kilogram	GTA
Zavorna pletenica	8714 99	2,83	Kos	Zahtevek za pregled
Zavorna ročica	87149490	14,24	Kos	Zahtevek za pregled
Skupina kablov	–	3,73	Meter	Zahtevek za pregled
Veriga	73151110, 73151900	32,53	Meter	Zahtevek za pregled

([41]) Vložnik je splošne stroške (najemnine, potrošno blago in drugo) konservativno ocenil na 1 % skupnih stroškov proizvodnje električnega kolesa. Glej prilogi 40.0 in 40.1 k zahtevku za pregled, ki sta na voljo v Tron.tdi t24.000754.

Proizvodni dejavnik	Oznaka blaga	Neizkrivljena vrednost (v CNY)	Merska enota	Vir informacij
Ščitnik verige	871499900019	36,29	Komplet	Zahtevek za pregled
Nosilec ščitnika verige	87149990	3,83	Kos	Zahtevek za pregled
Povezovalni del	871499	0,56	Kos	Zahtevek za pregled
Gonilka	87149630	120,22	Kilogram	GTA
Odtis	490890	511,63	Kilogram	GTA
Deli za električna kolesa	871499	1,38	Meter	Zahtevek za pregled
Električni kabel	871499	51,00	Kos	Zahtevek za pregled
Električni motor za kolo	8501310090	1 162,33	Kos	GTA
Vilice	87149130	626,86	Kos	GTA
Okvir	871491100019	1 485,75	Kos	GTA
Dodatki za okvir	871499900019	5,47	Kos	Zahtevek za pregled
Sprednje pesto	871493	185,46	Kilogram	GTA
Ročaj	87149990	11,03	Kos	Zahtevek za pregled
Krmilo	87149910	28,65	Kos	GTA
Nosilec krmila	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Žaromet	871499	115,77	Kos	Zahtevek za pregled
Nosilec za žaromet	871499	14,59	Kos	Zahtevek za pregled
Krmilni ležaj	87149190	59,39	Kilogram	GTA
Zvezdica krmilnega ležaja	87149190	3,83	Kos	Zahtevek za pregled
Zračnica	401320	5,96	Kos	GTA
Stojalo kolesa	871499	32,47	Kos	Zahtevek za pregled
Blatnik	87149990	56,85	Komplet	Zahtevek za pregled
Deli blatnikov	87149990	15,68	Kos	Zahtevek za pregled
Sestavni deli za zobniško pesto	87149990	15,85	Kos	Zahtevek za pregled
Tuljavke za napere	87149990	5,67	Kos	Zahtevek za pregled
Zunanje ohišje	–	5,13	Meter	Zahtevek za pregled
Pedal	87149610	42,23	Par	GTA
Prtljažnik	87149930	97,30	Kos	GTA

Proizvodni dejavnik	Oznaka blaga	Neizkrivljena vrednost (v CNY)	Merska enota	Vir informacij
Zadnji menjalnik	87149950	168,27	Kilogram	GTA
Zadnje pesto	871493	185,46	Kilogram	GTA
Zadnji zobnik	871493	185,46	Kilogram	GTA
Obroč	87149210	85,76	Kos	Zahtevek za pregled
Trak za obroč	8714999	1,23	Kos	Zahtevek za pregled
Rotor	871499	43,32	Kos	Zahtevek za pregled
Sedež	871495	81,05	Kilogram	GTA
Objemka sedeža	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Sedežna opora	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Prestavna ročica	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Merilnik hitrosti	871499	364,85	Kos	Zahtevek za pregled
Napere	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Ščitnik naper	87149990	3,83	Kos	Zahtevek za pregled
Stikalo	39235090	54,78	Kilogram	GTA
Zadnja luč	871499	12,92	Kos	Zahtevek za pregled
Plašč	401150	22,52	Kos	GTA
Delo				
Delo	n. r.	50,90	Ure	Turški statistični urad ([1])
Energija				
Električna energija	n. r.	0,892	kWh	Turški statistični urad ([1])
Plin	n. r.	4,112	kWh	Turški statistični urad ([1])

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

3.4.1.1 Surovine

(69) Proizvodni procesi električnih koles so po vsem svetu podobni, pri čemer med proizvodnimi procesi ali vhodnimi materiali, ki se uporabljajo v LRK, Uniji in drugih državah, ni bistvenih razlik.

(70) Komisija je za določitev neizkrivljene cene surovin, kot so dostavljene do vrat proizvajalca iz reprezentativne države, kot osnovo uporabila tehtano povprečno uvozno ceno za reprezentativno državo, kot je navedena v GTA, ter ji prištela uvozne dajatve. Uvozna cena v reprezentativni državi je bila določena kot tehtano povprečje cen uvoza na enoto iz vseh tretjih držav, razen LRK in držav, ki niso članice STO, naštetih v Prilogi I k Uredbi (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta ([42]). Komisija se je odločila, da bo izključila uvoz iz LRK v reprezentativno državo, saj je v uvodni izjavi 57 ugotovila, da ni primerno uporabiti domačih cen in stroškov v LRK zaradi obstoja znatnih

([42]) Uredba (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o skupnih pravilih za uvoz iz nekaterih tretjih držav (UL L 123, 19.5.2015, str. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Člen 2(7) osnovne uredbe določa, da se domače cene v teh državah ne morejo uporabljati za določitev normalne vrednosti.

izkrivljanj v skladu s členom 2(6a), točka (b), osnovne uredbe. Glede na to, da ni dokazov, da ista izkrivljanja ne vplivajo enako na izdelke, namenjene izvozu, je Komisija menila, da na izvozne cene vplivajo ista izkrivljanja. Po izključitvi uvoza iz LRK v reprezentativno državo je obseg uvoza iz drugih tretjih držav ostal reprezentativen.

(71) Komisija ni ugotovila drugega uvoza v znatnih količinah iz drugih izkrivljenih virov.

(72) Za nekatere proizvodne dejavnike so statistični podatki iz podatkovne zbirke GTA kazali cene na tono/kg, vrednosti potrošnje pri proizvodnji električnega kolesa pa so bile izražene v kosih (ali drugih enotah, kot so metri). To se je nanašalo na naslednje proizvodne dejavnike: stikala, zavore, gonilke, zadnje menjalnike, zadnje zobnike, prestavne ročice, sprednja pesta, zadnja pesta, napere, odtise, krmilne ležaje, pedale, sedeže, objemke sedežev in sedežne opore. Za pretvorbene faktorje, ki jih je treba uporabiti za te proizvodne dejavnike, se je Komisija oprla na pojasnila in dokazila, ki so jih vložniki predložili v zahtevku ([43]). Ti dokazi so vključevali informacije s specializiranih spletišč ([44]) in lastne izračune teže na kos, ki so jih opravili vložniki ([45]).

(73) Za več proizvodnih dejavnikov so dejanski stroški, ki so jih imeli vzorčeni proizvajalci Unije, v obdobju preiskave v zvezi s pregledom pomenili zanemarljiv delež celotnih stroškov surovin. Ker vrednost, ki je bila uporabljena za proizvodne dejavnike, ni bistveno vplivala na izračun stopnje dampinga ne glede na uporabljeni vir, se je Komisija odločila, da bo te stroške vključila med potrošno blago, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 65.

(74) Zaradi nesodelovanja in neobstoja drugih elementov v dokumentaciji je Komisija na podlagi podatkov, ki jih je predložil vložnik, določila razmerje med potrošnim blagom in skupnimi stroški surovin/sestavnih delov na 1 %. Ta odstotek je nato pri uporabi določenih neizkrivljenih cen uporabila za ponovno izračunane stroške surovin/sestavnih delov.

(75) Običajno je treba tem uvoznim cenam dodati cene notranjega prevoza. Vendar se je Komisija glede na nesodelovanje in naravo te preiskave v zvezi s pregledom zaradi izteka ukrepov, ki je bolj kot na določitev natančnega obsega dampinga osredotočena na ugotavljanje, ali se je damping v obdobju preiskave v zvezi s pregledom nadaljeval oziroma ali bi se lahko ponovil, odločila, da prilagoditve za notranji prevoz niso potrebne. Zaradi takih prilagoditev bi se zgolj povečala normalna vrednost in posledično zvišala stopnja dampinga.

3.4.1.2 Delo

(76) Turški statistični urad objavlja podrobne informacije o plačah v različnih gospodarskih sektorjih v Turčiji. Komisija je uporabila najnovejše razpoložljive statistične podatke (2022) za povprečne stroške dela v sektorju 30 NACE, ki vključujejo stroške dela v proizvodnji električnih koles ([46]). Tako dobljeni povprečni urni stroški dela so bili nadalje prilagojeni glede na inflacijo na podlagi indeksa stroškov dela ([47]), da bi se upoštevali stroški za obdobje preiskave v zvezi s pregledom.

([43]) Glej Prilogo 40.2 k zahtevku, ki je na voljo v Tron.tdi t24.000754 in je priložena tudi obvestilu, priloženemu dokumentaciji, o virih za določitev normalne vrednosti (Tron.tdi t24.006125).

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

([45]) Pri teh izračunih je bil določen predmet (npr. zadnje pesto) postavljen na digitalno tehtnico, nato pa se je skupna teža iz statističnih podatkov o uvozu za navedeni predmet delila s težo na kos.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (dostop 6. septembra 2024).

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

3.4.1.3 Električna energija

(77) Komisija je za določitev referenčne cene električne energije uporabila cene, kot so navedene v preglednicah tarif električne energije, ki temeljijo na računih za električno energijo in jih turški regulativni organ za trg energije (EMRA) objavlja v svojih rednih sporočilih za javnost ([48]). Uporabila je podatke o cenah električne energije za industrijski sektor, izražene v kurusih/kWh, za leto 2023, ki so znašale 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4 Zemeljski plin

(78) Komisija je za določitev referenčne cene plina uporabila ceno plina za industrijske uporabnike v Turčiji, kot jo je turški statistični urad ([49]) objavil v svojih rednih sporočilih za javnost za drugo polovico leta 2021 in prvo polovico leta 2022. Uporabila je podatke o cenah plina v ustrezni skupini porabe v kurusih/m^3, ustrezno prilagojene glede na inflacijo z uporabo indeksa cen proizvajalcev, ki ga je objavil turški statistični urad ([50]), za prilagoditev obdobju preiskave v zvezi s pregledom (2023), pri čemer je dobljena cena znašala 4,112 CNY/m^3. Cena je bila prilagojena za DDV v višini 18 %, saj je navedena cena vključevala DDV.

3.4.1.5 Splošni stroški proizvodnje, PSU-stroški, dobiček in amortizacija

(79) V skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe „[r]ačunsko določena normalna vrednost vključuje neizkrivljen in razumen znesek za upravne, prodajne in splošne stroške ter za dobiček“. Poleg tega je treba določiti vrednost splošnih stroškov proizvodnje, da bi se zajeli stroški, ki niso vključeni v zgoraj navedene proizvodne dejavnike.

(80) Komisija je zaradi nesodelovanja kitajskih proizvajalcev električnih koles za določitev neizkrivljene vrednosti splošnih stroškov proizvodnje v skladu s členom 18 osnovne uredbe uporabila razpoložljiva dejstva. Zato je Komisija na podlagi podatkov, ki jih je predložil vložnik, določila razmerje med splošnimi stroški proizvodnje ter skupnimi stroški proizvodnje in stroški dela. Nato je ta odstotek uporabila za neizkrivljeno vrednost stroškov proizvodnje, da je dobila neizkrivljeno vrednost splošnih stroškov proizvodnje.

(81) Komisija je za določitev neizkrivljenega in razumnega zneska za PSA-stroške in za dobiček uporabila najnovejše razpoložljive finančne podatke za 206 turških družb, ki se uvrščajo v kategorijo NACE 30.9, kot je navedeno v uvodni izjavi 36. Menila je, da je znesek za PSA-stroške in dobiček, ki ga je ugotovila s tem, razumen v smislu člena 2(6a), točka (a), za raven trgovanja franko tovarna, na kateri je bila računsko določena normalna vrednost.

3.4.2 *Izračun normalne vrednosti*

(82) Komisija je na podlagi zgoraj navedenega v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe konstruirala normalno vrednost glede na vrsto izdelka na podlagi franko tovarna.

(83) Prvič, Komisija je določila neizkrivljene stroške proizvodnje. Zaradi nesodelovanja proizvajalcev izvoznikov se je oprla na informacije o uporabi posameznih dejavnikov (materialov, energije in dela) za proizvodnjo električnih koles, ki jih je vložnik predložil v zahtevku za pregled ([51]) in so bile preverjene na kraju samem pri enem od vzorčenih proizvajalcev Unije. Komisija je faktorje uporabe pomnožila z neizkrivljenimi stroški na enoto, ugotovljenimi v reprezentativni državi, tj. Turčiji.

([48]) EMRA |Regulativni organ za trg energije (epdk.gov.tr) (zadnji ogled 6. septembra 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (dostop 6. septembra 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (dostop 6. septembra 2024).
([51]) Zadevni podatki so bili posodobljeni za obdobje preiskave v zvezi s pregledom in preverjeni na kraju samem pri enem od vzorčenih proizvajalcev Unije.

(84) Ko so bili določeni neizkrivljeni stroški proizvodnje, je Komisija dodala splošne stroške proizvodnje, PSA-stroške in dobiček, kot so navedeni v uvodnih izjavah 79 in 80. Splošni stroški proizvodnje so bili določeni na podlagi podatkov, ki jih je predložil vložnik. PSA-stroški in dobiček so bili določeni na podlagi povprečja vrednosti, navedenih za 206 turških družb, ki se uvrščajo v kategorijo NACE 30.9, za leto 2022 ([52]). Komisija je neizkrivljenim stroškom proizvodnje dodala naslednje elemente:

— splošne stroške proizvodnje, ki so skupaj predstavljali 1 % neposrednih stroškov proizvodnje,

— PSA-stroške in druge stroške, ki so predstavljali 5,76 % stroškov prodanega blaga, ter

— dobiček, ki je predstavljal 7,37 % stroškov prodanega blaga in je bil uporabljen za skupne neizkrivljene stroške proizvodnje.

(85) Na podlagi tega je Komisija v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe normalno vrednost konstruirala na podlagi franko tovarna.

3.5 **Izvozna cena**

(86) Zaradi nesodelovanja proizvajalcev izvoznikov iz LRK je bila izvozna cena določena na podlagi podatkov (Eurostata) o cenah CIF in prilagojena na raven cen franko tovarna. Tako je bila cena CIF znižana za stroške (pomorskega) prevoza, zavarovanja in notranjega prevoza. Stroški notranjega prevoza na Kitajskem in stroški mednarodnega prevoza so bili določeni na podlagi informacij, ki jih je vložnik predložil v zahtevku za pregled.

3.6 **Primerjava**

(87) Komisija je normalno vrednost, računsko določeno v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, primerjala z izvozno ceno na podlagi franko tovarna, kot je določena zgoraj. Ker sta bili normalna vrednost in izvozna cena določeni na ravni trgovine franko tovarna, prilagoditve niso bile potrebne.

3.7 **Stopnja dampinga**

(88) Na podlagi tega je bilo ugotovljeno, da je bila povprečna stopnja dampinga znatna. Zato je bilo sklenjeno, da se je damping v obdobju preiskave v zvezi s pregledom nadaljeval.

4. **VERJETNOST NADALJEVANJA DAMPINGA**

(89) Komisija je po ugotovitvi obstoja dampinga v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v skladu s členom 11(2) osnovne uredbe preiskala verjetnost nadaljevanja dampinga v primeru izteka ukrepov. Analizirani so bili naslednji dodatni elementi: proizvodna in prosta zmogljivost v LRK, razmerje med izvoznimi cenami za tretje države in ravnjo cen v Uniji ter privlačnost trga Unije. Opozoriti je treba, da je analiza zaradi nesodelovanja kitajskih proizvajalcev izvoznikov in kitajske vlade v skladu s členom 18 osnovne uredbe temeljila na razpoložljivih dejstvih, zlasti na zahtevku za pregled, statističnih podatkih GTA in drugih razpoložljivih informacijah.

4.1 **Proizvodna in prosta zmogljivost v LRK**

(90) Komisija je zaradi nesodelovanja kitajske vlade in kitajskih proizvajalcev izvoznikov svoje ugotovitve v zvezi s proizvodno in prosto zmogljivostjo v LRK sprejela na podlagi informacij, ki jih je predložil vložnik v svojem zahtevku za pregled.

([52]) Statistični podatki o računovodskih izkazih družb, na voljo na https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (zadnji ogled 6. septembra 2024).

(91) Preiskava je pokazala, da je v obravnavanem obdobju v sektorju električnih koles v LRK obstajala splošna presežna zmogljivost. Proizvodna zmogljivost ([53]) v LRK je v tem obdobju po ocenah znašala 130 milijonov kosov na leto. Poleg tega je mogoče kitajsko proizvodnjo standardnih koles preprosto preusmeriti v proizvodnjo električnih koles s potencialno skupno zmogljivostjo več kot 400 milijonov kosov ([54]). Glede na tržne informacije vložnika sta dejanska kitajska proizvodnja in prodaja električnih koles znašali 57 milijonov kosov na leto, prosta zmogljivost v obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa je tako po ocenah znašala 73 milijonov kosov na leto ([55]). Ta prosta zmogljivost, ki je bila v istem obdobju skoraj petnajstkrat večja od celotne potrošnje Unije, bi se lahko v primeru izteka sedanjih ukrepov preusmerila v Unijo.

(92) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da imajo kitajski proizvajalci izvozniki znatne proste zmogljivosti, ki bi se lahko v primeru izteka ukrepov uporabile za izvoz v Unijo v velikih količinah in po dampinških cenah.

4.2 **Privlačnost trga Unije**

(93) Po informacijah iz zahtevka za pregled zaradi izteka ukrepov je bil trg Unije za električna kolesa še naprej privlačen za kitajske izvoznike. Od prvotne preiskave se je uvoz iz LRK zmanjšal v absolutnem in relativnem smislu. Vendar se je uvoz od leta 2020, ko je bil obseg uvoza iz Kitajske najmanjši, kljub veljavnim ukrepom znatno povečal in skoraj podvojil (glej preglednico 3 v nadaljevanju). Tržni delež, ki ga je prej imela LRK, so delno prevzele druge tretje države, kot je Tajvan, ki je od prejšnje preiskave povečal obseg izvoza izdelka, ki se pregleduje, v Unijo. Hkrati je bila LRK v obdobju preiskave v zvezi s pregledom še vedno druga največja izvoznica električnih koles v Unijo. To kaže, da je bila Unija še naprej privlačen trg za izvoznike iz LRK.

(94) Trg Unije za električna kolesa je eden največjih na svetu, pri čemer je potrošnja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom znašala 4 979 000 kosov. Poleg tega se pričakuje, da se bo povpraševanje po električnih kolesih (med drugim) zaradi okoljskih politik v Uniji v prihodnjih letih povečalo, kot je pojasnjeno v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov. Iz dokazov, ki jih je vložnik predložil v zahtevku za pregled zaradi izteka ukrepov ([56]) in ki jih podpirajo ugotovitve v tej preiskavi (glej uvodno izjavo 147), je razvidno, da so kitajski proizvajalci v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v Uniji in tretjih državah ponujali električna kolesa po zelo nizkih cenah (med 210 EUR in 650 EUR).

(95) Kljub veljavnim ukrepom se je kitajski izvoz v Unijo nadaljeval in se v obravnavanem obdobju celo povečal, pri čemer je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom dosegel 4,4-odstotni tržni delež, kar je pokazalo, da je trg Unije še naprej privlačen za kitajske proizvajalce izvoznike.

(96) Komisija je zato na podlagi znatne presežne zmogljivosti v LRK in privlačnosti trga Unije sklenila, da bi kitajski proizvajalci izvozniki v primeru izteka sedanjih ukrepov izvoz verjetno preusmerili v Unijo v velikih količinah in po dampinških cenah.

4.2.1 *Sklep*

(97) Komisija je ob upoštevanju svojih ugotovitev o nadaljevanju dampinga v obdobju preiskave v zvezi s pregledom in o verjetnem povečanju izvoza v primeru izteka ukrepov sklenila, da obstaja velika verjetnost, da bi se damping v primeru izteka protidampinških ukrepov za uvoz iz LRK nadaljeval.

([53]) Glede na informacije, ki jih je vložnik predložil na podlagi svojega poznavanja trga, informacij s spletišč velikega števila kitajskih proizvajalcev električnih koles in bele knjige o kitajski industriji dvokolesnih električnih vozil, ki je na voljo na https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (zadnji ogled 7. oktobra 2024). Glej Prilogo 8 k zahtevku za pregled, ki je na voljo na platformi Tron (Tron.tdi t24.000754).

([54]) Na podlagi vložnikovega poznavanja trga in spletišč znanih kitajskih proizvajalcev električnih koles, navedenih v Prilogi 4 k zahtevku za pregled, ki je na voljo na platformi Tron (Tron.tdi t24.000754).

([55]) Na podlagi virov, navedenih v opombah 55 in 57. Glej prilogi 8 in 9 k zahtevku za pregled, ki sta na voljo na platformi Tron (Tron.tdi t24.000754).

([56]) Glej oddelek 7.3 zahtevka za pregled ter priloge 15, 17 in 18 k zahtevku, ki so na voljo na platformi Tron (Tron.tdi t24.000754). Dokazi so vključevali 19 ponudb cen kitajskih proizvajalcev za različne vrste električnih koles in statistične podatke Eurostata.

5. **ŠKODA**

5.1 **Opredelitev pojmov industrija Unije in proizvodnja Unije**

(98) Podobni izdelek je v obravnavanem obdobju v Uniji proizvajalo 67 proizvajalcev. Ti predstavljajo „industrijo Unije“ v smislu člena 4(1) osnovne uredbe.

(99) Celotna proizvodnja Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom je bila določena na približno 4 560 000 kosov. Ta številka je bila določena na podlagi razpoložljivih informacij o industriji Unije, kot sta poročilo *The European Bicycle Industry and Market Profile* (Profil evropske industrije koles in evropskega trga koles) in ekonomska študija, ki jo je izvedla Konfederacija evropske industrije koles (v nadaljnjem besedilu: konfederacija CONEBI). Kot je navedeno v uvodni izjavi 11, so bili v vzorec vključeni trije proizvajalci Unije, ki so predstavljali 23,4 % celotne proizvodnje podobnega izdelka v Uniji.

5.2 **Potrošnja Unije**

(100) Komisija je potrošnjo Unije določila na podlagi statističnih podatkov Eurostata o uvozu in obsega prodaje industrije Unije v Uniji, kot ga je navedla konfederacija CONEBI.

(101) Potrošnja Unije se je gibala na naslednji način:

Preglednica 2

Potrošnja Unije (v kosih)

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Celotna potrošnja Unije (v kosih)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeks	*100*	*112*	*122*	*114*

Vir: Eurostat in konfederacija CONEBI.

(102) Celotna potrošnja električnih koles v EU se je med letoma 2020 in 2022 povečala s približno 4,3 milijona električnih koles na 5,3 milijona. Potrošnja električnih koles se zaradi kombinacije izboljšav zasnove in zmogljivosti ter večje okoljske ozaveščenosti državljank in državljanov EU stalno povečuje. Vendar se je v obdobju preiskave v zvezi s pregledom zmanjšala za 346 000 kosov v primerjavi z letom 2022, kar je sledilo zmanjšanju povpraševanja po tem, ko so bili v prvi polovici leta 2022 odpravljeni zadnji ukrepi v zvezi s pandemijo COVID-19.

5.3 **Uvoz iz LRK**

5.3.1 *Obseg in tržni delež uvoza iz LRK*

(103) Komisija je obseg uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata.

(104) Tržni delež uvoza je bil nato določen tako, da se je obseg uvoza primerjal s potrošnjo Unije, kot je prikazana v preglednici 2.

(105) Uvoz iz LRK v Unijo se je gibal na naslednji način:

Preglednica 3

Obseg uvoza (v kosih) in tržni delež

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Obseg uvoza iz LRK (v kosih)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeks	*100*	*205*	*261*	*215*
Tržni delež	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Indeks	*100*	*184*	*214*	*189*

Vir: Eurostat in konfederacija CONEBI.

(106) Tržni delež kitajskega uvoza se je kljub veljavnim ukrepom povečal z 2,3 % v letu 2020 na 4,4 % v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

5.3.2 *Cene uvoza iz LRK in nelojalno nižanje prodajnih cen*

(107) Komisija je cene uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata.

(108) Povprečna cena uvoza iz LRK v Unijo se je gibala na naslednji način:

Preglednica 4

Uvozne cene (v EUR/kos)

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
LRK	294	354	449	298
Indeks	*100*	*120*	*153*	*101*

Vir: Eurostat.

(109) Povprečne cene uvoza iz LRK so bile v obravnavanem obdobju še naprej izjemno nizke. V letih 2020 in 2021 so bile cene, ki jih je sporočil Eurostat, celo nižje od povprečnih cen, ugotovljenih v prvotni preiskavi (tj. med 422 EUR in 477 EUR).

(110) Po podatkih Eurostata so bile cene v letu 2022 začasno višje, vendar še vedno nižje od kitajskih uvoznih cen v letu 2016 (tj. 477 EUR).

(111) Komisija je zaradi nesodelovanja proizvajalcev izvoznikov iz LRK določila nelojalno nižanje prodajnih cen v obdobju preiskave v zvezi s pregledom na podlagi primerjave:

(1) tehtanega povprečja prodajnih cen izdelka, ki se pregleduje, ki so jih vzorčeni proizvajalci Unije zaračunali nepovezanim strankam na trgu Unije in so prilagojene na raven cene franko tovarna, ter

(2) ustreznega tehtanega povprečja cen izdelka, ki se pregleduje, iz LRK na trgu Unije, določenega na podlagi CIF (stroški, zavarovanje in prevoznina), vključno s protidampinško dajatvijo (62,1 % za vse druge družbe) in izravnalno dajatvijo (17,2 % za vse druge družbe), z ustreznimi prilagoditvami za carine (6 %) in stroške po uvozu (2 %).

(112) Rezultat primerjave je bil izražen kot odstotek prihodkov od prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Nelojalno nižanje prodajnih cen je znašalo od 68 % do 80 %. Brez dajatev je nelojalno nižanje prodajnih cen znašalo 82,8 %.

5.3.3 *Uvoz iz tretjih držav, razen LRK*

(113) Uvoz električnih koles iz tretjih držav, razen LRK, je izviral predvsem iz Tajvana in Vietnama.

(114) (Skupni) obseg uvoza v Unijo ter tržni delež in cene za uvoz električnih koles iz drugih tretjih držav so se gibali na naslednji način:

Preglednica 5

Uvoz iz tretjih držav

Država		2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Tajvan	Obseg (v kosih)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeks	*100*	*106*	*118*	*86*
	Tržni delež	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Povprečna cena (v EUR/kos)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeks	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Obseg (v kosih)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeks	*100*	*106*	*129*	*122*
	Tržni delež	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Povprečna cena (v EUR/kos)	542	585	762	790
	Indeks	*100*	*108*	*140*	*146*
Vse tretje države skupaj, razen zadevne države	Obseg (v kosih)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeks	*100*	*116*	*131*	*98*
	Tržni delež	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Povprečna cena (v EUR/kos)	966	935	1 082	1 258
	Indeks	*100*	*97*	*112*	*130*

Vir: Eurostat.

(115) Tržni deleži celotnega uvoza izdelka, ki se pregleduje, iz tretjih držav, razen LRK, so se med letoma 2020 in 2022 povečali in leta 2022 dosegli 20,3 %. Vendar so se v obdobju preiskave v zvezi s pregledom zmanjšali na 16,3 %, kar je manj kot leta 2020.

5.4 **Gospodarski položaj industrije Unije**

5.4.1 *Splošne opombe*

(116) Ocena gospodarskega položaja industrije Unije je vključevala oceno vseh ekonomskih kazalnikov, ki so vplivali na položaj industrije Unije v obravnavanem obdobju.

(117) Kot je navedeno v uvodni izjavi 11, je bilo za oceno gospodarskega položaja industrije Unije uporabljeno vzorčenje.

(118) Komisija je za določitev škode razlikovala med makro- in mikroekonomskimi kazalniki škode. Makroekonomske kazalnike je ocenila na podlagi informacij, ki jih je predložila konfederacija CONEBI. Podatki so se nanašali na vse proizvajalce Unije. Komisija je mikroekonomske kazalnike ocenila na podlagi podatkov iz izpolnjenih vprašalnikov vzorčenih proizvajalcev Unije.

(119) Makroekonomski kazalniki so: proizvodnja, proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, obseg prodaje, tržni delež, zaposlenost, produktivnost, višina stopnje dampinga in okrevanje od preteklega dampinga.

(120) Mikroekonomski kazalniki so: povprečne cene na enoto, stroški na enoto, stroški dela, zaloge, dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala.

5.4.2 *Makroekonomski kazalniki*

5.4.2.1. Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

(121) Celotna proizvodnja Unije, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 6

Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Obseg proizvodnje (v kosih)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeks	*100*	*125*	*150*	*133*
Proizvodna zmogljivost (v kosih)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeks	*100*	*129*	*130*	*122*
Izkoriščenost zmogljivosti	59 %	57 %	68 %	64 %
Indeks	*100*	*97*	*115*	*109*

Vir: konfederacija CONEBI, vzorčeni proizvajalci Unije.

(122) Proizvodna zmogljivost in proizvodnja v Uniji sta se v obdobju 2020–2022 zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19 stalno povečevali. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa so se obseg proizvodnje in proizvodne zmogljivosti zmanjšali zaradi večjega kopičenja zalog med pandemijo COVID-19, ko so proizvajalci Unije pričakovali, da se bo prodaja na visoki ravni nadaljevala, kar pa se ni zgodilo, saj se je povpraševanje po pandemiji COVID-19 znatno zmanjšalo.

5.4.2.2 Obseg prodaje in tržni delež

(123) Obseg prodaje in tržni delež industrije Unije sta se v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

Preglednica 7

Obseg prodaje in tržni delež (v kosih)

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Celotni obseg prodaje na trgu Unije	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeks	*100*	*108*	*115*	*114*
Tržni delež	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Indeks	*100*	*97*	*95*	*101*

Vir: konfederacija CONEBI, vzorčeni proizvajalci Unije.

(124) Prodaja se je v obravnavanem obdobju povečala, zlasti zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19. Po odpravi ukrepov v zvezi s pandemijo COVID-19 pa se je povpraševanje po električnih kolesih zmanjšalo, zato je bil obseg prodaje v obdobju preiskave v zvezi s pregledom manjši. Poleg tega so gospodarske razmere v letu 2022 in obdobju preiskave v zvezi s pregledom (zlasti višji stroški energije, inflacija) poleg industrije Unije vplivale tudi na potrošnike, zlasti tiste z manjšo kupno močjo. Zato je prodaja industrije Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022 stagnirala, tržni delež industrije Unije pa se je povečal za 4,5 odstotne točke.

5.4.2.3 Zaposlenost in produktivnost

(125) Zaposlenost in produktivnost sta se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 8

Zaposlenost in produktivnost

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Število zaposlenih	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeks	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivnost (v kosih/ zaposlenega)	410	390	424	426
Indeks	*100*	*95*	*103*	*104*

Vir: konfederacija CONEBI, vzorčeni proizvajalci Unije.

(126) Industrija Unije je v obravnavanem obdobju stopnjo zaposlenosti povečala za 28 %. Zaposlenost se je povečala zlasti med letoma 2020 in 2022 zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19. Leta 2023 se je število zaposlenih zaradi zmanjšanja obsega proizvodnje zmanjšalo. Produktivnost je bila v obravnavanem obdobju precej stabilna.

5.4.2.4 Rast

(127) Ker je bila prodaja v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022 stabilna, potrošnja pa se je zmanjšala, je industrija Unije svoj tržni delež v navedenem obdobju povečala za 4,5 %.

5.4.2.5 Višina stopnje dampinga in okrevanje od preteklega dampinga

(128) Raven uvoza iz LRK je bila v obdobju preiskave v zvezi s pregledom razmeroma nizka in je predstavljala 4,4 % potrošnje Unije. Zato je bil vpliv obsega dampinga na industrijo Unije precej omejen.

5.4.3 *Mikroekonomski kazalniki*

5.4.3.1 Cene in dejavniki, ki vplivajo nanje

(129) Tehtane povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije na enoto za nepovezane stranke v Uniji so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 9

Prodajne cene in stroški proizvodnje v Uniji (v EUR/kos)

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeks	*100*	*107*	*112*	*122*
Stroški proizvodnje na enoto	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeks	*100*	*107*	*112*	*126*

Vir: vzorčeni proizvajalci Unije.

(130) Povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije in proizvodni stroški so se v obravnavanem obdobju povišali, kar je bila v letih 2020 in 2021 predvsem posledica spremembe nabora izdelkov ter tehnološkega napredka na področju motorjev in baterij za električna kolesa, v letu 2022 in obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa tudi višjih proizvodnih stroškov zaradi splošnih gospodarskih razmer, ki so jih zaznamovali inflacija in višji stroški energije.

5.4.3.2 Stroški dela

(131) Povprečni stroški dela vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 10

Povprečni stroški dela na zaposlenega

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Povprečni stroški dela na zaposlenega (v EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeks	*100*	*110*	*112*	*123*

Vir: vzorčeni proizvajalci Unije.

(132) Čeprav se je število zaposlenih v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022 zmanjšalo zaradi zmanjšanja povpraševanja, so se povprečni stroški dela na zaposlenega v obravnavanem obdobju stalno zviševali.

5.4.3.3 Zaloge

(133) Ravni zalog vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 11

Zaloge

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Končne zaloge (v kosih)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeks	*100*	*81*	*208*	*533*

Vir: vzorčeni proizvajalci Unije.

(134) Zaloge so se povečale zaradi kombinacije večjega kopičenja zalog med pandemijo COVID-19, ko se je znatno povečalo povpraševanje, in težav v dobavni verigi, saj so proizvajalci Unije naročali čezmerne količine surovin in sestavnih delov, da bi izpolnili zahteve glede proizvodnje. Ko pa so bile težave v dobavni verigi rešene, so proizvajalci Unije prejeli več surovin in sestavnih delov, kot so jih potrebovali. Temu je sledilo zmanjšanje povpraševanja po električnih kolesih v obdobju preiskave v zvezi s pregledom v primerjavi z letom 2022, zato so imeli proizvajalci Unije ob koncu obdobja preiskave v zvezi s pregledom zelo veliko zalog.

5.4.3.4 Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala

(135) Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 12

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
Indeks	*100*	*98*	*104*	*72*
Denarni tok (v EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	– 86 504 717
Indeks	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Naložbe (v EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave v zvezi s pregledom
Indeks	*100*	*223*	*209*	*104*
Donosnost naložb	147 %	127 %	163 %	111 %
Indeks	*100*	*86*	*111*	*75*

Vir: vzorčeni proizvajalci Unije.

(136) Komisija je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije določila tako, da je neto dobiček pred obdavčitvijo pri prodaji podobnega izdelka nepovezanim strankam v Uniji izrazila kot delež prihodkov od prodaje tega izdelka. Vzorčeni proizvajalci Unije so bili v obravnavanem obdobju še naprej dobičkonosni. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa se je dobičkonosnost zmanjšala zaradi višjih stroškov.

(137) Industrija Unije je lahko zaradi na splošno stabilne dobičkonosnosti v obravnavanem obdobju izvedla velike naložbe.

(138) Neto denarni tok pomeni zmožnost proizvajalcev Unije, da sami financirajo svoje dejavnosti. Denarni tok se je v obravnavanem obdobju znatno zmanjšal in je leta 2023 postal negativen. Poslabšala se je tudi donosnost naložb, kar je industriji Unije otežilo zbiranje kapitala in rast. Zato so se naložbe v obdobju preiskave v zvezi s pregledom zmanjšale za 50 % v primerjavi z letom 2022.

5.5 **Sklep o škodi**

(139) Makrokazalniki, kot so proizvodnja, prodaja in zaposlenost v Uniji, so se v obdobju 2020–2022 stalno povečevali zaradi povečanega povpraševanja med pandemijo COVID-19. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa so se obseg proizvodnje, zmogljivosti, prodaja in zaposlenost zmanjšali zaradi večjega kopičenja zalog med pandemijo COVID-19, ki mu je sledilo zmanjšanje povpraševanja zaradi odprave ukrepov v zvezi s pandemijo COVID-19 in spremembe gospodarskih razmer v Uniji, ki so jih zaznamovali zlasti visoki stroški energije in inflacija.

(140) Kar zadeva mikroekonomske kazalnike, je bilo v preiskavi ugotovljeno, da je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju 2020–2022 ostala nad 7 %. V obdobju preiskave v zvezi s pregledom pa se je dobičkonosnost industrije Unije zmanjšala na 5,4 %. Denarni tok se je med letoma 2020 in 2022 zmanjšal ter je leta 2023 postal negativen. Poslabšala se je tudi donosnost naložb, kar je industriji Unije otežilo zbiranje kapitala in rast.

(141) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da je industrija Unije okrevala od pretekle znatne škode v smislu člena 3(5) osnovne uredbe, ki jo je povzročil dampinški uvoz iz LRK. Vendar se je v obravnavanem obdobju več kazalnikov škode poslabšalo, položaj industrije Unije pa je znova postal gospodarsko nestabilen. Zato je Komisija nadalje preučila verjetnost ponovitve škode, ki jo je prvotno povzročil dampinški uvoz iz LRK, v primeru razveljavitve ukrepov.

6. **VERJETNOST PONOVITVE ŠKODE**

(142) Za ugotovitev verjetnosti ponovitve škode v primeru razveljavitve ukrepov je Komisija analizirala naslednje elemente: proizvodno in prosto zmogljivost v LRK, razmerje med izvoznimi cenami za tretje države in ravnjo cen v Uniji ter vpliv morebitnega uvoza in ravni cen takega uvoza iz teh držav na položaj industrije Unije.

6.1 **Prosta zmogljivost v LRK in privlačnost trga Unije**

(143) Kot je že opisano in podrobno predstavljeno v oddelku 3.10.1, imajo proizvajalci izvozniki v LRK znatne proste zmogljivosti, ki bi se lahko v primeru izteka ukrepov uporabile za proizvodnjo izdelka, ki se pregleduje, za izvoz v Unijo. Količine, ki bi jih kitajski proizvajalci izvozniki lahko izvozili, znašajo 73 milijonov kosov, kar močno presega velikost trga Unije.

(144) Kot je opisano in podrobno predstavljeno v oddelku 3.10.2, je trg Unije za električna kolesa eden največjih na svetu, povpraševanje po električnih kolesih pa naj bi se po pričakovanjih v prihodnjih letih povečalo, med drugim zaradi okoljskih politik v Uniji. Kitajski proizvajalci izvozniki so na svoje glavne tretje trge izvažali po cenah, ki so bile znatno nižje od povprečnih prodajnih cen proizvajalcev Unije na trgu Unije v obdobju preiskave v zvezi s pregledom. Zato je izvoz v Unijo za kitajske izvoznike potencialno veliko privlačnejši. Posledično je mogoče utemeljeno pričakovati, da bi v primeru razveljavitve ukrepov kitajski proizvajalci izvozniki začeli izvažati velike količine izdelka, ki se pregleduje, v Unijo.

6.2 **Verjetne uvozne cene in vpliv na industrijo Unije**

(145) Da bi Komisija ugotovila, kako bi uvoz iz LRK vplival na industrijo Unije v primeru prenehanja ukrepov, je izvedla primerjalno analizo cen brez protidampinških ukrepov.

(146) Da bi Komisija ocenila verjetno prodajno ceno kitajskih proizvajalcev pri izvozu na trg Unije, je primerjala povprečno ceno (franko tovarna) vzorčenih proizvajalcev Unije in ustrezno povprečno ceno izdelka, ki se pregleduje, iz LRK pri izvozu v tretje države, kot so Združeno kraljestvo, Turčija, Norveška ali Srbija, ki imajo ločene oznake za električna kolesa in nimajo vzpostavljenih ukrepov.

(147) Rezultat primerjave je pokazal, da se je povprečna cena kitajskega izvoza zadevnega izdelka v navedene države gibala med 210 EUR in 650 EUR, kar je znatno nižje od cene industrije Unije na trgu Unije. Torej bi se v primeru izteka ukrepov izdelek, ki se pregleduje, verjetno uvažal iz LRK na trg v velikem obsegu, tako kot v obdobju prvotne preiskave, in po nizkih cenah, kar bi povzročilo škodo.

(148) Na podlagi navedenega se sklepa, da bi se v primeru razveljavitve ukrepov dampinški uvoz iz LRK po škodljivih ravneh cen najverjetneje znatno povečal. Posledično bi bila sposobnost preživetja industrije Unije resno ogrožena.

7. **INTERES UNIJE**

(149) Komisija je v skladu s členom 21 osnovne uredbe preučila, ali bi bila ohranitev obstoječih protidampinških ukrepov v nasprotju z interesom Unije kot celote. Določitev interesa Unije je temeljila na preučitvi najrazličnejših zadevnih interesov, vključno z interesi industrije Unije, uvoznikov in uporabnikov.

7.1 **Interes industrije Unije**

(150) Preiskava je pokazala, da bi iztek ukrepov negativno vplival na industrijo Unije. Z ukrepi so bili na trgu Unije ponovno vzpostavljeni enaki konkurenčni pogoji. Tako so lahko na trg vstopile nove družbe, zlasti v segmentih začetnih izdelkov in izdelkov srednjega cenovnega razreda. Število znanih proizvajalcev električnih koles v Uniji se je med letoma 2020 in 2023 kljub izzivom, ki so jih prinesle gospodarske razmere v letih 2022 in 2023, skoraj podvojilo, in sicer s približno 37 na 67. Število električnih koles, proizvedenih v Uniji, se je med letoma 2020 (3,4 milijona) in 2023 (4,5 milijona) povečalo za več kot milijon, po napovedih pa naj bi se še povečalo. Število neposredno zaposlenih se je povečalo s približno 3 500 v obdobju prvotne preiskave na skoraj 11 000 v obdobju preiskave v zvezi s pregledom.

(151) S prenehanjem protidampinških ukrepov bi bili proizvajalci Unije izpostavljeni velikemu tveganju, zlasti tisti v segmentih začetnih električnih koles in električnih koles srednjega cenovnega razreda, med katerimi so številni manjši proizvajalci v celotni industriji Unije.

(152) Ranljiv položaj še poslabšuje dejstvo, da je proizvodnja električnih koles kapitalsko zelo intenzivna dejavnost, saj so za ohranitev proizvodnje stalno potrebne znatne zaloge delov za kolesa. Poleg tega so proizvajalci Unije v zadnjih letih veliko vložili v trajnostno in okolju prijazno proizvodnjo ter izboljšave izdelkov. S prenehanjem protidampinških ukrepov bi se onemogočil razvoj praktičnega inženirskega znanja za uporabo vrhunskih visokih tehnologij, vključno z avtomatizacijo in novimi materiali.

(153) Poleg tega je industrija električnih koles v Uniji po navedbah iz zahtevka za pregled zaradi izteka ukrepov ena največjih zelenih industrij, v kateri po podatkih iz poročila *The European Bicycle Industry and Market Profile* (Profil evropske industrije koles in evropskega trga koles) iz leta 2024 deluje več kot 1 000 malih in srednjih podjetij (v nadaljnjem besedilu: MSP), ki zagotavljajo približno 80 000 delovnih mest. To vključuje neposredna in posredna delovna mesta v proizvodnji, delovna mesta v industrijah višje v prodajni verigi, delovna mesta na področju dodatkov za kolesa, delovna mesta v prodajalnah koles itd.

(154) Na podlagi navedenega je podaljšanje ukrepov v interesu industrije Unije.

7.2 **Interes sestavljavcev**

(155) Komisija je vzpostavila stik z vsemi znanimi uporabniki in nepovezanimi uvozniki.

(156) Po začetku se je javila in predložila pripombe samo *ad hoc* skupina v imenu osmih malih družb v Uniji, ki sestavljajo dele za električna kolesa, uvožene iz Kitajske in drugih tretjih držav. Njihova glavna pripomba se je nanašala na izvajanje ukrepov proti uvozu delov za (običajna) kolesa iz Kitajske, ki povzroča negotovost glede pravnih pravil za uvoz sestavnih delov za električna kolesa in zato otežuje uvoz delov za električna kolesa, za katere ukrepi ne veljajo. Skupina je nasprotovala podaljšanju ukrepov, predvsem zaradi sedanjih težav z uvozom sestavnih delov in tveganja razširitve ukrepov na te sestavne dele električnih koles, pri čemer je trdila, da bi bil nadzor trga za preverjanje skladnosti uvoza iz LRK z vsemi ustreznimi predpisi učinkovitejši pri obravnavanju uvoza električnih koles iz Kitajske, s katerimi se nepošteno trguje ter ki so pogosto nezakonita in nevarna.

(157) Vendar je Komisija menila, da ni realistično pričakovati, da se bo škoda, ki jo povzroča uvoz dampinških električnih koles iz LRK, preprečila samo z nadzorom trga in regulativnimi ukrepi. Poleg tega vprašanja izvrševanja carinskih predpisov v zvezi z uvozom sestavnih delov električnih koles ne morejo upravičiti prenehanja ukrepov, ki so imeli predvideni učinek. Vsekakor pa izvrševanje ukrepov ne spada v obseg preiskave.

(158) Po razkritju je *ad hoc* skupina ponovila iste trditve. Trdila je, da bi se morala Komisija osredotočiti na krepitev nadzora trga in ne na razširitev ukrepov trgovinske zaščite, da bi se odpravili temeljni vzroki izkrivljanja trga in zagotovili enaki konkurenčni pogoji za vse deležnike. Po mnenju *ad hoc* skupine ukrepi trgovinske zaščite nenamerno ustvarjajo regulativni okvir, ki spodbuja uvoz podstandardnih in nevarnih koles, hkrati pa otežuje delovanje resnih proizvajalcev električnih koles iz LRK z dolgoročnimi ambicijami na trgu Unije.

(159) Komisija je menila, da so bili argumenti *ad hoc* skupine obravnavani že v uvodni izjavi 156. Ker niso bile predložene nobene nove vsebinske pripombe v zvezi s tem, je bil sklep iz uvodne izjave 157 potrjen.

(160) *Ad hoc* skupina je trdila tudi, da razveljavitev ukrepov trgovinske zaščite ne bi povzročila znatnega povečanja škodljivega uvoza, saj je po njenem mnenju skromen 4,4-odstotni tržni delež kitajskega uvoza v OPP ovrgel trditev, da kitajski uvoz predstavlja znatno grožnjo.

(161) Komisija je menila, da se je tržni delež v OPP povečal na 4,4 % v razmerah, ko so veljali ukrepi trgovinske zaščite. Zaradi ukrepov trgovinske zaščite je kitajski uvoz v obravnavanem obdobju pridobil le 2,1 odstotne točke tržnega deleža. Ob upoštevanju privlačnosti trga Unije, proizvodne in proste zmogljivosti v LRK ter razmerja med izvoznimi cenami za tretje države in ravnjo cen v Uniji je Komisija sklenila, da bi se v primeru razveljavitve ukrepov znatno povečal dampinški uvoz iz LRK po cenah na škodljivi ravni. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

(162) Poleg tega je *ad hoc* skupina trdila, da se je Komisija oprla na nepreverjene informacije in trditve, zlasti tiste informacije in trditve, ki jih je predložil vložnik, pa ogrožajo nepristranskost preiskave.

(163) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 31 in 32, je Komisija za ugotovitve v zvezi z nadaljevanjem ali ponovitvijo dampinga in škode uporabila člen 18 osnovne uredbe, saj izvozniki/proizvajalci iz LRK v preiskavi niso sodelovali. Posledično so ugotovitve v zvezi z verjetnostjo nadaljevanja ali ponovitve dampinga in škode temeljile na razpoložljivih dejstvih, zlasti informacijah, predloženih v zahtevku za pregled, in informacijah, ki so jih predložile sodelujoče strani med preiskavo v zvezi s pregledom (tj. vložnik in vzorčeni proizvajalci Unije). Vse informacije, ki so jih predložili vzorčeni proizvajalci Unije, so bile temeljito preverjene. Na podlagi tega je bila ta trditev zavrnjena.

7.3 **Interes uporabnikov in nepovezanih uvoznikov**

(164) Razen zgoraj navedenega stališča se noben uporabnik ali nepovezani uvoznik ni javil in sodeloval v tej preiskavi s predložitvijo izpolnjenega vprašalnika. Komisija je na podlagi informacij, ki jih je imela na voljo, ugotovila, da ni dokazov, ki bi nasprotovali sklepu iz prvotne preiskave, da negativnih učinkov na nepovezane uvoznike ni mogoče šteti za nesorazmerne in da jih zmanjšuje razpoložljivost drugih virov dobave. Pozitivni učinki izravnalnih ukrepov na trg Unije, zlasti na industrijo Unije, so prevladali nad morebitnim negativnim učinkom na druge interesne skupine. Preiskava je dejansko potrdila, da je poleg Kitajske vedno več tudi drugih virov dobave iz tretjih držav. Zato je Komisija sklenila, da nadaljevanje ukrepov ne bi nesorazmerno škodovalo uporabnikom in uvoznikom.

7.4 **Sklep o interesu Unije**

(165) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da ni utemeljenih razlogov proti ohranitvi veljavnih ukrepov za uvoz izdelka, ki se pregleduje, s poreklom iz LRK, ki bi bili v interesu Unije.

8. **PROTIDAMPINŠKI UKREPI**

(166) Na podlagi sklepov Komisije o nadaljevanju dampinga, ponovitvi škode in interesu Unije bi bilo treba protidampinške ukrepe za uvoz električnih koles s poreklom iz LRK ohraniti.

(167) Da bi se zmanjšalo tveganje izogibanja ukrepom zaradi razlike v stopnjah dajatev, so potrebni posebni ukrepi, da se zagotovi uporaba individualnih protidampinških dajatev. Individualne protidampinške dajatve se uporabljajo le ob predložitvi veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic. Ta račun mora ustrezati zahtevam iz člena 1(3) te uredbe. Dokler tak račun ni predložen, bi morala za uvoz veljati protidampinška dajatev, ki se uporablja za „vse druge družbe“.

(168) Čeprav je predložitev tega računa potrebna, da lahko carinski organi držav članic uporabijo individualne stopnje protidampinške dajatve in izvzetja za uvoz, to ni edini element, ki ga morajo carinski organi upoštevati. Četudi predloženi račun izpolnjuje vse zahteve iz člena 1(3) te uredbe, morajo carinski organi držav članic izvajati svoje običajne kontrole in lahko, kot v vseh drugih primerih, zahtevajo dodatne dokumente (odpremne listine itd.) za preverjanje točnosti navedb v deklaraciji in zagotovitev, da je uporaba nižje stopnje dajatve, ki temu sledi, upravičena v skladu s carinsko zakonodajo.

(169) Če bi se po uvedbi zadevnih ukrepov obseg izvoza ene od družb, za katere veljajo nižje individualne stopnje dajatev, znatno povečal, bi se tako povečanje obsega lahko obravnavalo kot sprememba v vzorcu trgovanja, nastala zaradi uvedbe ukrepov v smislu člena 13(1) osnovne uredbe. V takih okoliščinah in če so izpolnjeni pogoji, se lahko začne preiskava proti izogibanju. S to preiskavo se lahko med drugim preuči potreba po odpravi individualnih stopenj dajatve in posledični uvedbi dajatve na ravni države.

(170) Stopnje protidampinške dajatve za posamezne družbe, opredeljene v tej uredbi, se uporabljajo izključno za uvoz izdelka, ki se pregleduje, s poreklom iz LRK, ki ga proizvajajo poimensko navedeni pravni subjekti. Za uvoz izdelka, ki se pregleduje, ki ga proizvaja katera koli druga družba, ki ni posebej navedena v izvedbenem delu te uredbe, vključno s subjekti, povezanimi z izrecno navedenimi družbami, bi morala veljati stopnja dajatve, ki se uporablja za „vse druge družbe“. Zanje se ne bi smela uporabljati nobena individualna stopnja protidampinške dajatve.

(171) Družba lahko zahteva uporabo teh individualnih stopenj protidampinške dajatve, če naknadno spremeni ime svojega subjekta. Zahtevek je treba nasloviti na Komisijo ([57]). Vsebovati mora vse relevantne informacije, s katerimi je mogoče dokazati, da sprememba ne vpliva na upravičenost družbe do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja. Če sprememba imena družbe ne vpliva na njeno upravičenost do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja, se v *Uradnem listu Evropske unije* objavi uredba o spremembi imena.

(172) Vse zainteresirane strani so bile obveščene o bistvenih dejstvih in premislekih, na podlagi katerih je bilo predvideno priporočilo za ohranitev obstoječih ukrepov. Po tem razkritju jim je bil določen tudi rok za predložitev stališč.

(173) Izvoznik ali proizvajalec, ki v obdobju, ki je bilo uporabljeno za določitev stopnje dajatve, ki se trenutno uporablja za njegov izvoz, zadevnega izdelka ni izvažal v Unijo, lahko od Komisije zahteva, naj zanj velja stopnja protidampinške dajatve za sodelujoče družbe, ki niso bile vključene v vzorec. Komisija bi morala ugoditi taki zahtevi, če so izpolnjeni trije pogoji. Novi proizvajalec izvoznik bi moral dokazati, da: (i) v obdobju, uporabljenem za določitev stopnje dajatve, ki se uporablja za njegov izvoz, zadevnega izdelka ni izvažal v Unijo; (ii) ni povezan z družbo, ki je to počela in se zato zanjo uporabljajo protidampinške dajatve, ter (iii) je po tem izvažal zadevni izdelek ali prevzel nepreklicno pogodbeno obveznost, da bo izvozil znatno količino v Unijo.

(174) V skladu s členom 109 Uredbe (EU, Euratom) 2018/1046 Evropskega parlamenta in Sveta ([58]) se obresti, ki jih je treba plačati, kadar je treba znesek povrniti na podlagi sodbe Sodišča Evropske unije, izračunajo z obrestno mero, ki jo Evropska centralna banka uporablja v svojih operacijah glavnega refinanciranja, objavljeno v seriji C *Uradnega lista Evropske unije*, in ki velja na prvi koledarski dan posameznega meseca.

(175) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 15(1) Uredbe (EU) 2016/1036 –

([57]) Evropska komisija, Generalni direktorat za trgovino, Direktorat G, Rue de la Loi 170/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

([58]) Uredba (EU, Euratom) 2018/1046 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. julija 2018 o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije, spremembi uredb (EU) št. 1296/2013, (EU) št. 1301/2013, (EU) št. 1303/2013, (EU) št. 1304/2013, (EU) št. 1309/2013, (EU) št. 1316/2013, (EU) št. 223/2014, (EU) št. 283/2014 in Sklepa št. 541/2014/EU ter razveljavitvi Uredbe (EU, Euratom) št. 966/2012 (UL L 193, 30.7.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Uvede se dokončna protidampinška dajatev na uvoz koles, s pedali, s pomožnim električnim motorjem, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 8711 60 10 in ex 8711 60 90 (oznaka TARIC 8711 60 90 10).

2. Stopnje dokončne protidampinške dajatve, ki se uporabljajo za neto ceno franko meja Unije pred plačilom dajatve za izdelek iz odstavka 1, ki ga proizvajajo spodaj navedene družbe:

Država	Družba	Protidampinška dajatev	Dodatna oznaka TARIC
Ljudska republika Kitajska	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd in 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
	Druge sodelujoče družbe v prvotni protidampinški preiskavi (razen družb, za katere velja vzporedna stopnja izravnalne dajatve za vse druge družbe) iz Priloge I	24,2 %	
	Druge sodelujoče družbe v prvotni protidampinški preiskavi, za katere velja vzporedna stopnja izravnalne dajatve za vse druge družbe in so navedene v Prilogi II	16,2 %	
	Družbe, ki niso sodelovale v prvotni protidampinški preiskavi, so pa sodelovale v vzporedni prvotni protisubvencijski preiskavi in so navedene v Prilogi III	70,1 %	
	Vse druge družbe	62,1 %	C999

3. Pogoj za uporabo individualnih stopenj dajatve, določenih za družbe iz odstavka 2, je predložitev veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic, ki vsebuje izjavo z datumom in podpisom uradnika subjekta, ki izdaja take račune, ter njegovim imenom in funkcijo, in sicer: „Podpisani potrjujem, da je (količina) (izdelka, ki se pregleduje), prodanega za izvoz v Evropsko unijo, ki ga zajema ta račun, proizvedla družba (ime in naslov družbe) (dodatna oznaka TARIC) v [zadevna država]. Izjavljam, da so podatki na tem računu popolni in resnični.“ Dokler tak račun ni predložen, se uporabi dajatev, ki se uporablja za vse druge družbe.

4. Člen 1(2) se lahko spremeni, da se dodajo novi proizvajalci izvozniki iz Ljudske republike Kitajske in se zanje uvede ustrezna tehtana povprečna stopnja protidampinške dajatve za sodelujoče družbe, ki niso vključene v vzorec. Novi proizvajalec izvoznik predloži dokaze, da:

(a) v obdobju od 1. oktobra 2016 do 30. septembra 2017 (v nadaljnjem besedilu: obdobje prvotne preiskave) ni izvažal blaga iz člena 1(1) s poreklom iz Ljudske republike Kitajske;

(b) ni povezan z izvoznikom ali proizvajalcem, za katerega veljajo ukrepi, uvedeni s to uredbo, in ki je ali bi lahko sodeloval v preiskavi, ki je privedla do uvedbe dajatve, ter

(c) je izdelek, ki se pregleduje, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske dejansko izvažal ali je prevzel nepreklicno pogodbeno obveznost, da bo po koncu obdobja prvotne preiskave izvozil znatno količino zadevnega izdelka v Unijo.

5. Če se bodo dokončne izravnalne dajatve, uvedene s členom 1 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2025/114 ([59]), spremenile ali odpravile, se bodo dajatve iz odstavka 2 povečale v enakem razmerju, pri čemer bodo omejene na dejansko ugotovljeno stopnjo dampinga ali ugotovljeno stopnjo škode, kot je ustrezno za posamezno družbo, in se bodo uporabljale od začetka veljavnosti te uredbe.

Kadar se izravnalna dajatev odšteje od protidampinške dajatve za nekatere proizvajalce izvoznike, zahtevki za nadomestilo v skladu s členom 21 Uredbe (EU) 2016/1037 sprožijo tudi oceno stopnje dampinga za tega proizvajalca izvoznika, ki prevladuje v obdobju preiskave v zvezi z nadomestilom. Znesek, ki se povrne vložniku zahtevka za nadomestilo, ne sme presegati razlike med pobrano dajatvijo ter kombinirano izravnalno in protidampinško dajatvijo, določeno v preiskavi v zvezi z nadomestilom.

6. Če ni določeno drugače, se uporabljajo veljavni carinski predpisi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 23. januarja 2025

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

([59]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/114 z dne 23. januarja 2025 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz električnih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 18 Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

PRILOGA I

Ime	Provinca	Dodatna oznaka 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, 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

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

PRILOGA II

Ime	Provinca	Dodatna oznaka 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

PRILOGA III

Ime	Provinca	Dodatna oznaka 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