

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/114

z dnia 23 stycznia 2025 r.

nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 18,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Obowiązujące środki**

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/72⁽²⁾ („rozporządzenie pierwotne”) Komisja Europejska („Komisja”) nałożyła cło wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL”, „państwo, którego dotyczy postępowanie” lub „Chiny”). Obecnie obowiązujące cła wyrównawcze wynoszą od 3,9 % do 17,2 % („pierwotne środki”). Dochodzenie, które doprowadziło do wprowadzenia pierwotnych środków, zwane jest dalej „pierwotnym dochodzeniem”.
- (2) W następstwie wyroku Sądu w sprawie T-243/19 cła wyrównawcze zostały ponownie nałożone na Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd w marcu 2023 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/610⁽³⁾. Ponownie nałożone cło ustalono na tym samym poziomie co w rozporządzeniu pierwotnym. W związku z tym obecnie obowiązujące stawki cła wyrównawczego odpowiadają stawkom ustanowionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/72.
- (3) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/73⁽⁴⁾ Komisja nałożyła również ostateczne środki antydumpingowe na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chin. Obecnie obowiązujące cła antydumpingowe wynoszą od 9,9 % do 70,1 %.

1.2. Wszczęcie przeglądu wygaśnięcia

- (4) 17 stycznia 2024 r. na podstawie art. 18 rozporządzenia podstawowego Komisja wszczęła postępowanie w sprawie przeglądu wygaśnięcia dotyczące przywozu do Unii rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej. Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁵⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”).

⁽¹⁾ OJ L 176, 30.6.2016, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/72 z dnia 17 stycznia 2019 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 16 z 18.1.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/610 z dnia 17 marca 2023 r. nakładające ponownie ostateczne cło wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w odniesieniu do przedsiębiorstwa Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd w związku z wyrokiem Sądu w sprawie T-243/19 (Dz.U. L 80 z 20.3.2023, s. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/73 z dnia 17 stycznia 2019 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 16 z 18.1.2019, s. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

⁽⁵⁾ Zawiadomienie o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia środków antysubsydyjnych stosowanych względem przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj>).

- (5) Komisja wszczęła dochodzenie w następstwie wniosku o dokonanie przeglądu złożonego 16 października 2023 r. przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Rowerów („wniosek” i „wnioskodawca”) w imieniu przemysłu Unii zajmującego się produkcją rowerów elektrycznych w rozumieniu art. 10 ust. 6 rozporządzenia podstawowego. We wniosku przedstawiono dowody wskazujące na prawdopodobieństwo kontynuacji subsydiowania oraz ponownego wystąpienia szkody dla przemysłu Unii, które uznano za wystarczające, by uzasadnić wszczęcie dochodzenia.
- (6) Przed wszczęciem przeglądu wygaśnięcia Komisja powiadomiła rząd Chin („rząd ChRL”) ⁽⁶⁾ o otrzymaniu należycie udokumentowanego wniosku oraz zaprosiła rząd ChRL do udziału w konsultacjach zgodnie z art. 10 ust. 7 rozporządzenia podstawowego. Rząd ChRL nie udzielił odpowiedzi i w związku z tym konsultacje nie odbyły się.

1.3. Okres objęty dochodzeniem przeglądownym i okres badany

- (7) Dochodzenie dotyczące subsydiowania i powstałej szkody objęło okres od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r. („okres objęty dochodzeniem przeglądownym” lub „ODP”). Badanie tendencji mających znaczenie dla oceny prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia szkody objęło okres od 1 stycznia 2020 r. do końca okresu objętego dochodzeniem przeglądownym („okres badany”).

1.4. Zainteresowane strony

- (8) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wezwała zainteresowane strony do skontaktowania się z nią w celu wzięcia udziału w dochodzeniu. Ponadto Komisja wyraźnie poinformowała wnioskodawcę, wszystkich znanych producentów unijnych, znanych producentów w ChRL oraz władze ChRL, znanych importerów, użytkowników, a także stowarzyszenia, o których wiadomo, że są zainteresowane, o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia i zaprosiła te podmioty do wzięcia w nim udziału.
- (9) Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag na temat wszczęcia przeglądu wygaśnięcia oraz złożenia wniosku o posiedzenie wyjaśniające przed Komisją lub rzecznikiem praw stron w postępowaniach w sprawie handlu. W imieniu ośmiu przedsiębiorstw w Unii, które montują części do rowerów elektrycznych przywożone z Chin i innych państw trzecich, zgłosiła się grupa ad hoc, która przedstawiła swoje uwagi. Uwagi te nie dotyczyły samego wszczęcia postępowania i zostały omówione w sekcji 6 poniżej, która dotyczy interesu Unii. Grupa ta zwróciła się również o posiedzenie wyjaśniające z udziałem Komisji, które odbyło się 30 kwietnia 2024 r.

1.5. Kontrola wyrywkowa

- (10) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja oznajmiła, że może dokonać kontroli wyrywkowej zainteresowanych stron zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego.

1.5.1. Kontrola wyrywkowa producentów unijnych

- (11) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że podjęła decyzję o ograniczeniu dochodzenia do uzasadnionej liczby producentów unijnych, dokonując kontroli wyrywkowej. Komisja wybrała próbę w oparciu o największą reprezentatywną ilość produkcji, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie.
- (12) Zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na temat wstępnego doboru próby. Nie otrzymano żadnych uwag dotyczących wstępnego doboru próby. Próbę uznano za reprezentatywną dla przemysłu Unii.

1.5.2. Kontrola wyrywkowa importerów

- (13) Aby podjąć decyzję co do konieczności przeprowadzenia kontroli wyrywkowej i, jeżeli konieczność taka została stwierdzona, aby dokonać doboru próby, Komisja zwróciła się do importerów niepowiązanych o udzielenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (14) Na pytania zawarte w formularzu kontroli wyrywkowej nie odpowiedział żaden importer niepowiązany.

⁽⁶⁾ W niniejszym rozporządzeniu termin „rząd ChRL” jest używany w szerokim znaczeniu i obejmuje Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej oraz wszystkie ministerstwa, departamenty, agencje i administracje na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym.

1.5.3. Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących w ChRL

- (15) Aby podjąć decyzję co do konieczności przeprowadzenia kontroli wyrywkowej i, jeżeli konieczność taka zostanie stwierdzona, aby dokonać doboru próby, Komisja wezwała wszystkich znanych producentów w Chińskiej Republice Ludowej do udzielenia informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu przeglądu. Ponadto Komisja zwróciła się do Misji Chińskiej Republiki Ludowej w Unii Europejskiej o wskazanie innych producentów, którzy ewentualnie byliby zainteresowani udziałem w dochodzeniu, lub skontaktowanie się z nimi.
- (16) Tylko dwóch producentów eksportujących z Chińskiej Republiki Ludowej udzieliło odpowiedzi w ramach kontroli wyrywkowej, w związku z czym uznano, że kontrola wyrywkowa nie jest konieczna. Te dwa przedsiębiorstwa reprezentowały jednak łącznie mniej niż 0,1 % chińskiej branży rowerów elektrycznych pod względem (i) wywozu do Unii, (ii) sprzedaży krajowej oraz (iii) chińskiej mocy produkcyjnych w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym. Komisja stwierdziła zatem, że tych dwóch przedsiębiorstw nie można uznać za reprezentatywne dla chińskiej branży rowerów elektrycznych do celów dochodzenia w ramach przeglądu wygaśnięcia oraz że informacje dotyczące tych konkretnych przedsiębiorstw nie mogą stanowić podstawy reprezentatywnych ustaleń dotyczących całego wywozu z ChRL do Unii.
- (17) W związku z tym Komisja stwierdziła, że współpraca ze strony producentów rowerów elektrycznych w ChRL była niewystarczająca, aby dokonać reprezentatywnych ustaleń, i poinformowała oba przedsiębiorstwa, a także władze Chińskiej Republiki Ludowej, że zamierza zastosować art. 28 rozporządzenia podstawowego i oprzeć swoje ustalenia dotyczące kontynuacji lub ponownego wystąpienia subsydiowania i szkody w odniesieniu do przywozu z Chińskiej Republiki Ludowej na dostępnych faktach.

1.6. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i wizyty weryfikacyjne

- (18) Komisja zwróciła się do obu przedsiębiorstw, które udzieliły odpowiedzi w ramach kontroli wyrywkowej, o skontaktowanie się ze służbami Komisji w przypadku zamiaru udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu pomimo braku reprezentatywności branży rowerów elektrycznych w ChRL (zob. powyżej). Na etapie wszczęcia dochodzenia kopię kwestionariusza udostępniono w aktach do wglądu dla zainteresowanych stron i na stronie internetowej DG ds. Handlu. Nie wpłynęła żadna odpowiedź na pytania zawarte w kwestionariuszu.
- (19) 12 lutego 2024 r. Komisja przesłała kwestionariusz rządowi Chin („rząd ChRL”). Rząd ChRL został również poproszony o przekazanie szczegółowych kwestionariuszy (i) Chinese Export & Credit Insurance Corporation („Sinasure”), (ii) producentom i dystrybutorom silników do rowerów elektrycznych, akumulatorów oraz innych części i komponentów do rowerów elektrycznych oraz (iii) bankom i innym instytucjom finansowym, o których rząd ChRL wiedział, że udzielały kredytów przemysłowi, którego dotyczy postępowanie.
- (20) Komisja nie otrzymała odpowiedzi na wyżej wymienione kwestionariusze. W związku z tym w nocy werbalnej z dnia 5 kwietnia 2024 r. Komisja poinformowała rząd ChRL, że zamierza zastosować art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do informacji wymaganych w kwestionariuszach przesłanych rządowi ChRL, i zwróciła się do rządu ChRL o przedstawienie uwag na ten temat. Nie otrzymano żadnych uwag.
- (21) Komisja prowadziła dalsze badanie i weryfikację wszystkich informacji uważanych za niezbędne do ustalenia prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody oraz interesu Unii. Wizyty weryfikacyjne na podstawie art. 26 rozporządzenia podstawowego odbyły się na terenie następujących przedsiębiorstw:

Producenci unijni

- Cube Bikes, Niemcy;
- Accell Hunland, Węgry;
- Cross, Bułgaria.

1.7. Ujawnianie informacji

- (22) 25 października 2024 r. Komisja ujawniła istotne fakty i ustalenia, na podstawie których zamierza utrzymać obowiązujące cła wyrównawcze. Wszystkim stronom wyznaczono termin do zgłaszania uwag na temat ujawnionych informacji.
- (23) Kilka zainteresowanych stron przedstawiło uwagi, które zostały rozpatrzone przez Komisję i omówione w sekcjach 2.3, 3.9 i 6 poniżej. Jedna strona, która wystąpiła z wnioskiem o posiedzenie wyjaśniające, uzyskała taką możliwość.

2. PRODUKT OBJĘTY PRZEGLĄDEM, PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Produkt objęty przeglądem

- (24) Produkt objęty przeglądem jest taki sam jak w pierwotnym dochodzeniu, a mianowicie są to rowery pedałowe ze wspomaganymi pedałami, wyposażone w pomocniczy silnik elektryczny („rowery elektryczne” lub „rowery elektryczne typu e-bike”, obecnie objęte kodami CN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10).

2.2. Produkt objęty postępowaniem

- (25) Produkt objęty niniejszym dochodzeniem jest produktem objętym przeglądem pochodzącym z Chińskiej Republiki Ludowej.

2.3. Produkt podobny

- (26) W toku pierwotnego dochodzenia wykazano, a w przedmiotowym przeglądzie wygaśnięcia potwierdzono, że takie same podstawowe właściwości fizyczne i techniczne, a także te same podstawowe zastosowania mają następujące produkty:
- produkt objęty postępowaniem w przypadku wywozu do Unii;
 - produkt objęty przeglądem wytwarzany i sprzedawany na rynku krajowym Chińskiej Republiki Ludowej
 - produkt objęty przeglądem wytwarzany i sprzedawany przez producentów eksportujących do pozostałych państw świata; oraz
 - produkt objęty przeglądem wytwarzany i sprzedawany w Unii przez przemysł Unii.
- (27) Produkty te uznano zatem za produkty podobne w rozumieniu art. 2 lit. c) rozporządzenia podstawowego.
- (28) Po ujawnieniu ustaleń jedna ze stron stwierdziła, że Komisja powinna sprecyzować, że części przywożone przez zwolnionych importerów lub zwolnionych eksporterów zagranicznych na podstawie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1279 ⁽⁷⁾ nie powinny być uznawane za produkt objęty postępowaniem. Zdaniem tej strony należy wyjaśnić, że części produktu objętego postępowaniem, które mają być wykorzystane w odniesieniu do produktu objętego postępowaniem, nie podlegają cłom wyrównawczym, jeżeli są przywożone oddzielnie.
- (29) Komisja uznała, że takie wyjaśnienie nie było uzasadnione, ponieważ części nie są objęte środkami będącymi przedmiotem niniejszego przeglądu. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

⁽⁷⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1279 z dnia 8 maja 2024 r. dotycząca zwolnień z rozszerzonego cła antydumpingowego na niektóre części rowerowe pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 88/97 (Dz.U. L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. PRAWDOPODOBIENSTWO KONTYNUACJI SUBSYDIOWANIA

- (30) Zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego i jak stwierdzono w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja zbadała, czy jest prawdopodobne, że wygaśnięcie istniejących środków doprowadziłoby do kontynuacji subsydiowania.

3.1. Odmowa współpracy i wykorzystanie dostępnego stanu faktycznego zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego

- (31) 12 lutego 2024 r. Komisja przesłała kwestionariusz rządowi Chin („rząd ChRL”). Rząd ChRL został również poproszony o przekazanie szczegółowych kwestionariuszy (i) Chinese Export & Credit Insurance Corporation („Sinosure”), (ii) producentom i dystrybutorom silników do rowerów elektrycznych, akumulatorów oraz innych części i komponentów do rowerów elektrycznych oraz (iii) bankom i innym instytucjom finansowym, o których rząd ChRL wiedział, że udzielały kredytów przemysłowi objętemu postępowaniem.
- (32) Komisja nie otrzymała odpowiedzi na wyżej wymienione kwestionariusze. W związku z tym w nocy werbalnej z dnia 5 kwietnia 2024 r. Komisja poinformowała rząd ChRL, że zamierza zastosować art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do informacji wymaganych w kwestionariuszach przesłanych rządowi ChRL, i zwróciła się do rządu ChRL o przedstawienie uwag na ten temat. Nie otrzymano żadnych uwag.
- (33) Biorąc pod uwagę fakt, że współpraca ze strony producentów rowerów elektrycznych w ChRL była niewystarczająca, aby dokonać reprezentatywnych ustaleń do celów niniejszego przeglądu wygaśnięcia (zob. motywy 16 i 17 powyżej), oraz ze względu na brak współpracy ze strony rządu ChRL i innych odpowiednich stron w ChRL, do których zwrócono się o przekazanie informacji opisanych powyżej, Komisja, zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego, skorzystała z dostępnych faktów w celu ustalenia prawdopodobieństwa kontynuacji subsydiowania branży rowerów elektrycznych w ChRL.
- (34) W związku z powyższym Komisja wykorzystała na potrzeby swojej analizy wszystkie dostępne jej fakty, a w szczególności:
- a) informacje zawarte we wniosku;
 - b) ustalenia Komisji z pierwotnego dochodzenia określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/72;
 - c) ustalenia z ostatnich dochodzeń antysubsydyjnych przeprowadzonych przez Komisję w odniesieniu do promowanych gałęzi przemysłu w Chinach, takich jak przemysł cienkiego papieru powleczonego⁽⁸⁾ (dochodzenie w sprawie cienkiego papieru powleczonego), przemysł stali płaskiej walcowanej na gorąco⁽⁹⁾ (dochodzenie w sprawie wyrobów płaskich ze stali walcowanej na gorąco), przemysł włókien szklanych ciągłych (dochodzenie w sprawie włókien szklanych ciągłych)⁽¹⁰⁾ oraz przemysł przewodów światłowodowych (dochodzenie w sprawie przewodów światłowodowych)⁽¹¹⁾, w ramach których zbadano występowanie podobnych subsydiów;
 - d) Dokument roboczy służb Komisji w sprawie znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej na potrzeby dochodzeń w sprawie ochrony handlu („sprawozdanie dotyczące Chin”)⁽¹²⁾.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1647 z dnia 21 sierpnia 2023 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz niektórych rodzajów cienkiego papieru powleczonego pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 (Dz.U. L 207 z 22.8.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1123 z dnia 7 czerwca 2023 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz niektórych wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, z żeliwa, stali niestopowej i pozostałej stali stopowej, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037, Dz.U. L 148 z 8.6.2023, s. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/328 z dnia 24 lutego 2021 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz produktów z włókien szklanych ciągłych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 (Dz.U. L 65 z 25.2.2021, s. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/72 z dnia 18 stycznia 2022 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/2011 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 12 z 19.1.2022, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

⁽¹²⁾ SWD(2024)91 final z 10.4.2024.

3.2. Uwagi wstępne na temat branży rowerów elektrycznych w ChRL

- (35) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła wizję rządu ChRL dotyczącą poprawy funkcjonowania i promowania kluczowych gałęzi przemysłu, takich jak przemysł rowerów elektrycznych, realizowaną poprzez wdrażanie szeregu planów na szczeblu krajowym, lokalnym i sektorowym. W szczególności w 13. planie pięcioletnim na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego ChRL obejmującym lata 2016–2020 („13. plan pięcioletni”) uwzględniono pojazdy napędzane nowymi źródłami energii jako przemysł strategiczny⁽¹³⁾, natomiast w planie rozwoju przemysłu lekkiego dotyczącym tego samego okresu (2016–2020), przygotowanym przez rząd ChRL w celu wdrożenia 13. planu pięcioletniego, oraz w planie „Made in China 2025” wyraźnie wskazano branżę rowerów i akumulatorów jako kluczowe gałęzie przemysłu.
- (36) Jak opisano w rozporządzeniu pierwotnym⁽¹⁴⁾, w ramach planu rozwoju przemysłu lekkiego branża rowerowa i branża rowerów elektrycznych wymagają „techniki przekształcania technologii” za pośrednictwem „uprzemysłowienia produkcji rowerów z nowych materiałów, technicznej transformacji inteligentnej, przyjaznej środowisku i wydajnej linii produkcyjnej rowerów elektrycznych oraz kluczowych części”. W planie tym zalecono również „promowanie rozwoju branży rowerowej w kierunku lekkich, zróżnicowanych, modnych i inteligentnych konstrukcji. Przyspieszenie badań i rozwoju oraz stosowanie lekkiego materiału o wysokiej wytrzymałości, przekładni, systemu napędowego, nowych źródeł energii, inteligentnej technologii odczytu i technologii internetu rzeczy. Skoncentrowanie na opracowywaniu zróżnicowanych rowerów nadających się do reprezentacyjnych i codziennych celów, ćwiczeń i podnoszenia sprawności fizycznej, pokonywania długich tras w terenie i wysoce wydajnego systemu składania oraz rowerów elektrycznych spełniających wymogi standardowego i inteligentnego roweru elektrycznego z akumulatorem litowo-jonowym”. Ponadto w planie rozwoju przemysłu lekkiego zawarto wykaz konkretnych środków politycznych mających na celu promowanie kluczowych gałęzi przemysłu, takich jak branża rowerów elektrycznych i akumulatorów. Wskazano w szczególności środki dotyczące reformy rozszerzenia dostępu do rynku, zwiększenia wsparcia na rzecz polityki podatkowej oraz wsparcia finansowego.
- (37) Ponadto, w odniesieniu do konkretnie do branży rowerowej, w 13. planie pięcioletnim dotyczącym branży rowerowej i rowerów elektrycznych (2016–2020) wydanym przez chińskie stowarzyszenie rowerowe („CBA”) branżę rowerową uwzględniono wśród nowo powstających gałęzi przemysłu i stwierdzono, że: „nowo powstające gałęzie przemysłu były propagowane na szczeblu strategii krajowych, takich jak nowe źródła energii, nowe materiały, internet, oszczędność energii i ochrona środowiska oraz technologia informacyjna, tak więc nieuniknioną tendencją w przypadku tradycyjnych gałęzi przemysłu stało się wejście do społeczności średniej i wysokiej klasy. Szczególnie po piątej sesji plenarnej mającej na celu »propagowanie niskoemisyjnego rozwoju ruchu drogowego i transportu oraz zachęcanie do ekologicznego podróżowania rowerem«, branża rowerowa z pewnością skorzysta z nowych historycznych możliwości rozwoju”. W 13. planie dotyczącym branży rowerowej stwierdzono ponadto, że „skala wywozu rowerów i części zamiennych utrzyma się na stabilnym poziomie, a wywóz rowerów elektrycznych znacznie wzrośnie. Integracja przemysłu zostanie jeszcze bardziej wzmocniona, a wkład wiodących przedsiębiorstw do wielkości produkcji przekroczy 50 %. Przemysł będzie rozwijać, wspólnie budować i ulepszać 3–5 klastrów przemysłowych i charakterystyczne regiony. Z roku na rok będzie wzrastać udział rowerów średniej i wysokiej klasy oraz rowerów z akumulatorami litowymi”. Jednym z głównych zadań wymienionych w planie jest „dalsze promowanie rozwoju wysokiej klasy, różnorodnych, markowych rowerów w branży oraz stopniowe zwiększanie odsetka osób podróżujących rowerem oraz udziału rowerów średniej i wysokiej klasy; stworzenie lekkich inteligentnych rowerów elektrycznych zasilanych akumulatorami litowymi, a także stałe zwiększanie udziału w rynku rowerów z akumulatorami litowymi oraz udziału rowerów elektrycznych w wywozie”⁽¹⁵⁾.
- (38) Ponadto w katalogu podlegających weryfikacji i zatwierdzeniu przez rząd projektów inwestycyjnych rząd ChRL zasygnalizował nadanie większego priorytetu pojazdom zasilanym energią alternatywną, w tym rowerom elektrycznym: „Zdolność produkcyjna prowadząca do zwiększania liczby tradycyjnych pojazdów napędzanych paliwem podlega ścisłej kontroli, aby zasadniczo nowi producenci tradycyjnych pojazdów napędzanych paliwem nie byli już weryfikowani i zatwierdzani na potrzeby budowy pojazdów. Należy dołożyć starań, aby aktywnie kierować zdrowym i uporządkowanym rozwojem pojazdów napędzanych energią alternatywną”⁽¹⁶⁾.
- (39) Również w planie „Made in China 2025”, decyzji nr 40 i w Zarysie strategii krajowej w zakresie rozwoju naukowego i technologicznego w perspektywie średnio- i długoterminowej (2006–2020) wskazano branżę rowerów elektrycznych jako strategiczną/promowaną gałąź przemysłu o kluczowym znaczeniu, której rozwój należy traktować priorytetowo i wspierać⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 97–100.

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 101–106.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 109–113.

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motyw 114.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motyw 129.

- (40) Ponadto w pierwotnym dochodzeniu ustalono również, że rząd ChRL nie tylko promował branżę rowerów elektrycznych, ale również ich części, w szczególności silniki i akumulatory⁽¹⁸⁾, za pośrednictwem różnych planów na szczeblu krajowym, regionalnym i sektorowym. W szczególności w 13. planie pięcioletnim wyraźnie wskazano wspieranie rozwoju wysokowydajnego magazynowania energii, a w planie rozwoju przemysłu lekkiego branżę akumulatorów wymieniono jako kluczową. Ponadto części do rowerów, w szczególności akumulatory i metale lekkie wykorzystywane do produkcji ram, umieszczono w wykazie promowanych gałęzi przemysłu w „katalogu wytycznych dla przemysłu w zakresie inwestycji zagranicznych” oraz w „katalogu priorytetowych gałęzi przemysłu w kontekście inwestycji zagranicznych w Chinach Środkowych i Zachodnich”. Akumulatory litowo-jonowe wpisano również do wykazu promowanych gałęzi przemysłu w katalogu wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu.
- (41) W rozporządzeniu pierwotnym Komisja stwierdziła zatem, że branża rowerów elektrycznych i ich części jest traktowana jako gałąź przemysłu o znaczeniu podstawowym/strategicznym, której rozwój jest aktywnie realizowany przez rząd ChRL w ramach celu politycznego⁽¹⁹⁾.
- (42) We wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia potwierdzono, że rząd ChRL nadal aktywnie wspiera rozwój sektora rowerów elektrycznych i ich części, które są nadal uznawane za kluczowe gałęzie przemysłu w Chinach w ramach różnych dokumentów programowych i przepisów, jak określono poniżej.

14. plan pięcioletni

- (43) W 14. planie pięcioletnim („14. plan pięcioletni”) na lata 2021–2025 podkreślono strategiczną wizję rządu ChRL dotyczącą poprawy funkcjonowania i promowania kluczowych gałęzi przemysłu⁽²⁰⁾. Zgodnie z rozdziałem I jednym z głównych kierunków rozwoju jest promowanie modernizacji tradycyjnej struktury przemysłowej i pogłębienie „rewolucji technologicznej i transformacji przemysłowej”. Ta idea została szczegółowo omówiona w rozdziale IV, który służy opracowaniu zoptymalizowanego nowoczesnego systemu przemysłowego, tak aby Chiny stały się „potęgą wytwórczą”. Aby nowe gałęzie przemysłu „przyspieszyły i rozwinęły się”, plan wspiera rozwój i promuje produkcję „pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii oraz produktów ekologicznych i przyjaznych dla środowiska”, jak wskazano już w 13. planie pięcioletnim.
- (44) 14. plan pięcioletni jest dalej wdrażany za pomocą planów lokalnych i sektorowych, które wyznaczają kierunek polityki realizowanej w celu rozwoju strategicznych gałęzi przemysłu i sektorów.
- (45) Oprócz 14. planu pięcioletniego na każdym szczeblu poniżej centralnego jest on realizowany wraz z planami regionalnymi i lokalnymi w celu zapewnienia skutecznych działań. W szczególności:
- (46) W 14. planie pięcioletnim prowincji Tiencin dotyczącym wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego przewidziano przyspieszenie transformacji w „miasto o dużych zdolnościach produkcyjnych”⁽²¹⁾. Tiencin uznaje branżę rowerów / rowerów elektrycznych za „korzystną branżę”, którą należy „energicznie” rozwijać⁽²²⁾. Pojazdy napędzane nowymi źródłami energii są również głównym priorytetem w Tiencin, ponieważ prowincja pragnie rozwijać pojazdy energooszczędne i napędzane nowymi źródłami energii. W planie prowincji Tiencin przewiduje się rozszerzenie przemysłu akumulatorów litowo-jonowych poprzez rozwój materiałów, takich jak nikiel, grafit i węgiel krzemowy, aby przyspieszyć ich stosowanie w pojazdach napędzanych nowymi źródłami energii. Inne materiały istotne dla produkcji rowerów elektrycznych, takie jak blachy ze stopów magnezu i aluminium wykorzystywane do produkcji części, np. piast kół, stal wysokiej klasy do produkcji prętów stalowych i drutów stalowych, również stanowią jeden z głównych obszarów objętych wsparciem⁽²³⁾. W ramach wsparcia 14. planu pięcioletniego biuro spraw zagranicznych władz prowincji Tiencin opublikowało wykaz 33 zachęt politycznych na rzecz poprawy sytuacji gospodarczej w pierwszym kwartale 2023 r., w którym uwzględniono subsydia w wysokości do 50 mln RMB na przedsiębiorstwo⁽²⁴⁾.

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 116–128.

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motyw 130.

⁽²⁰⁾ NPC, 2021, Zarys 14. planu pięcioletniego na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego Chińskiej Republiki Ludowej oraz długoterminowej wizji na 2035 r., dokument dostępny pod adresem: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (dostęp w dniu: 22.11.2023 r.) (w języku chińskim).

⁽²¹⁾ „14. plan pięcioletni” na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego w Tiencinie.

⁽²²⁾ Tamże, s. 23–24.

⁽²³⁾ Tamże, s. 14–20.

⁽²⁴⁾ 33 Zachęty polityczne Tiencinu na rzecz poprawy sytuacji gospodarczej w I kw. 2023 r., pkt 10, 17, 18.

- (47) W planie na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego w prowincji Jiangsu przedstawionym w 14. planie pięcioletnim jako jeden z celów wskazano rozwój przemysłu wytwórczego. Pojazdy napędzane nowymi źródłami energii są jednym z kluczowych priorytetów przemysłowych, które będą wspierane za pomocą programów badawczo-rozwojowych oraz poprzez promowanie fuzji i przejęć⁽²⁵⁾. Akumulatory litowo-jonowe uznaje się za podstawowe produkty dla pojazdów elektrycznych, a ich rozwój należy wspierać poprzez realizację programów badawczo-rozwojowych⁽²⁶⁾.
- (48) Plan działania na rzecz wspierania stałego postępu i poprawy jakości gospodarki przemysłowej w prowincji Zhejiang przewiduje wzmocnienie łańcucha przemysłowego ze szczególnym uwzględnieniem niektórych gałęzi przemysłu, w tym pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Pojazdy napędzane nowymi źródłami energii są jednym z dwudziestu siedmiu sektorów, które mają otrzymać wsparcie finansowe od prowincji Zhejiang⁽²⁷⁾.
- (49) W planie działania na rzecz rozwoju strategicznych klastrów przemysłowych w ramach nowoczesnego przemysłu lekkiego i włókienniczego w prowincji Guangdong (2021–2025) przykładnie rowerowe wymieniono wśród kluczowych technologii i materiałów w kluczowych sektorach nowoczesnego przemysłu lekkiego i włókienniczego. W planie wymieniono pięć miast prowincji Guangdong jako chińskie „doliny rowerowe” (tj. Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan i Zhongshan)⁽²⁸⁾.
- (50) Jeśli chodzi o rozpatrywany sektor przemysłu, chińskie stowarzyszenie rowerowe („CBA”) opublikowało 14. plan pięcioletni dotyczący rowerów i rowerów elektrycznych, aby utorować drogę chińskiej ekspansji rowerów i rowerów elektrycznych na rynkach zagranicznych. Jak potwierdzono również w pierwotnym dochodzeniu⁽²⁹⁾, CBA jest organem publicznym w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego. CBA jest spółką zależną Chińskiej Krajowej Rady Przemysłu Lekkiego („CNLIC”), byłego Ministerstwa Przemysłu Lekkiego. Ponadto rada dyrektorów CBA jest ściśle powiązana z rządem ChRL. Co więcej, dyrektor generalny lub prezes przedsiębiorstwa państwowego lub stowarzyszenia rowerowego zawsze musi należeć do Komunistycznej Partii Chin („KPCh”). Nawet w zarządzie prywatnych przedsiębiorstw zajmujących się produkcją rowerów elektrycznych, które są członkami CBA i należą do rady CBA, zawsze musi zasiadać członek KPCh, co potwierdza charakter CBA jako organu publicznego.
- (51) Zgodnie z 14. planem dotyczącym branży rowerowej ogólną sytuacją w zakresie rozwoju branży rowerów / rowerów elektrycznych należy zarządzać w drodze reform „w sposób scentralizowany” oraz poprzez skupienie się na ogólnym celu, jakim jest poprawa jakości, zwiększenie efektywności oraz modernizacja i rozbudowa kraju o silnym przemyśle rowerowym / przemyśle rowerów elektrycznych. W planie określono również cele dotyczące utrzymania znacznej wielkości wywozu rowerów /rowerów elektrycznych oraz zwiększenia udziału chińskich producentów w rynku międzynarodowym⁽³⁰⁾. Cele te należy osiągnąć poprzez wdrażanie polityk wspierających, takich jak przyznawanie specjalnych środków na wspieranie rozwoju branży rowerowej / rowerów elektrycznych⁽³¹⁾.
- (52) W 14. planie pięcioletnim dotyczącym rowerów i rowerów elektrycznych opisano trzy aspekty rozwoju chińskiej branży rowerów / rowerów elektrycznych na okres wykraczający po zakończeniu obowiązywania 14. planu pięcioletniego: (i) do 2025 r. tworzenie potężnego państwa produkującego rowery / rowery elektryczne ma zostać utrwalone w drodze modernizacji; (ii) do 2035 r. chiński przemysł rowerów / rowerów elektrycznych zyska dominującą pozycję na rynku międzynarodowym; (iii) do połowy stulecia Chiny staną się producentem rowerów / rowerów elektrycznych⁽³²⁾. Oprócz ogólnego krajowego planu dla branży rowerów / rowerów elektrycznych 14. plan pięcioletni dotyczący rowerów i rowerów elektrycznych przewiduje „regionalne skoordynowane strategie rozwoju”⁽³³⁾. Dziesięciu regionom i prowincjom⁽³⁴⁾ polecono wdrożenie przewidzianej struktury przemysłowej w celu promowania produkcji rowerów elektrycznych, rowerów i części do rowerów z myślą o rozwoju w wymiarze globalnym.

⁽²⁵⁾ Plan na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego w prowincji Jiangsu, s. 42.

⁽²⁶⁾ Tamże, s. 27.

⁽²⁷⁾ Plan działania na rzecz wspierania stałego postępu i poprawy jakości gospodarki przemysłowej w prowincji Zhejiang, s. 2 i 15.

⁽²⁸⁾ Plan działania na rzecz rozwoju strategicznych klastrów przemysłowych w ramach nowoczesnego przemysłu lekkiego i włókienniczego w prowincji Guangdong (2021–2025), s. 12 i 15.

⁽²⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72 („pierwotne dochodzenie w sprawie rowerów elektrycznych z Chin”).

⁽³⁰⁾ 14. plan pięcioletni dotyczący rowerów i rowerów elektrycznych, s. 3–4 i 13–14. Dokument dostępny w internecie pod adresem: <https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html>.

⁽³¹⁾ Tamże, s. 59 i 62–63.

⁽³²⁾ Tamże, s. 27 i 28.

⁽³³⁾ Tamże, s. 35–37.

⁽³⁴⁾ Tiencin, strefa wzajemnego rozwoju rowerów i części Wuqing, prowincja Hebei, prowincja Jiangsu, baza wywozu rowerów Suzhou, prowincja Zhejiang, strefa koncentracji produkcji i wywozu rowerów elektrycznych Taizhou, prowincja Guangdong, baza przemysłowa badań i rozwoju oraz projektowania rowerów sportowych Foshan i prowincja Guangxi.

- (53) Innym ważnym dokumentem strategicznym są wytyczne w sprawie promowania wysokiej jakości rozwoju przemysłu lekkiego, w których przewidziano szereg środków wsparcia dla chińskiego przemysłu rowerów, rowerów elektrycznych i komponentów do nich ⁽³⁵⁾. Celem wytycznych jest promowanie innowacji i produkcji wszystkich rodzajów rowerów i rowerów elektrycznych oraz rozwój produkcji akumulatorów na potrzeby transformacji cyfrowej i ekologicznej. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez środki wsparcia fiskalnego i finansowego, tworzenie zintegrowanych klastrów przemysłowych oraz przyznawanie korzyści w ramach polityki dotyczącej inicjatywy Pasa i Szlaku oraz polityki działania w wymiarze globalnym ⁽³⁶⁾.

Made in China 2025

- (54) Inicjatywa „Made in China 2025” stanowi politykę przemysłową realizowaną pod przywództwem państwa, której celem jest zapewnienie ChRL dominującej pozycji w światowej produkcji zaawansowanych technologii za pomocą subsydiów rządowych, za pośrednictwem przedsiębiorstw państwowych i nabywania praw własności intelektualnej, a tym samym zastąpienie zagranicznych mocy produkcyjnych ⁽³⁷⁾. Biuro przedstawiciela Stanów Zjednoczonych ds. handlu („USTR”) ustaliło również, że państwo chińskie ustanowiło fundusze w wysokości ponad 500 mld USD dostępne na wsparcie wskazanych gałęzi przemysłu ⁽³⁸⁾.
- (55) Polityka „Made in China 2025” obejmuje środki bezpośrednio związane z produkcją rowerów elektrycznych, wymieniając strategiczne zadania, które należy zrealizować do 2025 r., takie jak intensyfikacja „wysiłków w zakresie badań i rozwoju zaawansowanych technologii, procesów i urządzeń energooszczędnych i ochrony środowiska”, zintensyfikowanie „badań naukowych nad produktami ekologicznymi i rozwoju tych produktów, upowszechnienie technik lekkich konstrukcji, niskiego zużycia energii i łatwego odzysku, stałe promowanie efektywności energetycznej produktów wykorzystujących energię końcową, w tym silników, kotłów, silników spalinowych i urządzeń elektrycznych, [...] oraz energiczne propagowanie ekologicznego i niskoemisyjnego rozwoju przemysłu nowych materiałów, nowych źródeł energii i wysokiej klasy sprzętu” ⁽³⁹⁾.

Decyzja nr 40

- (56) Decyzja nr 40 Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej jest dokumentem prawnym wydanym w 2005 r., mającym na celu promowanie dostosowania struktury przemysłowej w Chinach poprzez zachęcanie do rozwoju sektorów zaawansowanych technologicznie i eliminację przestarzałych mocy produkcyjnych ⁽⁴⁰⁾. „Katalog wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej”, który jest środkiem służącym wykonaniu decyzji nr 40, zawiera kluczowe wytyczne dla rządu ChRL dotyczące projektów inwestycyjnych oraz formułowania i wdrażania strategii politycznych w zakresie finansów publicznych, opodatkowania, kredytów, przywozu i wywozu, a także gruntów ⁽⁴¹⁾.
- (57) Decyzja nr 40, która jest prawnie wiążąca dla organów publicznych i podmiotów gospodarczych w ChRL, dzieli różne sektory przemysłu na trzy kategorie, a mianowicie: projekty promowane, ograniczone i zakazane. Zgodnie z decyzją nr 40 za promowane uznano kilka istotnych sektorów, które następnie otrzymują szereg subsydiów (Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej poleca wszystkim chińskim instytucjom finansowym udzielenie wsparcia kredytowego i obiecuje wdrożenie „innych preferencyjnych polityk w odniesieniu do promowanych projektów”). W szczególności w wydaniu katalogu wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej z 2019 r. ⁽⁴²⁾ akumulatory i materiały lekkie sklasyfikowano w kategorii sektorów „promowanych” (w rozdziale XIX).

⁽³⁵⁾ Wytyczne w sprawie promowania wysokiej jakości rozwoju przemysłu lekkiego, 2022 r., dokument dostępny na stronie internetowej: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

⁽³⁶⁾ Tamże, pkt 17, 18, 20, 21 i 23.

⁽³⁷⁾ Obwieszczenie Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie publikacji „Made in China 2025”, dostępne pod adresem: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽³⁸⁾ USTR, „2019 Report to Congress on China’s WTO Compliance”, marzec 2020 r., s. 31 (dokument dostępny pod adresem: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

⁽³⁹⁾ Obwieszczenie Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie publikacji „Made in China 2025”, dostępne pod adresem: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽⁴⁰⁾ Dokument dostępny pod adresem <http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/>.

⁽⁴¹⁾ Decyzja Rady Państwa nr 40 w sprawie promulgacji i wdrożenia tymczasowych przepisów w zakresie promowania dostosowania struktury przemysłowej (2005 r.); Katalog wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej (2019 r.) (dostępny pod adresem: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

⁽⁴²⁾ Katalog wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej (2019 r.), s. 17 (dostępny pod adresem: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

- (58) Ponadto części do rowerów, a w szczególności akumulatory i metale lekkie wykorzystywane do produkcji ram rowerowych umieszczono w wykazie „promowanych gałęzi przemysłu” w katalogu sektorów zachęcających do inwestycji zagranicznych (wersja z 2020 r.) ⁽⁴³⁾.

Wnioski

- (59) Na podstawie powyższych ustaleń i ze względu na brak jakichkolwiek innych informacji należy uznać, że rowery elektryczne i ich łańcuch dostaw nadal należą do sektorów „promowanych” przez rząd ChRL i w związku z tym korzystają z ciągłego wsparcia rządu ChRL, które obejmuje dostęp do preferencyjnego finansowania, zwolnienia podatkowe, materiały do produkcji za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia (grunty, akumulatory, silniki itp.), a także dostęp do programów dotacji zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym i lokalnym.

3.3. Subsydia i programy subsydiowania zbadane w ramach przedmiotowego przeglądu wygaśnięcia

- (60) Ze względu na brak współpracy Komisja na podstawie art. 28 rozporządzenia podstawowego postanowiła zbadać, po pierwsze, czy subsydia objęte środkami wyrównawczymi w pierwotnym dochodzeniu, o których mowa we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, nadal przynosiły korzyści przemysłowi rowerów elektrycznych w ChRL w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym, a po drugie, czy istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji subsydiowania w przypadku wygaśnięcia środków.

- (61) Subsydia lub programy subsydiowania, o których mowa:

- a) Finansowanie preferencyjne

Kredyty i linie kredytowe

- b) Ubezpieczenie kredytów eksportowych

- c) Dostarczanie towarów przez rząd za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

Dostarczanie silników za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

Dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

Przyznawanie prawa do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

- d) Programy zwolnień z podatków bezpośrednich i ulg w zakresie podatków bezpośrednich

Przywileje w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie

Odliczenia wydatków na badania i rozwój od podatku dochodowego od przedsiębiorstw

Zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami

- e) Programy w zakresie podatków pośrednich i należności celnych przywózowych

Zwolnienia z VAT oraz obniżki w zakresie należności celnych przywózowych za stosowanie urządzeń i technologii pochodzących z przywozu

- f) Programy dotacji

Dotacje ad hoc udzielane przez organy gminne/regionalne

3.4. Finansowanie preferencyjne (kredyty, linie kredytowe)

3.4.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (62) W pierwotnym dochodzeniu ⁽⁴⁴⁾ Komisja ustaliła, że banki będące własnością państwa to organy publiczne, ponieważ pełniły funkcje rządowe, sprawując tym samym władzę rządową. Alternatywnie Komisja ustaliła również, że w każdym przypadku rząd ChRL powierzył i wyznaczył tym bankom wykonywanie funkcji, które normalnie należą do zadań rządu w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego.

⁽⁴³⁾ Katalog promowanych gałęzi przemysłu w kontekście inwestycji zagranicznych, pkt 129, 268, 269, 271 i 304 (wydanie z 2022 r., dostępne pod adresem: <https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf>).

⁽⁴⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.5.1.

- (63) Na podstawie normatywnych ram prawnych mających zastosowanie do sektora finansowego w ChRL, w szczególności art. 34 ustawy o bankach komercyjnych, art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów i decyzji nr 40, Komisja ustaliła również, że prywatnym bankom komercyjnym w Chinach powierzono lub wyznaczono w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego zadanie prowadzenia polityki rządu ⁽⁴⁵⁾.
- (64) W pierwotnym dochodzeniu Komisja stwierdziła zatem, że wszystkie instytucje finansowe działające w ChRL realizowały politykę rządu i udzielały kredytów, a także linii kredytowych ⁽⁴⁶⁾, po stawkach preferencyjnych, przemysłowi rowerów elektrycznych, który uznano za przemysł promowany.
- (65) Ustalono, że korzyść w rozumieniu art. 3 pkt 2 i art. 6 lit. b) rozporządzenia podstawowego istniała w zakresie, w jakim kredyty i linie kredytowe były przyznawane na bardziej korzystnych warunkach niż warunki, jakie odbiorca mógłby uzyskać na wolnym rynku. Korzyść przyznana odbiorcom stanowiła różnicę między kwotą odsetek faktycznie zapłaconych przez przedsiębiorstwo a kwotą, jaką przedsiębiorstwo zapłaciłoby za porównywalny kredyt komercyjny / porównywalną linię kredytową na wolnym rynku ⁽⁴⁷⁾.
- (66) Ten program subsydiowania uznano za szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ instytucje udzielające kredytów udzielały kredytów preferencyjnych i linii kredytowych jedynie ograniczonej liczbie przedsiębiorstw/branż uznawanych przez rząd ChRL za kluczowe/strategiczne gałęzie przemysłu, z których jednym jest przemysł rowerów elektrycznych.
- (67) Stopa subsydiowania ustalona w pierwotnym dochodzeniu w odniesieniu do tego programu wynosiła od 0,23 % do 2,77 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.4.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (68) Wnioskodawca we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia przedstawił dowody świadczące o tym, że przemysł rowerów elektrycznych w ChRL nadal korzystał z finansowania preferencyjnego po wprowadzeniu pierwotnych środków ⁽⁴⁸⁾.
- (69) Według wnioskodawcy chińskie banki będące własnością państwa nadal dominują w chińskim systemie bankowym, a zatem odgrywają centralną rolę we wspieraniu i finansowaniu sektorów określonych przez rząd ChRL jako promowane. Utrzymuje on również, że preferencyjne finansowanie zapewniane przez banki będące własnością państwa wzrosło od 2021 r., w szczególności w odniesieniu do promowania czystej energii, ekologicznego transportu, redukcji emisji dwutlenku węgla i oszczędności energii w tradycyjnych gałęziach przemysłu ⁽⁴⁹⁾.
- (70) Dowody przedstawione przez wnioskodawcę wykazały, że producenci rowerów elektrycznych nadal otrzymywali kredyty preferencyjne i linie kredytowe od chińskich banków. Te kredyty i linie kredytowe zostały odnotowane w sprawozdaniach rocznych szeregu przedsiębiorstw produkujących. Na przykład producent rowerów elektrycznych, Yadea, w sprawozdaniu finansowym za 2022 r. wskazał dwa nieoprocentowane kredyty od samorządów lokalnych na budowę nowych zakładów produkcyjnych, wynoszące odpowiednio 460 mln CNY i 39 mln CNY ⁽⁵⁰⁾. Ponadto w 2022 r. inny producent rowerów elektrycznych, JoyKie, uzyskał linie kredytowe od kilku chińskich banków ⁽⁵¹⁾. Chociaż warunki zarówno kredytów, jak i linii kredytowych stanowią poufne dokumenty handlowe, wnioskodawca twierdzi, że podobnie jak w pierwotnym dochodzeniu, takie kredyty i linie kredytowe były nadal udzielane na preferencyjnych warunkach, jako że branża rowerów elektrycznych nadal stanowi promowaną gałąź przemysłu.

⁽⁴⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 218–222.

⁽⁴⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 222 i 297.

⁽⁴⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcje 3.5.4.2 i 3.5.4.3.

⁽⁴⁸⁾ Zob. pkt 63–87 i odpowiednie załączniki do otwartej wersji wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia.

⁽⁴⁹⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 40.

⁽⁵⁰⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 11, sprawozdanie roczne przedsiębiorstwa Yadea za 2022 r., s. 179 i 184.

⁽⁵¹⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 11, sprawozdanie roczne przedsiębiorstwa JoyKie za 2022 r., s. 107 i nast. oraz 508.

- (71) Komisja ustaliła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym ogólne ramy prawne, które istniały podczas pierwotnego dochodzenia i które służyły wyznaczeniu instytucji finansowych zadania polegającego na dostosowaniu się do celów polityki przemysłowej podczas podejmowania decyzji finansowych, nadal obowiązywały w Chinach. Od czasu pierwotnego dochodzenia państwo chińskie jeszcze bardziej wzmocniło kontrolę sprawowaną nad rynkiem finansowym, aby lepiej służyć interesom gospodarki realnej i osiągnąć cele chińskiej polityki przemysłowej, m.in. poprzez kierowanie funduszy do sektorów priorytetowych. Świadczy o tym w szczególności (i) art. 34 ustawy bankowej, który stanowi, że „banki komercyjne prowadzą swoją działalność kredytową stosownie do potrzeb krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego oraz zgodnie z polityką przemysłową państwa”, (ii) art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów, który stanowi, że odsetki od kredytów mogą być dotowane, jeżeli jest to zgodne z polityką państwa mającą na celu wspieranie wzrostu niektórych gałęzi przemysłu i obszarów gospodarczych, oraz (iii) decyzja nr 40, która określa, że niektóre sektory przemysłowe są „promowane” i powinny korzystać z uprzywilejowanego dostępu do kredytów ⁽⁵²⁾.
- (72) W tym względzie Komisja przypomniła, że w niniejszym dochodzeniu (zob. motyw 59) ustaliła, iż przemysł rowerów elektrycznych nadal jest przemysłem promowanym w ChRL.
- (73) Systematyczna instrumentalizacja chińskiego sektora finansowego w celu realizacji polityki przemysłowej i zapewnienia preferencyjnego finansowania promowanym sektorom przemysłu znajduje dalsze potwierdzenie w ustaleniach Komisji poczynionych w kilku niedawnych dochodzeniach antysubsydyjnych ⁽⁵³⁾.

Szczególny charakter

- (74) Biorąc pod uwagę, że przedmiotowy program subsydiowania ogranicza się wyłącznie do przedsiębiorstw z promowanych gałęzi przemysłu i nie jest dostępny dla wszystkich sektorów gospodarki, Komisja stwierdziła, że ma on charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

Korzyść

- (75) Wobec braku współpracy ze strony producentów chińskich, rządu ChRL i instytucji finansowych w Chinach Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium otrzymanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.
- (76) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja mogła stwierdzić, że rząd ChRL nadal udzielał kredytów i linii kredytowych sektorowi rowerów elektrycznych na preferencyjnych warunkach zgodnie z polityką określoną w różnych planach i innych aktach prawnych odnoszących się do sektora rowerów elektrycznych jako sektora promowanego. Bezpośredni transfer funduszy w formie preferencyjnego finansowania dalej był dostępny dla przedsiębiorstw działających w sektorze rowerów elektrycznych w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.

Wniosek

- (77) W świetle powyższych ustaleń i wobec braku argumentów przeciwnych Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydiów w formie kredytów preferencyjnych i linii kredytowych. W świetle istnienia wkładu finansowego, przyznanych korzyści oraz szczególnego charakteru przedmiotowe programy subsydiowania nadal uznaje się za stanowiące podstawę środków wyrównawczych.

⁽⁵²⁾ Dokument roboczy służb Komisji na temat znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu, SWD (2024) 91 final z 10.4.2024 r („sprawozdanie dotyczące Chin”), sekcja 6.

⁽⁵³⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/1647, rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/1123 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/328.

3.5. Ubezpieczenie kredytów eksportowych

3.5.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (78) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła, że chińscy producenci rowerów elektrycznych otrzymywali subsydia w formie ubezpieczenia kredytów eksportowych na warunkach preferencyjnych ⁽⁵⁴⁾.
- (79) W szczególności Komisja ustaliła, że jedyny dostawca ubezpieczeń kredytów eksportowych w Chinach, China Export & Credit Insurance Corporation („Sinosure”), był podmiotem publicznym, który pełnił funkcje rządowe w odniesieniu do sektora rowerów elektrycznych.
- (80) Komisja ustaliła również, że Sinosure zapewniało ubezpieczenia kredytów eksportowych eksporterom rowerów elektrycznych na warunkach preferencyjnych, tj. poniżej warunków rynkowych, przynosząc w ten sposób korzyść producentom eksportującym. Za korzyść przyznaną odbiorcom uznano różnicę między kwotą składki, którą przedsiębiorstwo zapłaciło z tytułu ubezpieczenia krótkoterminowego oferowanego przez Sinosure, a kwotą składki, którą przedsiębiorstwo zapłaciłoby za porównywalne ubezpieczenie kredytów eksportowych możliwe do uzyskania na warunkach rynkowych ⁽⁵⁵⁾.
- (81) Ponadto, ponieważ przedmiotowy program subsydiowania był uzależniony od wywozu, Komisja stwierdziła, że miał on charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 4 lit. a) rozporządzenia podstawowego, a zatem stanowił podstawę środków wyrównawczych.
- (82) Stopa subsydiowania ustalona w pierwotnym dochodzeniu w odniesieniu do tego programu wynosiła od 0 % do 0,50 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.5.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (83) Podobnie jak podczas pierwotnego dochodzenia Sinosure nadal jest podmiotem będącym w pełni własnością państwa chińskiego. Według wnioskodawcy Sinosure, zgodnie z polityką rządu ChRL w zakresie dyplomacji, handlu międzynarodowego, przemysłu, podatków i finansów, otrzymało zadanie promowania chińskiego wywozu i inwestycji, w szczególności wywozu zaawansowanych technologicznie towarów lub dóbr kapitałowych o wysokiej wartości dodanej, poprzez oferowanie ubezpieczenia kredytów eksportowych od ryzyka braku płatności.
- (84) Podstawy prawne działalności Sinosure są takie same jak te, które miały zastosowanie podczas pierwotnego dochodzenia, przy czym w szczególności jest to obwieszczenie w sprawie realizacji strategii wspierania handlu poprzez naukę i technologię za pomocą ubezpieczeń kredytów eksportowych (Shang Ji Fa [2004] nr 368) wydane wspólnie przez MOFCOM i Sinosure oraz obwieszczenie w sprawie wydania katalogu zaawansowanych technologicznie produktów chińskich przeznaczonych na wywóz z 2006 r. (Guo Ke Fa Ji Zi [2006 r.] nr 16).
- (85) Według strony internetowej Sinosure ⁽⁵⁶⁾ jest ono finansowanym przez państwo i ukierunkowanym na politykę zakładem ubezpieczeń utworzonym i wspieranym przez państwo w celu promowania rozwoju i współpracy gospodarczej i handlowej Chin za granicą. Promuje ono wywóz towarów, technologii i usług z Chin, zwłaszcza wywóz produktów zaawansowanych technologicznie oraz towarów kapitałowych o wysokiej wartości dodanej, takich jak produkty mechaniczne i elektryczne, a tym samym skutecznie służy realizacji strategii krajowych, właściwie wspiera rozwój przedsiębiorstw i zapewnia stabilność finansową. Ponieważ jest to zorientowana na politykę instytucja finansowa utworzona w celu sprostania wymogom globalizacji gospodarczej oraz rozwoju chińskiej gospodarki i handlu w wymiarze zagranicznym, wyraźnie stwierdza, że zamierza ściśle koncentrować się na celu, jakim jest służenie realizacji strategii krajowych.
- (86) Ponadto stała rola Sinosure jako platformy wspierającej politykę rządu pozostaje niezmienną, jak wynika ze wspólnego wezwania MOFCOM i Sinosure z 2022 r. do „wspierania przedsiębiorstw w celu pogłębienia tradycyjnych miejsc przeznaczenia wywozu i wykorzystania zróżnicowanych rynków, ze szczególnym naciskiem na świadczenie usług ubezpieczania kredytów w odniesieniu do wywozu do krajów położonych wzdłuż Jednego pasa i szlaku, rynków wschodzących i partnerów strefy wolnego handlu” ⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.6.

⁽⁵⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motyw 362.

⁽⁵⁶⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 46, profil Sinosure.
Zob. też www.sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.

⁽⁵⁷⁾ Zob. sprawozdanie dotyczące Chin – sekcja 6.6.

- (87) Wynika z tego, że Sinasure nadal jest podmiotem publicznym pełniącym funkcje rządowe, w szczególności w odniesieniu do promowanych gałęzi przemysłu. Zapewnia ubezpieczenia kredytów eksportowych na warunkach korzystniejszych niż warunki, które odbiorca mógłby normalnie uzyskać na rynku, lub zapewnia ochronę ubezpieczeniową, która w przeciwnym razie nie byłaby w ogóle dostępna na rynku. Biorąc pod uwagę, że chiński sektor rowerów elektrycznych, jako część sektora pojazdów elektrycznych i ekologicznego transportu, jest sektorem promowanym i zorientowanym na wywóz, Komisja stwierdziła, że nadal korzysta on ze wsparcia Sinasure. Ustalenie, że Sinasure nadal zapewnia ubezpieczenia kredytów promowanym sektorom, znajduje potwierdzenie również w ustaleniach Komisji poczynionych w kilku niedawnych dochodzeniach antysubsydyjnych ⁽⁵⁸⁾.

Szczególny charakter

- (88) Subsidia udzielane w ramach programu ubezpieczeń kredytów eksportowych mają charakter szczególny, ponieważ nie można ich uzyskać bez prowadzenia działalności wywozowej, a zatem są uwarunkowane wywozem w rozumieniu art. 4 ust. 4 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

Korzyść

- (89) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez producentów chińskich, rząd ChRL i Sinasure Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (90) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja mogła stwierdzić, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym Sinasure nadal zapewniało ubezpieczenia kredytów eksportowych na preferencyjnych warunkach zgodnie z polityką określoną w różnych planach i innych aktach prawnych odnoszących się do sektora rowerów elektrycznych jako sektora promowanego.

Wniosek

- (91) W świetle powyższych ustaleń i wobec braku argumentów przeciwnych Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydiów w formie ubezpieczeń kredytów eksportowych na warunkach preferencyjnych. W świetle istnienia wkładu finansowego, przyznanych korzyści oraz szczególnego charakteru przedmiotowej programy subsydiowania nadal uznaje się za stanowiące podstawę środków wyrównawczych.

3.6. Dostarczanie towarów przez rząd za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

3.6.1. Dostarczanie silników elektrycznych

3.6.1.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (92) W pierwotnym dochodzeniu ustalono, że chińscy producenci rowerów elektrycznych otrzymywali subsydia w formie dostarczania silników za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia ⁽⁵⁹⁾.
- (93) Po pierwsze Komisja potwierdziła, że chiński krajowy rynek silników był w dużej mierze zdominowany przez chińskich dostawców krajowych, których udział w rynku wynosił ponad 90 %. Dostawcy ci stanowili przedsiębiorstwa państwowe albo należeli do chińskiego stowarzyszenia rowerowego (CBA), a w związku z tym byli podporządkowanymi kluczowymi podmiotami gospodarczymi, którym powierzono wdrażanie polityki krajowej w celu osiągnięcia szerszych celów związanych z produkcją rowerów elektrycznych ⁽⁶⁰⁾.
- (94) Po drugie, na podstawie różnych dokumentów prawnych, w szczególności 12. planu pięcioletniego dotyczącego branży rowerowej i rowerów elektrycznych, 13. planu pięcioletniego dotyczącego branży rowerowej i rowerów elektrycznych oraz planu rozwoju przemysłu lekkiego (2016–2020), Komisja ustaliła, że polityka rządu ChRL ma na celu poprawę jakości i wydajności kluczowych materiałów do produkcji rowerów elektrycznych, których integralną część stanowią silniki, oraz uzupełnienie przemysłowego łańcucha dostaw rowerów, tak aby w Chinach można było utworzyć zintegrowany pionowo i niezależny łańcuch produkcji rowerów elektrycznych ⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/1647, rozporządzenie wykonawcze (UE) 2022/72 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/328.

⁽⁵⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.7.2.

⁽⁶⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 382–383.

⁽⁶¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 390–393.

- (95) Po trzecie, Komisja ustaliła, że branże rowerów elektrycznych i silników są wzajemnie powiązane, oraz że rozwój branży silników jest kluczowy dla rozwoju branży rowerów elektrycznych. W tym względzie Komisja stwierdziła również, że rząd ChRL udzielał subsydiów przemysłowi silników w celu zwiększenia konkurencyjności całego łańcucha przemysłowego, w tym sektora rowerów elektrycznych. W związku z tym Komisja stwierdziła, że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył chińskim producentom silników dostarczanie silników na rzecz branży rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (96) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła również, że subsydia w formie dostarczania silników za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia miały charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu, oraz że przyznano korzyść. Korzyść dla przedsiębiorstw objętych próbą została obliczona w pierwotnym dochodzeniu przez porównanie cen krajowych z cenami eksportowymi silników naliczanymi przez największego krajowego dostawcę silników. Różnicę, wyrażoną jako wartość procentową, zastosowano w odniesieniu do cen, które producenci eksportujący objęci próbą płacili za zakup silników od dostawców krajowych ⁽⁶²⁾.
- (97) Stopa subsydiowania ustalona w pierwotnym dochodzeniu w odniesieniu do tego programu wynosiła od 0,78 % do 5,44 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.6.1.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (98) Wnioskodawca twierdził, że rząd ChRL nadal powierzał lub wyznaczał chińskiemu przemysłowi silników zadanie dostarczania silników przemysłowi rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia ⁽⁶³⁾.
- (99) Według wnioskodawcy chińscy producenci silników, podobnie jak w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem, nadal podlegali różnym planom polityki, w których rząd ChRL wskazuje na publiczne wsparcie branży silników ze względu na jego pozycję w przemysłowym łańcuchu dostaw rowerów elektrycznych w Chinach.
- (100) W 14. planie pięcioletnim dotyczącym branży rowerowej i rowerów elektrycznych ⁽⁶⁴⁾ wspomniano o rozwoju pomocniczego silnika elektrycznego dla rowerów elektrycznych jako jednego z głównych projektów badawczych dla członków CBA. Ponadto sprawozdanie z analizy na lata 2022–2027 w sprawie wykonalności inwestycji i perspektyw rozwoju chińskiego rynku silników do rowerów elektrycznych ⁽⁶⁵⁾ również potwierdza, że rząd ChRL udziela subsydiów dotyczących silników mających na celu zwiększenie konkurencyjności łańcucha całej branży, w tym branży rowerów elektrycznych ⁽⁶⁶⁾. Ponadto 14. pięcioletni plan na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego Chińskiej Republiki Ludowej oraz zarys celów długoterminowych na 2035 r. przewidują również silne wsparcie na rzecz wysokiej klasy, inteligentnego i ekologicznego inteligentnego przemysłu wytwórczego, takiego jak przemysł rowerów elektrycznych i silników do rowerów elektrycznych. Ponadto, jak opisano w motywie 55 powyżej, w strategii „Made in China 2025” przewidziano intensyfikację „wysiłków w zakresie badań i rozwoju zaawansowanych technologii, procesów i urządzeń energooszczędnych i ochrony środowiska”, zintensyfikowanie „badań naukowych nad produktami ekologicznymi i rozwoju tych produktów, upowszechnienie technik lekkich konstrukcji, niskiego zużycia energii i łatwego odzysku, stałe promowanie efektywności energetycznej produktów wykorzystujących energię końcową, w tym silników, kotłów, silników spalinowych i urządzeń elektrycznych, [...] oraz energiczne propagowanie ekologicznego i niskoemisyjnego rozwoju przemysłu nowych materiałów, nowych źródeł energii i wysokiej klasy sprzętu”.
- (101) Wnioskodawca przedstawił również dowody na to, że chińscy producenci silników nadal otrzymywali znaczne subsydia w formie dotacji, ulg podatkowych, preferencyjnego finansowania itp. ⁽⁶⁷⁾
- (102) Wobec braku współpracy ze strony rządu ChRL lub jakiegokolwiek chińskiego producenta silników Komisja stwierdziła, że struktura rynku silników w Chinach nie zmieniła się od czasu pierwotnego dochodzenia. W związku z tym oraz biorąc pod uwagę kluczowe i integralne znaczenie przemysłu silników dla rozwoju promowanego sektora rowerów elektrycznych, Komisja stwierdziła, że rząd ChRL nadal powierza lub wyznacza producentom silników w Chinach zadanie dostarczania silników sektorowi rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, tak jak to ustalono w pierwotnym dochodzeniu.

⁽⁶²⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.7.2.7.

⁽⁶³⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, sekcja 6.4 lit. b) ppkt (ii) i odpowiednie załączniki.

⁽⁶⁴⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 29.

⁽⁶⁵⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 60.

⁽⁶⁶⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 60.

⁽⁶⁷⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, pkt 236 i załącznik 11.

Szczególny charakter

- (103) Subsydia udzielane w ramach przedmiotowego programu mają charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.

Korzyść

- (104) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych, chińskich producentów silników i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (105) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja mogła jednak stwierdzić, że rząd ChRL nadal powierzał lub wyznaczał producentom silników w Chinach dostarczanie producentom rowerów elektrycznych silników za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, co stanowi wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) i art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (106) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdziła, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzysta z subsydiów w formie dostarczania silników za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsydia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

3.6.2. Dostarczanie akumulatorów**3.6.2.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia**

- (107) W pierwotnym dochodzeniu ustalono, że chińscy producenci rowerów elektrycznych otrzymywali subsydia w postaci akumulatorów dostarczanych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia ⁽⁶⁸⁾.
- (108) Po pierwsze, Komisja potwierdziła, że duża część akumulatorów dostarczanych branży rowerów elektrycznych była produkowana w Chinach przez producentów będących (częściowo) własnością państwa i należących do chińskiego stowarzyszenia rowerowego, a w związku z tym stanowiących podporządkowane kluczowe podmioty gospodarcze, którym powierzono wdrażanie polityki krajowej w celu osiągnięcia szerszych celów związanych z produkcją rowerów elektrycznych ⁽⁶⁹⁾.
- (109) Po drugie, na podstawie różnych dokumentów prawnych (programowych), w szczególności planu rozwoju przemysłu lekkiego (2016–2020), planu „Made in China 2025”, 12. i 13. planu pięcioletniego na rzecz branży akumulatorów oraz sprawozdania („Dogłębna analiza branży akumulatorów litowo-jonowych do rowerów elektrycznych w latach 2018–2023 oraz sprawozdanie zawierające wytyczne dotyczące 13. pięcioletniego planu rozwoju”) Komisja ustaliła również, że rząd ChRL prowadzi politykę mającą na celu wspieranie branży akumulatorów i dalszą integrację branż akumulatorów i rowerów elektrycznych poprzez zaawansowaną współpracę i sojusze. W tych dokumentach programowych potwierdzono ponadto istnienie polityki subsydiów na rzecz branży rowerów elektrycznych zasilanych akumulatorami, której celem jest propagowanie i popularyzacja wywozu rowerów elektrycznych. W świetle powyższego Komisja uznała w pierwotnym dochodzeniu, że branża akumulatorów to branża otrzymująca wsparcie, która może korzystać z różnych subsydiów i jest ściśle powiązana z branżą rowerów elektrycznych ⁽⁷⁰⁾.
- (110) Po trzecie, Komisja stwierdziła również, że branża rowerów elektrycznych i branża akumulatorów litowo-jonowych są wzajemnie powiązane oraz że rząd ChRL prowadził politykę, zgodnie z którą branża akumulatorów miała obniżyć swoje koszty i ceny dzięki subsydiom w celu promowania branży rowerów elektrycznych. W związku z tym Komisja stwierdziła, że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył chińskim producentom akumulatorów dostarczanie akumulatorów branży rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.

⁽⁶⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.7.3.

⁽⁶⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 443–445.

⁽⁷⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motywy 452–461.

- (111) Korzyść dla przedsiębiorstw objętych próbą została obliczona w pierwotnym dochodzeniu przez porównanie cen krajowych z cenami eksportowymi akumulatorów naliczanych przez jedynego współpracującego krajowego dostawcę akumulatorów. Różnicę, wyrażoną jako wartość procentową, zastosowano w odniesieniu do cen, które producenci eksportujący objęci próbą płacili za zakup akumulatorów od dostawców krajowych ⁽⁷¹⁾.
- (112) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła również, że subsydia w postaci akumulatorów dostarczanych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, miały charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.
- (113) Stopa subsydiowania ustalona w pierwotnym dochodzeniu w odniesieniu do tego programu wynosiła od 0,38 % do 8,97 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.6.2.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (114) Wnioskodawca twierdził, że rząd ChRL nadal powierzał lub wyznaczał chińskiemu przemysłowi akumulatorów zadanie polegające na dostarczaniu akumulatorów branży rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia ⁽⁷²⁾.
- (115) Według wnioskodawcy chińscy producenci akumulatorów, podobnie jak w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem, nadal podlegali różnym planom polityki, w których rząd ChRL wskazuje na publiczne wsparcie branży akumulatorów litowo-jonowych ze względu na ich pozycję w przemysłowym łańcuchu dostaw rowerów elektrycznych w Chinach.
- (116) Wnioskodawca powołuje się na 14. plan pięcioletni dotyczący branży rowerowej i rowerów elektrycznych (2012–2025), w którym rozwój akumulatorów litowo-jonowych do rowerów elektrycznych wymieniono jako główny priorytet członków chińskiego stowarzyszenia rowerowego. W tym względzie należy przypomnieć, że do chińskiego stowarzyszenia rowerowego należy szereg producentów akumulatorów w Chinach. Chiński sektor akumulatorów jest również wspierany w ramach strategii „Made in China 2025” oraz 13. planu pięcioletniego na rzecz branży akumulatorów przyjętego przez Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Energetyki Chemicznej i Fizycznej ⁽⁷³⁾. Sprawozdanie z analizy wykonalności inwestycji i perspektyw rozwoju chińskiego rynku akumulatorów litowo-jonowych do rowerów elektrycznych na lata 2022–2027 potwierdza kontynuację wsparcia chińskiego sektora akumulatorów ⁽⁷⁴⁾.
- (117) Wnioskodawca przedstawił również dowody na to, że chińscy producenci akumulatorów nadal otrzymywali znaczne subsydia w formie dotacji, ulg podatkowych, preferencyjnego finansowania itp. ⁽⁷⁵⁾
- (118) Wynika z tego, że branża akumulatorów w Chinach nadal stanowiła otrzymującą wsparcie branżę, która może korzystać z różnych subsydiów, i jest ściśle powiązana z rozwojem branży rowerów elektrycznych.
- (119) Wobec braku współpracy ze strony rządu ChRL lub jakiegokolwiek chińskiego producenta akumulatorów Komisja stwierdziła, że struktura rynku silników w Chinach nie zmieniła się od czasu pierwotnego dochodzenia. W związku z tym oraz biorąc pod uwagę integralne znaczenie branży akumulatorów dla rozwoju promowanego sektora rowerów elektrycznych, Komisja stwierdziła, że rząd ChRL nadal powierza lub wyznacza producentom akumulatorów w Chinach zadanie dostarczania akumulatorów sektorowi rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, tak jak to ustalono w pierwotnym dochodzeniu.

Szczególny charakter

- (120) Subsytia udzielane w ramach przedmiotowego programu mają charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.

⁽⁷¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.7.3.7.

⁽⁷²⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, sekcja 6.4 lit. b) ppkt (iii) i odpowiednie załączniki.

⁽⁷³⁾ 13. plan pięcioletni na rzecz branży akumulatorów przyjęty przez Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Energetyki Chemicznej i Fizycznej, rozdział V sekcja I.

⁽⁷⁴⁾ Sprawozdanie z analizy wykonalności inwestycji i perspektyw rozwoju chińskiego rynku akumulatorów litowo-jonowych do rowerów elektrycznych na lata 2022–2027.

⁽⁷⁵⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, różne sprawozdania roczne zawarte w załączniku 11.

Korzyść

- (121) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych, chińskich producentów akumulatorów i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (122) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja mogła jednak stwierdzić, że rząd ChRL nadal powierzał lub wyznaczał producentom akumulatorów w Chinach dostarczanie producentom rowerów elektrycznych akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, co stanowi wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) i art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (123) W świetle powyższych ustaleń i wobec braku argumentów przeciwnych Komisja stwierdziła, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzysta z subsydiów w formie dostarczania silników za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsydia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

3.6.3. Prawa do użytkowania gruntów**3.6.3.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia**

- (124) W pierwotnym dochodzeniu ustalono, że chińscy producenci rowerów elektrycznych otrzymywali subsydia w postaci praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia ⁽⁷⁶⁾.
- (125) W szczególności Komisja ustaliła, że w ChRL nie funkcjonuje rynek gruntów oraz że zastosowanie zewnętrznego poziomu referencyjnego wykazało, że kwoty płacone za prawa do użytkowania gruntów były znacznie niższe od stawek rynkowych. Biorąc pod uwagę, że branża rowerów elektrycznych była branżą promowaną, a władze lokalne podczas ustalania cen musiały uwzględnić nadrzędne cele polityki rządu ChRL, w tym zapewnienie preferencyjnego dostępu do gruntów dla promowanych gałęzi przemysłu, Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwa objęte próbą w pierwotnym dochodzeniu otrzymywały grunty za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Przyznawanie prawa do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia uznano zatem za subsydium przynoszące korzyść w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego.
- (126) Korzyść obliczono w pierwotnym dochodzeniu, uwzględniając różnicę między kwotami faktycznie płaconymi przez każdego z producentów eksportujących objętych próbą za prawo do użytkowania gruntów a kwotami, które normalnie należało zapłacić na podstawie cen z Chińskiego Tajpej, które wykorzystano jako zewnętrzny poziom referencyjny. Łączna kwota subsydium została przypisana do okresu objętego dochodzeniem przy zastosowaniu normalnego okresu korzystania z prawa do użytkowania gruntów przemysłowych, tj. 50 lat ⁽⁷⁷⁾.
- (127) Komisja ustaliła również, że subsydium miało charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.
- (128) W toku pierwotnego dochodzenia Komisja ustaliła, że stopa subsydiowania *ad valorem* w odniesieniu do tego programu wynosi od 0,43 % do 1,46 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.6.3.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (129) We wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia i towarzyszących mu załącznikach ⁽⁷⁸⁾ wnioskodawca przedstawił dowody potwierdzające, że chińscy producenci rowerów elektrycznych w dalszym ciągu korzystali z praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.

⁽⁷⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.7.4.

⁽⁷⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, sekcja 3.7.4 lit. e).

⁽⁷⁸⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, sekcja 6.4.a.

- (130) Ramy prawne regulujące przyznawanie praw do użytkowania gruntów w ChRL pozostały niezmienione i prawa takie można uzyskać wyłącznie od odpowiednich organów, które musiałyby uwzględnić politykę przemysłową rządu ChRL przy przyznawaniu praw do użytkowania gruntów, a nie ściśle przestrzegać zasad wolnego rynku ⁽⁷⁹⁾.
- (131) Ponadto w niedawnych dochodzeniach antysubsydyjnych Komisja ustaliła, że promowane gałęzie przemysłu, do których należy branża rowerów elektrycznych, nadal otrzymują prawa do użytkowania gruntów za kwotę niższą niż odpowiednie wynagrodzenie ⁽⁸⁰⁾.
- (132) Ponadto ani rząd ChRL, ani żaden producent eksportujący nie przedstawili żadnych dowodów wskazujących na to, że promowany przemysł rowerów elektrycznych nie korzysta już z praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (133) W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z subsydiów w formie praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, które to subsydia przynoszą zatem korzyść przedsiębiorstwom będącym odbiorcami.

Szczególny charakter

- (134) Subsydia udzielane w ramach przedmiotowego programu mają charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.

Korzyść

- (135) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (136) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja mogła jednak stwierdzić, że rząd ChRL nadal zapewniał prawa użytkowania gruntów producentom rowerów elektrycznych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, co stanowi wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iii) i art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (137) W świetle powyższych ustaleń i wobec braku argumentów przeciwnych Komisja stwierdziła, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzysta z subsydiów w formie zapewniania prawa użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsydia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

3.7. Programy zwolnień z podatków bezpośrednich i ulg w zakresie podatków bezpośrednich

3.7.1. Przywileje w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie

3.7.1.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (138) Zgodnie z art. 28 chińskiej ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw („EIT”) przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie mogą korzystać z obniżonej stawki podatku dochodowego w wysokości 15 % zamiast standardowej stawki wynoszącej 25 %.
- (139) W toku pierwotnego dochodzenia Komisja ustaliła, że obniżenie podatku stanowi subsydium w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Biorąc pod uwagę, że w sektorach wspieranych przez państwo działają tylko przedsiębiorstwa uznane za wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie, Komisja stwierdziła również, że subsydium ma charakter szczególny, a zatem stanowi podstawę środków wyrównawczych.

⁽⁷⁹⁾ Zob. sprawozdanie dotyczące Chin – rozdział 9.

⁽⁸⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/1647, rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/1123, rozporządzenie wykonawcze (UE) 2022/72 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/328.

- (140) W pierwotnym dochodzeniu ustalono, że z tego programu subsydiowania korzystało kilku producentów rowerów elektrycznych. Korzyść obliczono jako różnicę między łączną wartością podatku do zapłaty według standardowej stawki podatkowej a łączną wartością podatku do zapłaty według obniżonej stawki podatkowej.
- (141) Stopa subsydiowania ustalona w pierwotnym dochodzeniu w odniesieniu do tego programu subsydiowania wynosiła od 0 % do 0,70 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.7.1.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (142) Wnioskodawca twierdził, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z tego programu subsydiowania i przedstawił dowody na to, że wielu producentów rowerów elektrycznych uznaje się za przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie, a tym samym kwalifikują się one do otrzymania subsydium⁽⁸¹⁾. Wnioskodawca przedstawił również dowody w postaci sprawozdań rocznych świadczące o tym, że kilku producentów rowerów elektrycznych faktycznie korzystało z programu po okresie objętym pierwotnym dochodzeniem⁽⁸²⁾.
- (143) Ponadto Komisja nie dysponowała żadnymi dowodami ani przesłankami sugerującymi, że program subsydiowania nie miałby zastosowania w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (144) W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z subsydiów w formie ulgi podatkowej dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie, które to subsydia przynoszą korzyści tym przedsiębiorstwom.

Szczególny charakter

- (145) Subsydia udzielane w ramach przedmiotowego programu mają charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.

Korzyść

- (146) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (147) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja stwierdziła jednak, że rząd ChRL nadal zapewniał obniżenie podatku dochodowego, co stanowiło wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (148) W świetle powyższych ustaleń i wobec braku argumentów przeciwnych Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydiów w formie dochodów utraconych przez rząd. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsydia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

3.7.2. Odliczenia wydatków na badania i rozwój od podatku dochodowego od przedsiębiorstw

3.7.2.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (149) Art. 30 ust. 1 chińskiej ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw („EIT”) przewiduje odliczenia od podatku za badania i rozwój oraz uprawnia przedsiębiorstwa do preferencyjnego traktowania podatkowego wydatków na badania i rozwój poniesionych w celu opracowania nowych technologii, produktów i nowych rzemiosł w pewnych obszarach priorytetowych określonych przez państwo, w których wykorzystuje się zaawansowane technologie.

⁽⁸¹⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 52.

⁽⁸²⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, załącznik 11.

- (150) W toku pierwotnego dochodzenia Komisja ustaliła, że odliczenie od podatku za badania i rozwój stanowi subsydium w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem równą kwocie oszczędności podatkowych.
- (151) Komisja stwierdziła ponadto, że subsydium ma charakter szczególny, ponieważ ogranicza się do przedsiębiorstw, które ponosiły wydatki na badania i rozwój w pewnych obszarach priorytetowych określonych przez państwo, w których wykorzystuje się zaawansowane technologie, do których należy przemysł rowerów elektrycznych.
- (152) Stopa subsydiowania ustalona w pierwotnym dochodzeniu w odniesieniu do tego programu subsydiowania wynosiła od 0 % do 0,51 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.7.2.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (153) Wnioskodawca przedstawił dowody na to, że producenci rowerów elektrycznych nadal są uznawani za przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie (zob. motyw 142 powyżej), które prowadzą działalność w promowanym sektorze. Wnioskodawca przedstawił również liczne dowody na to, że kilku producentów rowerów elektrycznych ponosi znaczne wydatki na badania i rozwój, które wzrosły od czasu pierwotnego dochodzenia.
- (154) Ponadto Komisja nie otrzymała żadnych dowodów ani przesłanek sugerujących, że program subsydiowania nie miałby zastosowania w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym ani że przepisy prawne regulujące ten program miałyby ulec zmianie.
- (155) W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z subsydiów w formie preferencyjnego traktowania podatkowego w związku z prowadzoną działalnością badawczo-rozwojową.

Szczególny charakter

- (156) Subsidia udzielane w ramach przedmiotowego programu mają charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.

Korzyść

- (157) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (158) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja uznała, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzysta z subsydiów w formie preferencyjnego traktowania podatkowego wydatków na badania i rozwój, co stanowiło wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) oraz art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (159) W świetle powyższych ustaleń i wobec braku argumentów przeciwnych Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydiów w formie dochodów utraconych przez rząd. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsidia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

3.7.3. Zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami

3.7.3.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (160) Zwolnienia z opodatkowania dywidend jest przewidziane w art. 25–26 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw oraz art. 83 rozporządzenia w sprawie wdrożenia ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw.

- (161) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła, że to zwolnienie z podatku stanowi subsydlum w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w formie dochodów utraconych przez rząd ChRL, który stanowi korzyść dla przedsiębiorstwa objętego postępowaniem, równy różnicy między kwotą normalnie pobieranego podatku a kwotą podatku faktycznie zapłaconego przez przedsiębiorstwo objęte postępowaniem. Komisja stwierdziła również, że subsydlum ma charakter szczególny, ponieważ przepisy ograniczają jego stosowanie do niektórych przedsiębiorstw.
- (162) Komisja ustaliła kwotę subsydlum *ad valorem* dla tego programu subsydiowania na poziomie od 0 % do 0,04 % w odniesieniu do współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą.

3.7.3.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (163) We wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia wnioskodawca przedstawił dowody na to, że niektórzy producenci rowerów elektrycznych w Chinach są dużymi grupami przedsiębiorstw składającymi się z kilku chińskich przedsiębiorstw i podmiotów prawnych, w związku z czym byłoby uprawnieni do dalszego korzystania z tego programu subsydiowania.
- (164) Ponadto Komisja nie otrzymała żadnych dowodów ani przesłanek sugerujących, że program subsydiowania nie miałby zastosowania w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym ani że przepisy prawne regulujące ten program miałyby ulec zmianie.
- (165) W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z subsydjów w formie zwolnienia z podatku od dochodu z dywidend między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami.

Szczególny charakter

- (166) Subsidia udzielane w ramach przedmiotowego programu mają charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ tylko ograniczona liczba przedsiębiorstw/sektorów mogła skorzystać z programu.

Korzyść

- (167) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydlum przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.
- (168) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydjów. Na podstawie dostępnych dowodów i w związku z brakiem jakichkolwiek informacji prowadzących do przeciwnych wniosków Komisja uznała, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzysta z subsydjów w formie zwolnień z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami, co stanowiło wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) oraz art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (169) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydjów w formie dochodów utraconych przez rząd. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsidia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

3.8. Programy dotacji

3.8.1. Dotacje *ad hoc* udzielane przez organy gminne/regionalne/krajowe

3.8.1.1. Ustalenia dokonane w toku pierwotnego dochodzenia

- (170) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła, że producenci rowerów elektrycznych w ChRL otrzymywali liczne indywidualne dotacje *ad hoc* od organów rządowych działających na różnych szczeblach, tj. na szczeblu krajowym, na szczeblu prowincji, na szczeblu miejskim, powiatowym lub okręgowym. Dotacje te zostały przyznane z różnych powodów i w różnych celach, np. fundusze patentowe, fundusze i nagrody w dziedzinie nauki i technologii, fundusze na rzecz rozwoju biznesu, fundusze na rzecz promocji eksportu, dotacje na udział w wystawach, modernizację sprzętu produkcyjnego, szkolenia zawodowe i inne ogólne fundusze pomocowe.

- (171) Dotacje uznano za subsydia w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) oraz art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego. Uznano również, że mają one charakter szczególny, ponieważ Komisja uznała, że są ograniczone do niektórych przedsiębiorstw lub konkretnych projektów w określonych regionach lub w branży rowerów elektrycznych. Stwierdzono także, że niektóre dotacje są uwarunkowane wynikami wywozu.
- (172) Korzyść obliczono w toku pierwotnego dochodzenia jako kwotę uzyskaną w okresie objętym dochodzeniem lub kwotę przypisaną do okresu objętego dochodzeniem, przy czym kwota ta została zamortyzowana o okres użytkowania składnika aktywów trwałych objętego dotacją ⁽⁸³⁾.
- (173) Komisja ustaliła, że w przypadku tego środka stopa subsydiowania w odniesieniu do współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą wynosi od 0,07 % do 0,25 %.

3.8.1.2. Kontynuacja programu subsydiowania

- (174) We wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia wnioskodawca przedstawił dowody na to, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal otrzymywali indywidualne dotacje *ad hoc* od władz gminnych i regionalnych ⁽⁸⁴⁾ w znacznej wysokości, co świadczy o tym, że wsparcie rządu dla sektora rowerów elektrycznych w Chinach ma charakter kompleksowy, ogólnokrajowy i systemowy.
- (175) Ponadto ani rząd ChRL, ani żaden producent eksportujący nie przedstawili żadnych dowodów ani przesłanek sugerujących, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nie korzysta już z tych dotacji. Biorąc pod uwagę fakt, że przedmiotowy sektor jest sektorem promowanym, a jego rozwój stanowi priorytet rządu ChRL, Komisja uznała za niewyobrażalne, aby producent rowerów elektrycznych nadal nie otrzymywał licznych, różnych dotacji *ad hoc* od władz na różnych szczeblach administracyjnych w celu zapewnienia stałego rozwoju sektora zgodnie z krajową polityką przemysłową.
- (176) W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystają z subsydiów w formie różnych dotacji.

Szczególny charakter

- (177) Wobec braku dowodów przeciwnych Komisja stwierdziła, że dotacje *ad hoc* mają charakter szczególny z tych samych powodów, co w pierwotnym dochodzeniu (zob. motyw 171).

Korzyść

- (178) Z uwagi na nieudzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przez chińskich producentów rowerów elektrycznych i rząd ChRL Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi konkretnych przedsiębiorstw, na podstawie których mogła obliczyć kwotę subsydium przyznanego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.
- (179) Przegląd wygaśnięcia nie wymaga jednak ilościowego określenia dokładnej kwoty otrzymanych subsydiów. Na podstawie dostępnych dowodów i w związku z brakiem jakichkolwiek informacji prowadzących do przeciwnych wniosków Komisja uznała, że sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzysta z subsydiów w formie dotacji *ad hoc* przyznawanych przez organy administracji rządowej na różnych szczeblach, co stanowiło wkład finansowy przynoszący korzyść na podstawie art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) oraz art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego.

Wniosek

- (180) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym sektor rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydiów w formie dotacji. Ponieważ stanowi to wkład finansowy przynoszący korzyść i ma charakter szczególny, subsydia w ramach tego programu stanowią podstawę środków wyrównawczych.

⁽⁸³⁾ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/72, motyw 571.

⁽⁸⁴⁾ Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, sekcja 6.2.e. i odpowiednie załączniki.

3.9. Ogólny wniosek dotyczący kontynuacji subsydiowania

- (181) W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła łączną kwotę subsydium *ad valorem* stanowiącą podstawę środków wyrównawczych, wynoszącą od 3,9 % do 17,2 % w przypadku współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą. Komisja ustaliła ponadto kwotę subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych dla nieobjętych próbą współpracujących przedsiębiorstw w wysokości 9,2 % oraz ogólnokrajową stawkę cła dla wszystkich pozostałych producentów eksportujących w wysokości 17,2 %.
- (182) Biorąc pod uwagę ustalenia Komisji dotyczące różnych zbadanych powyżej programów subsydiowania, Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym producenci rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystali z subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych na poziomie przekraczającym poziom *de minimis*.
- (183) Po ujawnieniu ustaleń jedna z zainteresowanych stron twierdziła, że wniosek, zgodnie z którym przemysł rowerów elektrycznych w Chinach nadal korzystał z subsydiów, był błędny. Na poparcie tego twierdzenia dołączono oświadczenia trzech przedstawicieli chińskich producentów rowerów elektrycznych, wskazujące, że nie otrzymano żadnych subsydiów. Komisja uznała, że ze względu na fakt, iż producenci ci nie zgłosili się w dochodzeniu i nie współpracowali, oświadczenia tych producentów, które zostały złożone bez żadnych dowodów na ich poparcie, nie mogły zostać przyjęte. W związku z tym argument ten odrzucono.

3.10. Zmiany wielkości przywozu w przypadku uchylecia środków

- (184) Oprócz ustalenia, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym w dalszym ciągu miało miejsce subsydiowanie, Komisja zbadała prawdopodobieństwo kontynuacji przywozu towarów po cenach subsydiowanych z państwa, którego dotyczy postępowanie, w przypadku uchylecia środków. Przeanalizowano następujące czynniki dodatkowe: moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL oraz atrakcyjność rynku unijnego.

3.10.1. Moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL.

- (185) Wobec braku współpracy ze strony rządu ChRL i chińskich producentów eksportujących Komisja oparła swoje ustalenia dotyczące mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych w ChRL na informacjach dostarczonych przez wnioskodawcę we wniosku o dokonanie przeglądu.
- (186) Z dostępnych informacji wynika, że w okresie badanym w Chinach występuje ogólna nadwyżka mocy produkcyjnych w zakresie produkcji rowerów elektrycznych. Moce produkcyjne⁽⁸⁵⁾ w Chinach w tym okresie oszacowano na 130 mln sztuk rocznie. Ponadto chińską produkcję rowerów standardowych można z łatwością przestawić na produkcję rowerów elektrycznych, w którym to przypadku łączne moce produkcyjne mogą wynieść ponad 400 mln sztuk⁽⁸⁶⁾. Według badań rynkowych wnioskodawcy faktyczna produkcja i sprzedaż Chin wynosiła 57 mln sztuk rocznie, co wskazywało na szacowane wolne moce produkcyjne wynoszące 73 mln sztuk w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym⁽⁸⁷⁾. Te wolne moce produkcyjne, które w tym samym okresie stanowiły niemal piętnastokrotność całkowitej konsumpcji w Unii, mogłyby zostać wywiezione do Unii, gdyby obecne środki przestały obowiązywać.
- (187) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że chińscy producenci eksportujący mają znaczące wolne moce produkcyjne, które – w przypadku wygaśnięcia środków – mogłyby wykorzystać w celu wywozu towarów na rynek unijny w dużych ilościach po cenach subsydiowanych.

⁽⁸⁵⁾ Zgodnie z informacjami przekazanymi przez wnioskodawcę w oparciu o jego wiedzę rynkową, informacje ze stron internetowych dużej liczby chińskich producentów rowerów elektrycznych oraz z publikacji „White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry” [Biała księga dotycząca chińskiej branży dwukołowych rowerów elektrycznych], dostępnej pod adresem https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (data ostatniego wyświetlenia: 7 października 2024 r.). Zob. załącznik 8 do wniosku, dostępny w bazie danych Tron pod adresem Tron.tdi t24.000756.

⁽⁸⁶⁾ Na podstawie wiedzy rynkowej wnioskodawcy i stron internetowych znanych chińskich producentów rowerów elektrycznych. Zob. załącznik 4 do wniosku, dostępny w bazie danych Tron pod adresem Tron.tdi t24.000756.

⁽⁸⁷⁾ Na podstawie źródeł wymienionych w przypisach 85 i 96. Zob. załączniki 8 i 9 do wniosku, dostępne w bazie danych Tron pod adresem Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. Atrakcyjność rynku unijnego

- (188) Z informacji przedstawionych we wniosku wynika, że unijny rynek rowerów elektrycznych pozostał atrakcyjny dla chińskich eksporterów. Od czasu pierwotnego dochodzenia przywóz z ChRL zmniejszył się zarówno w ujęciu bezwzględnym, jak i względnym. Od 2020 r., kiedy to wielkość przywozu z Chin była na najniższym poziomie, przywóz znacznie wzrósł i niemal podwoił się pomimo obowiązujących środków (zob. tabela 2 poniżej). Udział w rynku, który wcześniej należał do ChRL, częściowo przejęły inne państwa trzecie takie jak Tajwan, który od czasu poprzedniego dochodzenia zwiększył wielkość wywozu produktu objętego przeglądem do Unii. Jednocześnie ChRL była nadal drugim co do wielkości eksporterem rowerów elektrycznych do Unii w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym. Pokazuje to, że Unia pozostała atrakcyjnym rynkiem dla eksporterów z ChRL.
- (189) Unijny rynek rowerów elektrycznych jest jednym z największych na świecie i w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym konsumpcja na tym rynku wyniosła 4 979 000 sztuk. Ponadto, jak wyjaśniono we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia, oczekuje się, że w nadchodzących latach popyt na rowery elektryczne wzrośnie między innymi ze względu na politykę Unii w zakresie ochrony środowiska.
- (190) Ponadto nawet przy wprowadzonych środkach chiński wywóz do Unii był kontynuowany i ma zauważalny udział w rynku, co pokazało, że rynek unijny pozostał i pozostanie atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących.
- (191) Mając na uwadze znaczącą nadwyżkę mocy produkcyjnych w ChRL i atrakcyjność rynku Unii, Komisja doszła zatem do wniosku, że w przypadku wygaśnięcia obecnie obowiązujących środków chińscy producenci eksportujący prawdopodobnie kontynuowaliby i zwiększyli wywóz subsydiowanych rowerów elektrycznych do Unii w dużych ilościach.

3.10.3. Wniosek dotyczący kontynuacji subsydiowania

- (192) Biorąc pod uwagę ustalenia dotyczące kontynuacji subsydiowania w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym oraz prawdopodobnego zwiększenia wywozu do Unii w przypadku wygaśnięcia środków, Komisja stwierdziła, że występuje duże prawdopodobieństwo, że wygaśnięcie środków wyrównawczych stosowanych wobec przywozu rowerów elektrycznych z ChRL doprowadzi do kontynuacji przywozu towarów po cenach subsydiowanych.

4. SZKODA

4.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (193) Produkt podobny był wytwarzany w okresie badanym przez 67 producentów w Unii. Producenci ci reprezentują przemysł Unii w rozumieniu art. 9 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (194) Zgodnie z ustaleniami całkowita produkcja unijna w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym wyniosła około 4 560 000 sztuk. Liczbę tę ustalono na podstawie dostępnych informacji dotyczących przemysłu Unii, takich jak sprawozdanie dotyczące europejskiego sektora rowerowego i profilu rynku rowerów oraz badanie ekonomiczne przeprowadzone przez Konfederację Europejskiego Przemysłu Rowerowego („CONEBI”). Jak wskazano w motywie 11, do próby wybrano trzech producentów unijnych, którzy odpowiadają za 23,4 % całkowitej produkcji produktu podobnego w Unii.

4.2. Konsumpcja w Unii

- (195) Komisja ustaliła konsumpcję w Unii na podstawie statystyk Eurostatu dotyczących przywozu i wielkości sprzedaży przemysłu unijnego w Unii, przedstawionych przez CONEBI.

(196) Konsumpcja w Unii kształtowała się następująco:

Tabela 1

Konsumpcja w Unii (sztuki)

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Całkowity unijna konsumpcja (sztuki)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
<i>Indeks</i>	100	112	122	114

Źródło: Eurostat i CONEBI.

(197) Całkowita konsumpcja rowerów elektrycznych w UE wzrosła z około 4,3 mln rowerów elektrycznych w 2020 r. do 5,3 mln rowerów elektrycznych w 2022 r. Poprawa w zakresie konstrukcji i osiągnięć, a także zwiększenie świadomości ekologicznej obywateli UE doprowadziły do ciągłego wzrostu konsumpcji rowerów elektrycznych. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym konsumpcja rowerów elektrycznych w UE zmniejszyła się jednak o 346 000 sztuk w porównaniu z 2022 r. w następstwie spadku popytu, który nastąpił po upływie pewnego czasu od zniesienia ostatnich środków związanych z COVID-19 w pierwszej połowie 2022 r.

4.3. Przywóz z ChRL

4.3.1. Wielkość i udział w rynku przywozu z ChRL

(198) Komisja ustaliła wielkość przywozu na podstawie danych Eurostatu.

(199) Udział przywozu w rynku został następnie określony przez porównanie wielkości przywozu z konsumpcją w Unii, jak przedstawiono w tabeli 1.

(200) Przywóz do Unii z ChRL kształtował się następująco:

Tabela 2

Wielkość przywozu (sztuki) i udział w rynku

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Wielkość przywozu z ChRL (w sztukach)	102 757	210 806	268 148	220 914
<i>Indeks</i>	100	205	261	215
Udział w rynku (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
<i>Indeks</i>	100	184	214	189

Źródło: Eurostat i CONEBI.

(201) Nawet po wprowadzeniu środków udział przywozu z Chin w rynku wzrósł z 2,3 % w 2020 r. do 4,4 % w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.

4.3.2. Ceny produktów przywożonych z ChRL oraz podcięcie cenowe

(202) Komisja określiła ceny przywozu na podstawie danych Eurostatu.

(203) Średnia cena towarów przywożonych do Unii z ChRL kształtowała się następująco:

Tabela 3

Ceny importowe (w EUR/szt.)

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
ChRL	294	354	449	298
<i>Indeks</i>	100	120	153	101

Źródło: Eurostat.

(204) Średnie ceny przywozu z ChRL utrzymywały się na wyjątkowo niskim poziomie w okresie badanym. W latach 2020 i 2021 ceny zgłoszone przez Eurostat były nawet niższe niż średnie ceny ustalone w pierwotnym dochodzeniu (tj. od 422 EUR do 477 EUR).

(205) Według danych Eurostatu ceny w 2022 r. były tymczasowo wyższe, ale nadal pozostawały niższe niż chińskie ceny importowe w 2016 r. (tj. 477 EUR).

(206) Ze względu na brak współpracy ze strony producentów eksportujących w ChRL Komisja określiła podcięcie cenowe w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym przez porównanie:

- 1) średnich ważonych cen sprzedaży produktu objętego przeglądem stosowanych przez producentów unijnych objętych próbą wobec klientów niepowiązanych na rynku unijnym, dostosowanych do poziomu cen *ex-works*; oraz
- 2) odpowiednich średnich ważonych cen przywozu produktu objętego przeglądem z ChRL na rynek unijny, ustalonych na podstawie CIF (koszt, ubezpieczenie i fracht), w tym cła antydumpingowego (wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa – 62,1 %) i cła wyrównawczego (wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa – 17,2 %), z odpowiednimi dostosowaniami uwzględniającymi cła (6 %) i koszty ponoszone po przywozie (2 %).

(207) Wynik porównania wyrażono jako odsetek obrotów producentów unijnych objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. Podcięcie cenowe wynosiło od 68 % do 80 %. Bez ceł podcięcie cenowe wynosiło 82,8 %.

4.3.3. Przywóz z państw trzecich innych niż ChRL

(208) Przywóz rowerów elektrycznych z państw trzecich innych niż ChRL miał miejsce przede wszystkim z Tajwanu i Wietnamu.

(209) Wielkość (zagregowana) przywozu do Unii oraz udział w rynku i trendy cenowe dotyczące przywozu rowerów elektrycznych z innych państw trzecich kształtowały się następująco:

Tabela 4

Przywóz z państw trzecich

Państwo		2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Tajwan	Ilość (w sztukach)	506 822	539 473	598 920	435 315
	<i>Indeks</i>	100	106	118	86
	Udział w rynku (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Państwo		2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
	Średnia cena (w EUR/szt.)	1 092	1 046	1 168	1 393
	<i>Indeks</i>	100	96	107	128
Wietnam	Ilość (w sztukach)	162 787	173 204	210 321	199 070
	<i>Indeks</i>	100	106	129	122
	Udział w rynku (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Średnia cena (w EUR/szt.)	542	585	762	790
	<i>Indeks</i>	100	108	140	146
Państwa trzecie ogółem, z wyjątkiem państwa, którego dotyczy postępowanie	Ilość (w sztukach)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	<i>Indeks</i>	100	116	131	98
	Udział w rynku (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Średnia cena (w EUR/szt.)	966	935	1 082	1 258
	<i>Indeks</i>	100	97	112	130

Źródło: Eurostat.

- (210) Udział w rynku łącznego przywozu produktu objętego przeglądem z państw trzecich innych niż ChRL wzrósł w latach 2020–2022 i wynosił 20,3 % w 2022 r. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym spadł jednak do 16,3 %, czyli do poziomu niższego niż w 2020 r.

4.4. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii

4.4.1. Uwagi ogólne

- (211) Ocena sytuacji gospodarczej przemysłu Unii obejmowała ocenę wszystkich wskaźników ekonomicznych oddziałujących na stan przemysłu Unii w okresie badanym.
- (212) Jak wspomniano w motywie 11, w celu oceny warunków ekonomicznych przemysłu Unii zastosowano kontrolę wyrównową.
- (213) W celu określenia szkody Komisja wprowadziła rozróżnienie między makroekonomicznymi i mikroekonomicznymi wskaźnikami szkody. Komisja oceniła wskaźniki makroekonomiczne na podstawie informacji dostarczonych przez CONEBI. Dane dotyczyły wszystkich producentów unijnych. Komisja oceniła wskaźniki mikroekonomiczne na podstawie danych przedstawionych w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu, udzielonych przez objętych próbą producentów unijnych.
- (214) Do wskaźników makroekonomicznych zalicza się: produkcję, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wielkość sprzedaży, udział w rynku, zatrudnienie, wydajność, wielkość marginesu subsydiowania oraz poprawę sytuacji po wcześniejszym subsydiowaniu.

- (215) Do wskaźników mikroekonomicznych zalicza się: średnie ceny jednostkowe, koszt jednostkowy, koszty pracy, zapasy, rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału.

4.4.2. Wskaźniki makroekonomiczne

4.4.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (216) Całkowita produkcja unijna, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 5

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Wielkość produkcji (w sztukach)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
<i>Indeks</i>	100	125	150	133
Moce produkcyjne (w sztukach)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
<i>Indeks</i>	100	129	130	122
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (%)	59	57	68	64
<i>Indeks</i>	100	97	115	109

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

- (217) Moce produkcyjne i produkcja w Unii stale rosły w latach 2020–2022 w wyniku zwiększonego popytu podczas pandemii COVID-19. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym nastąpił jednak spadek wielkości produkcji i mocy produkcyjnych ze względu na zwiększone nagromadzenie zapasów w czasie pandemii COVID-19; producenci unijni przewidywali, że w okresie tym sprzedaż będzie postępować w szybkim tempie, co nie miało jednak miejsca, ponieważ po pandemii COVID-19 doszło do znacznego osłabienia popytu.

4.4.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (218) Wielkość sprzedaży i udział przemysłu Unii w rynku kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 6

Wielkość sprzedaży i udział w rynku (w sztukach)

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Łączna wielkość sprzedaży na rynku unijnym	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
<i>Indeks</i>	100	108	115	114
Udział w rynku (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
<i>Indeks</i>	100	97	95	101

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

- (219) Wielkość sprzedaży w okresie badanym wzrosła, zwłaszcza ze względu na zwiększenie popytu podczas pandemii COVID-19. Niemniej jednak po zniesieniu środków związanych z COVID-19 popyt na rowery elektryczne uległ osłabieniu, co doprowadziło do spadku wielkości sprzedaży w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. Ponadto sytuacja gospodarcza w 2022 r. i w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym (w szczególności wyższe koszty energii i inflacja) miała wpływ nie tylko na przemysł Unii, ale również na konsumentów, w szczególności tych o mniejszej sile nabywczej. W związku z tym wielkość sprzedaży przemysłu Unii utrzymywała się na stałym poziomie w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym w porównaniu z 2022 r., podczas gdy udział przemysłu Unii w rynku wzrósł o 4,5 punktu procentowego.

4.4.2.3. Zatrudnienie i wydajność

- (220) Zatrudnienie i wydajność kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 7

Zatrudnienie i wydajność

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Liczba pracowników	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeks	100	131	145	128
Produktywność (szt./pracownika)	410	390	424	426
Indeks	100	95	103	104

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

- (221) W okresie badanym poziom zatrudnienia w przemyśle Unii wzrósł o 28 %. Większość tego wzrostu nastąpiła w latach 2020–2022 w wyniku zwiększonego popytu podczas pandemii COVID-19. W 2023 r. nastąpił spadek liczby pracowników ze względu na spadek wielkości produkcji. W okresie badanym produktywność utrzymywała się na niezmiennym poziomie.

4.4.2.4. Wzrost

- (222) Ponieważ w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym sprzedaż utrzymywała się na stałym poziomie w porównaniu z 2022 r., natomiast konsumpcja spadła, przemysł Unii zdołał zwiększyć swój udział w rynku o 4,5 % w tym okresie.

4.4.2.5. Wielkość marginesu subsydiowania oraz poprawa sytuacji po subsydiowaniu w przeszłości

- (223) Poziom przywozu z ChRL w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym był stosunkowo ograniczony, gdyż stanowił 4,4 % konsumpcji w Unii. W związku z tym wpływ wielkości subsydiowania na przemysł Unii był raczej ograniczony.

4.4.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

4.4.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

- (224) Średnie ważone jednostkowe ceny sprzedaży stosowane przez objętych próbą producentów unijnych wobec klientów niepowiązanych w Unii kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 8

Ceny sprzedaży i koszt produkcji w Unii (w EUR/szt.)

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Średnia jednostkowa cena sprzedaży w Unii	1 533	1 633	1 719	1 871
<i>Indeks</i>	100	107	112	122
Jednostkowy koszt produkcji	1 419	1 516	1 589	1 786
<i>Indeks</i>	100	107	112	126

Źródło: Objęci próbą producenci unijni.

- (225) W okresie badanym średnie ceny sprzedaży stosowane przez producentów unijnych objętych próbą, a także koszty produkcji wzrosły, co w latach 2020 i 2021 stanowiło odzwierciedlenie przede wszystkim zmian w zakresie asortymentu produktów i postępu technologicznego w dziedzinie silników i akumulatorów do rowerów elektrycznych, natomiast w 2022 r. i w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym wzrost ten stanowił również wyraz zwiększonych kosztów produkcji wynikających z ogólnej sytuacji gospodarczej naznaczonej inflacją i wzrostem kosztów energii.

4.4.3.2. Koszty pracy

- (226) Średnie koszty pracy objętych próbą producentów unijnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 9

Średnie koszty pracy na pracownika

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Średnie koszty pracy na pracownika (w EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
<i>Indeks</i>	100	110	112	123

Źródło: Objęci próbą producenci unijni.

- (227) Mimo że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym nastąpił spadek liczby pracowników w porównaniu z 2022 r. w następstwie spadku popytu, w okresie badanym średnie koszty pracy na pracownika stale rosły.

4.4.3.3. Zapasy

(228) Stan zapasów objętych próbą producentów unijnych kształtował się w okresie badanym następująco:

Tabela 10

Zapasy

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego (w sztukach)	37 309	30 236	77 734	198 958
<i>Indeks</i>	100	81	208	533

Źródło: Objęci próbą producenci unijni.

(229) Wzrost zapasów był spowodowany zwiększonym nagromadzeniem zapasów w czasie pandemii COVID-19, kiedy to nastąpił znaczny wzrost popytu, a także występowały problemy w łańcuchach dostaw, ponieważ producenci unijni zamawiali nadmierne ilości surowców i komponentów, aby sprostać wymogom pod względem produkcji. Kiedy jednak problemy związane z łańcuchem dostaw ustały, producenci unijni otrzymywali surowce i komponenty w ilościach większych niż były im potrzebne. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym doszło zarazem do spadku popytu na rowery elektryczne w porównaniu z 2022 r., w związku z czym pod koniec okresu objętego dochodzeniem przeglądowym producenci unijni nadal posiadali bardzo duże zapasy.

4.4.3.4. Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

(230) Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje i zwrot z inwestycji objętych próbą producentów unijnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 11

Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
Rentowność sprzedaży klientom niepowiązanym w Unii (w % obrotu ze sprzedaży)	7,5	7,4	7,8	5,4
<i>Indeks</i>	100	98	104	72
Przepływy środków pieniężnych (w EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
<i>Indeks</i>	100	66	47	- 59
Inwestycje (w EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
<i>Indeks</i>	100	223	209	104
Zwrot z inwestycji (%)	147	127	163	111
<i>Indeks</i>	100	86	111	75

Źródło: Objęci próbą producenci unijni.

- (231) Komisja określiła rentowność objętych próbą producentów unijnych, wyrażając zysk netto przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego klientom niepowiązanym w Unii jako odsetek obrotów z tej sprzedaży. W okresie badanym producenci unijni objęci próbą utrzymali rentowność. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym poziom rentowności obniżył się jednak ze względu na wzrost kosztów.
- (232) Ogólnie stabilny poziom rentowności w okresie badanym umożliwił przemysłowi Unii dokonanie dużych inwestycji.
- (233) Przepływy środków pieniężnych netto określają zdolność producentów unijnych do samofinansowania swojej działalności. W okresie badanym przepływy środków pieniężnych znacząco spadły i w 2023 r. przyjęły wartości ujemne. Pogorszeniu uległ także zwrot z inwestycji, co dodatkowo utrudniło przemysłowi Unii gromadzenie kapitału i wzrost gospodarczy. Doprowadziło to do spadku inwestycji o 50 % w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym w porównaniu z 2022 r.

4.5. Wnioski dotyczące szkody

- (234) Wskaźniki makroekonomiczne, takie jak produkcja, sprzedaż i zatrudnienie w Unii, stale rosły w latach 2020–2022 w wyniku zwiększonego popytu w czasie pandemii COVID-19. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym nastąpił jednak spadek wielkości produkcji, mocy produkcyjnych, sprzedaży i zatrudnienia ze względu na zwiększone nagromadzenie zapasów w czasie pandemii COVID-19, a następnie spadek popytu w wyniku zniesienia środków związanych z COVID-19 oraz zmiany sytuacji gospodarczej w Unii, naznaczonej w szczególności wysokimi kosztami energii i inflacją.
- (235) Jeżeli chodzi o wskaźniki mikroekonomiczne, w toku dochodzenia ustalono, że w latach 2020–2022 producenci unijni objęci próbą utrzymywali rentowność na poziomie powyżej 7 %. W okresie objętym dochodzeniem przeglądowym rentowność przemysłu Unii spadła jednak do 5,4 %. Przepływy środków pieniężnych zmniejszyły się w latach 2020–2022, a w 2023 r. przyjęły wartość ujemną. Pogorszeniu uległ także zwrot z inwestycji, co dodatkowo utrudniło przemysłowi Unii gromadzenie kapitału i wzrost gospodarczy.
- (236) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że sytuacja przemysłu Unii uległa poprawie po poniesieniu wcześniej istotnej szkody w rozumieniu art. 8 rozporządzenia podstawowego spowodowanej subsydiowanym przywozem z ChRL. W okresie badanym szereg wskaźników szkody uległ jednak pogorszeniu, a przemysł Unii ponownie znalazł się w niestabilnej sytuacji gospodarczej. Komisja zbadała następnie prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia szkody spowodowanej pierwotnie przez przywóz towarów po cenach subsydiowanych z ChRL w przypadku uchylecia środków.

5. PRAWDOPODOBIENSTWO PONOWNEGO WYSTĄPIENIA SZKODY

- (237) W celu ustalenia prawdopodobieństwa ponownego wystąpienia szkody, w przypadku gdyby środki zostały uchylone, Komisja poddała analizie następujące elementy: moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL, związek między cenami eksportowymi stosowanymi w wywozie do państw trzecich a poziomem cen w Unii oraz wpływ potencjalnego przywozu i poziomów cen takiego przywozu z tych państw na sytuację przemysłu Unii.

5.1. Wolne moce produkcyjne w ChRL i atrakcyjność rynku Unii

- (238) Jak już opisano w sekcji 3.10.1 powyżej, producenci eksportujący w ChRL dysponują znacznymi wolnymi mocami produkcyjnymi, które mogłyby zostać wykorzystane do produkcji produktu objętego przeglądem na wywóz do Unii w przypadku wygaśnięcia środków. Ilości, które mogłyby wywieźć chińscy producenci eksportujący, wynoszą 73 mln sztuk, co znacznie przekracza wielkość rynku unijnego.
- (239) Jak opisano w sekcji 3.10.2 powyżej, unijny rynek rowerów elektrycznych jest jednym z największych na świecie, a popyt na rowery elektryczne w nadchodzących latach ma wzrosnąć między innymi ze względu na politykę Unii w zakresie ochrony środowiska. Chińscy producenci eksportujący dokonywali wywozu na swoje główne rynki państw trzecich po cenach znacznie niższych niż średnie ceny sprzedaży stosowane przez producentów unijnych na rynku unijnym w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. W związku z tym wywóz do Unii jest potencjalnie znacznie bardziej atrakcyjny dla chińskich eksporterów. Można zatem racjonalnie oczekiwać, że w przypadku uchylecia środków chińscy producenci eksportujący rozpoczną wywóz dużych ilości produktu objętego przeglądem do Unii.

5.2. **Prawdopodobne ceny importowe stosowane w przywozie i wpływ na przemysł Unii**

- (240) Aby ustalić, w jaki sposób przywóz z ChRL wpłynąłby na przemysł Unii w przypadku zniesienia środków, Komisja przeprowadziła porównawczą analizę cen bez środków antysubsydyjnych.
- (241) Aby oszacować prawdopodobną cenę, po jakiej chińscy producenci dokonywaliby sprzedaży przy wywozie na rynek unijny, Komisja dokonała porównania między średnią ceną stosowaną przez producentów unijnych objętych próbą (*ex-works*) a odpowiednią średnią ceną produktu objętego przeglądem z ChRL stosowaną przy wywozie do państw trzecich, takich jak Zjednoczone Królestwo, Turcja, Norwegia lub Serbia, które posiadają odrębne regulacje dotyczące rowerów elektrycznych i w których nie obowiązują żadne środki.
- (242) Porównanie to wykazało, że średnia cena chińskiego wywozu produktu objętego postępowaniem do wyżej wymienionych państw wahała się od 210 EUR do 650 EUR, a zatem była znacznie niższa niż cena przemysłu Unii na rynku unijnym. W związku z tym, gdyby dopuszczono do wygaśnięcia środków, przywóz z ChRL prawdopodobnie napływałby na rynek w dużych ilościach, podobnie jak w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem i po niskich cenach, co spowodowałoby szkodę.
- (243) Wobec powyższego stwierdza się, że uchylenie środków najprawdopodobniej doprowadziłoby do znacznego wzrostu przywozu towarów po wyrządzających szkodę cenach subsydiowanych z ChRL. W konsekwencji rentowność przemysłu Unii byłaby poważnie zagrożona.

6. **INTERES UNII**

- (244) Zgodnie z art. 31 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy utrzymanie istniejących środków antysubsydyjnych nie zaszkodzi interesom Unii jako całości. Interes Unii określono na podstawie oceny wszystkich różnorodnych interesów, których dotyczy sprawa, w tym interesu przemysłu Unii, importerów i użytkowników.

6.1. **Interes przemysłu Unii**

- (245) Dochodzenie wykazało, że wygaśnięcie środków miałoby negatywny wpływ na przemysł Unii. Środki te przywróciły równe warunki działania na rynku unijnym. Umożliwiło to nowym przedsiębiorstwom wejście na rynek, zwłaszcza w najniższym oraz średnim segmencie rynku. Liczba znanych producentów unijnych rowerów elektrycznych niemal podwoiła się z około 37 w 2020 r. do 67 w 2023 r. pomimo wyzwań wynikających z sytuacji gospodarczej w latach 2022–2023. Liczba rowerów elektrycznych produkowanych w Unii wzrosła o ponad 1 mln między 2020 r. (3,4 mln) a 2023 r. (4,5 mln) i przewiduje się jej dalszy wzrost. Liczba bezpośrednich pracowników wzrosła z około 3 500 w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem do prawie 11 000 w okresie objętym dochodzeniem przegląadowym.
- (246) Zniesienie środków wyrównawczych naraziłoby producentów unijnych na wysokie ryzyko, zwłaszcza tych obsługujących najniższy oraz średni segment rynku rowerów elektrycznych, na których działalność prowadzi wielu mniejszych producentów w całym przemyśle Unii.
- (247) Tę trudną sytuację dodatkowo pogarsza fakt, że produkcja rowerów elektrycznych jest wysoce kapitałochłonna, ponieważ do utrzymania produkcji przez cały czas potrzebne są znaczne zapasy części rowerowych. Ponadto w ostatnich latach producenci unijni dokonali dużych inwestycji w zrównoważoną i przyjazną dla środowiska produkcję i poprawę produktów. Zniesienie środków antysubsydyjnych zatrzymałoby rozwój praktycznej technicznej wiedzy fachowej w zakresie stosowania najbardziej zaawansowanych technologii, w tym automatyzacji i nowych materiałów.
- (248) Ponadto zgodnie z wnioskiem o dokonanie przeglądu wygaśnięcia unijny przemysł rowerów elektrycznych jest jednym z największych ekologicznych gałęzi przemysłu, ponieważ ponad 1 000 małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) zapewnia w nim około 80 000 miejsc pracy zgodnie ze sprawozdaniem dotyczącym europejskiego sektora rowerowego i profilu rynku rowerów z 2024 r. Obejmuje to miejsca pracy w sektorach produkcji bezpośredniej i pośredniej, sektorach wyższego szczebla, branży akcesoriów rowerowych, dystrybucji rowerów itp.
- (249) W związku z powyższym przedłużenie obowiązywania środków leży w interesie przemysłu Unii.

6.2. Interes podmiotów zajmujących się montażem

- (250) Komisja skontaktowała się ze wszystkimi znanymi użytkownikami i importerami niepowiązanymi.
- (251) Po wszczęciu postępowania jedyną stroną, która zgłosiła się i przedstawiła uwagi, była grupa ad hoc działająca w imieniu ośmiu małych przedsiębiorstw w Unii, które montują części do rowerów elektrycznych przywożone z Chin i innych państw trzecich. Ich główna uwaga dotyczyła wdrożenia środków przeciwko przywozowi (tradycyjnych) części do rowerów z Chin, których wprowadzenie skutkuje niepewnością co do przepisów prawnych dotyczących przywozu komponentów do rowerów elektrycznych, a tym samym utrudnia przywóz części do rowerów elektrycznych, które nie są objęte środkami. Grupa sprzeciwiła się rozszerzeniu środków, głównie ze względu na obecne problemy związane z przywozem komponentów, a także ryzyko rozszerzenia środków na te komponenty do rowerów elektrycznych, i argumentowała, że wykorzystanie nadzoru rynku do kontroli zgodności przywozu z ChRL ze wszystkimi odpowiednimi przepisami byłoby skuteczniejsze w zwalczaniu nieuczciwego przywozu rowerów elektrycznych z Chin, które są często niezgodne z przepisami i niebezpieczne.
- (252) Komisja nie uznała jednak za realistyczne, aby jedynie nadzór rynku i środki regulacyjne mogły zapobiec szkodzie spowodowanej przywozem subsydiowanych rowerów elektrycznych z ChRL. Ponadto kwestie związane z egzekwowaniem przepisów celnych w odniesieniu do przywozu komponentów do rowerów elektrycznych nie mogą uzasadniać zniesienia środków, które osiągnęły zamierzony skutek. W każdym razie egzekwowanie środków nie wchodzi w zakres dochodzenia.
- (253) Po ujawnieniu ustaleń grupa ad hoc powtórzyła te same argumenty. Argumentowała, że Komisja powinna skupić się na wzmocnieniu nadzoru rynku, a nie na rozszerzaniu środków ochrony handlu w celu wyeliminowania pierwotnych przyczyn zakłóceń na rynku i zapewnienia równych warunków działania wszystkim zainteresowanym stronom. Według grupy ad hoc środki ochrony handlu nieumyślnie tworzą ramy regulacyjne, które sprzyjają przywozowi rowerów o niskich standardach i niebezpiecznych, a jednocześnie utrudniają funkcjonowanie poważnych producentów rowerów elektrycznych z ChRL, którzy mają długoterminowe plany na rynku unijnym.
- (254) Komisja uznała, że argumenty podniesione przez grupę ad hoc zostały już omówione w motywie 251. Z uwagi na to, że nie przedstawiono żadnych nowych uwag merytorycznych w tej sprawie, wniosek zawarty w motywie 252 został potwierdzony.
- (255) Grupa ad hoc argumentowała również, że uchylenie środków ochrony handlu nie doprowadziłoby do znacznego wzrostu przywozu wyrządzającego szkodę, ponieważ według niej niewielki udział w rynku przywozu z Chin w ODP wyniósł 4,4 %, co podważyło twierdzenie, że przywóz z Chin stanowi poważne zagrożenie.
- (256) Komisja uznała, że wzrost udziału w rynku do 4,4 % w ODP miał miejsce w sytuacji, gdy obowiązywały środki ochrony handlu. Ze względu na środki ochrony handlu przywóz z Chin zyskał w okresie badania jedynie 2,1 punktu procentowego udziału w rynku. Biorąc pod uwagę atrakcyjność rynku unijnego, moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL oraz związek między cenami eksportowymi stosowanymi w wywozie do państw trzecich a poziomem cen w Unii, Komisja stwierdziła, że w przypadku uchylenia środków nastąpiłby znaczny wzrost dumpingowego przywozu towarów z ChRL po cenach wyrządzających szkodę. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (257) Ponadto grupa ad hoc twierdziła, że Komisja oparła się na niezweryfikowanych informacjach i twierdzeniach, które zagrażają bezstronności dochodzenia, zwłaszcza tych pochodzących od wnioskodawcy.
- (258) Jak wspomniano w motywach 33 i 34, Komisja zastosowała art. 28 rozporządzenia podstawowego, ponieważ współpraca ze strony producentów rowerów elektrycznych w ChRL była niewystarczająca do dokonania reprezentatywnych ustaleń do celów niniejszego przeglądu wygaśnięcia oraz ze względu na brak współpracy ze strony rządu ChRL i innych odpowiednich stron w ChRL, Komisja, zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego, skorzystała z dostępnych faktów. W związku z tym ustalenia dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji subsydiowania oraz prawdopodobieństwa ponownego wystąpienia szkody oparto na dostępnych faktach, w szczególności na informacjach przedłożonych wraz z wnioskiem o dokonanie przeglądu, informacjach uzyskanych od stron współpracujących w toku dochodzenia (tj. wnioskodawcy i producentów unijnych objętych próbą), informacjach pochodzących z ustaleń Komisji w pierwotnym dochodzeniu, ustaleniach z ostatnich dochodzeń antysubsydyjnych przeprowadzonych przez Komisję dotyczących promowanych gałęzi przemysłu w Chinach oraz dokumencie roboczym służb Komisji na temat znaczących zakłóceń. Wszystkie informacje przedłożone przez objętych próbą producentów unijnych zostały dokładnie zweryfikowane. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

6.3. Interes użytkowników i importerów niepowiązanych

- (259) Żaden użytkownik ani żaden importer niepowiązany nie zgłosił się i nie współpracował w ramach niniejszego dochodzenia przez udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, z wyjątkiem wyżej wymienionych uwag. Na podstawie dostępnych informacji Komisja stwierdziła, że nie istnieją dowody sprzeczne z wnioskiem zawartym w pierwotnym dochodzeniu, zgodnie z którym negatywnego wpływu na importerów niepowiązanych nie można uznać za nieproporcjonalny; jest on ograniczony ze względu na dostępność alternatywnych źródeł dostaw. Pozytywny wpływ środków wyrównawczych na rynek Unii, w szczególności na przemysł Unii, przewyższał potencjalne negatywne skutki dla pozostałych grup interesu. Dochodzenie potwierdziło, że oprócz Chin istnieje coraz więcej innych źródeł zaopatrzenia z państw trzecich. W związku z tym Komisja stwierdziła, że utrzymanie środków nie będzie nieproporcjonalnie szkodliwe dla użytkowników i importerów.
- (260) Po ujawnieniu ustaleń jedna z zainteresowanych stron twierdziła, że jeżeli środki nie zostaną uchylone, rowery elektryczne będą nadal oferowane po cenach niepotrzebnie zawyżonych i będą mniej dostępne dla użytkowników. Strona ta wskazała, że w przypadku uchylecia środków obniżenie cen rowerów elektrycznych doprowadziłoby do znacznego wzrostu sprzedaży rowerów elektrycznych. Komisja uznała, że niższe ceny niekoniecznie prowadzą do wzrostu sprzedaży, ponieważ oprócz cen bezpieczeństwo, jakość, niezawodność i usługi również należą do kryteriów branych pod uwagę przez użytkowników, którzy rozważają zakup rowerów elektrycznych. Ponadto uchYLENIE środków miałoby negatywny wpływ na sytuację gospodarczą przemysłu Unii, co wpłynęłoby na innowacje i różnorodność produktów oraz skutkowałoby mniejszym wyborem dla użytkowników. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

6.4. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (261) W związku z powyższym Komisja ustaliła, że nie ma przekonujących powodów, aby stwierdzić, że utrzymanie istniejących środków wprowadzonych wobec przywozu produktu objętego przeglądem pochodzącego z ChRL nie leży w interesie Unii.

7. ŚRODKI ANTYSUBSYDyjne

- (262) Na podstawie wniosków Komisji dotyczących kontynuacji subsydiowania, ponownego wystąpienia szkody oraz interesu Unii należy utrzymać środki antysubsydyjne wprowadzone wobec przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL.
- (263) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła związanego z różnicami w stawkach celnych potrzebne są środki szczególnie gwarantujące stosowanie indywidualnych celów wyrównawczych. Stosowanie indywidualnych celów wyrównawczych ma zastosowanie wyłącznie po przedstawieniu ważnej faktury handlowej organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Do czasu przedstawienia takiej faktury przywóz powinien podlegać cłu wyrównawczemu mającemu zastosowanie do „całego pozostałego przywozu pochodzącego z ChRL”.
- (264) Mimo że przedstawienie tej faktury jest konieczne, aby organy celne państw członkowskich zastosowały indywidualne stawki cła wyrównawczego wobec przywozu, nie jest ona jedynym elementem brany pod uwagę przez organy celne. Organy celne państw członkowskich muszą bowiem przeprowadzić zwykłą kontrolę, nawet jeśli otrzymają fakturę spełniającą wszystkie wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, i podobnie jak we wszystkich innych przypadkach mogą one żądać dodatkowych dokumentów (dokumentów przewozowych itp.) do celów weryfikacji dokładności danych zawartych w oświadczeniu oraz zapewnienia zasadności późniejszego zastosowania niższej stawki należności celnej zgodnie z prawem celnym.

- (265) Jeżeli przywóz do Unii dokonywany przez jedno z przedsiębiorstw korzystających z niższej indywidualnej stawki celnej wzrośnie w znacznym stopniu po wprowadzeniu przedmiotowych środków, tego rodzaju wzrost wielkości wywozu może zostać uznany za stanowiący sam w sobie zmianę struktury handlu ze względu na wprowadzenie środków w rozumieniu art. 23 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W takich okolicznościach oraz pod warunkiem spełnienia określonych wymagań może zostać wszczęte dochodzenie w sprawie obejścia środków. Podczas tego dochodzenia można między innymi zbadać potrzebę zniesienia indywidualnych stawek celnych i nałożenia ogólnokrajowego cła.
- (266) Indywidualne stawki cła wyrównawczego określone w niniejszym rozporządzeniu mają zastosowanie wyłącznie do przywozu produktu objętego przeglądem pochodzącego z ChRL i wytworzonego przez wymienione osoby prawne. Przywożony produkt objęty przeglądem, wytworzony przez dowolne inne przedsiębiorstwo, które nie zostało konkretnie wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, w tym podmioty powiązane z przedsiębiorstwami konkretnie wymienionymi, podlega stawce cła stosowanej względem „całego pozostałego przywozu pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej”. Produkty takie nie powinny być objęte żadną z indywidualnych stawek cła wyrównawczego.
- (267) Przedsiębiorstwo może złożyć wniosek o zastosowanie indywidualnej stawki cła, jeżeli dokona później zmiany w swojej nazwie. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji⁽⁸⁸⁾. Wniosek musi zawierać wszystkie istotne informacje, które pozwolą wykazać, że zmiana nie wpływa na prawo przedsiębiorstwa do korzystania ze stawki celnej, która ma wobec niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na prawo do skorzystania ze stawki należności celnej, która ma do niego zastosowanie, rozporządzenie zmieniające informujące o zmianie nazwy zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
- (268) Zgodnie z art. 109 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509⁽⁸⁹⁾ w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, gdy kwotę należy zwrócić w następstwie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do wypłaty należnych odsetek stosuje się stopę oprocentowania stosowaną przez Europejski Bank Centralny w odniesieniu do jego podstawowych operacji refinansujących, opublikowaną w serii C Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, obowiązującą pierwszego kalendarzowego dnia każdego miesiąca.
- (269) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Nakłada się ostateczne cło wyrównawcze na przywóz rowerów pedałowych ze wspomaganiem pedałowymi, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, objętych obecnie kodami CN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10).
2. Stawka ostatecznego cła wyrównawczego mająca zastosowanie do ceny netto na granicy Unii, przed ocleniem, jest następująca dla produktu opisanego w ust. 1 i wytwarzanego przez poniższe przedsiębiorstwa:

Kraj pochodzenia	Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło wyrównawcze	Dodatkowy kod TARIC
Chińska Republika Ludowa	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

⁽⁸⁸⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium.

⁽⁸⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2024/2509 z dnia 23 września 2024 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.U. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

Kraj pochodzenia	Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło wyrównawcze	Dodatkowy kod TARIC
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd i Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	10,7 %	C463
	Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące wymienione w załączniku I	9,2 %	Zob. załącznik I.
	Przedsiębiorstwa niewspółpracujące w ramach pierwotnego rozporządzenia antysubsydyjnego, lecz współpracujące przy równoległym pierwotnym dochodzeniu antydumpingowym wymienione w załączniku II	17,2 %	Zob. załącznik II
	Cały pozostały przywóz pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej	17,2 %	C999

3. Stosowanie indywidualnych stawek celnych ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która musi zawierać oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: Ja, niżej podpisany, poświadczam, że [ilość] [produktu objętego przeglądem] sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez [nazwa i adres przedsiębiorstwa] [dodatkowy kod TARIC] w [państwo, którego dotyczy postępowanie]. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą. W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązuje cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.

4. W przypadkach, w których cło wyrównawcze zostało odjęte od cła antydumpingowego w odniesieniu do niektórych producentów eksportujących, złożenie wniosku o zwrot zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) 2016/1037 pociąga również za sobą konieczność oceny marginesu dumpingu w przypadku tego producenta eksportującego, który obowiązywał w okresie objętym dochodzeniem dotyczącym refundacji. Kwota, która ma zostać zwrócona wnioskodawcy składającemu wniosek o zwrot, nie może przekraczać różnicy między pobranym cłem a łącznym cłem wyrównawczym i antydumpingowym ustalonym w dochodzeniu dotyczącym refundacji.

5. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 stycznia 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

Nazwa	Prowincja	Dodatkowy kod 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.	Tiencin	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 Lvobao 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 Lv Kang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

Nazwa	Prowincja	Dodatkowy kod 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.	Tiencin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tiencin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tiencin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. i Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tiencin	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. i Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.,	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tiencin	C480

ZAŁĄCZNIK II

Nazwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tiencin	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.	Tiencin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everest 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