

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/120**z dnia 23 stycznia 2025 r.****nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej ⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 11 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Poprzednie dochodzenia i obowiązujące środki**

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/73 ⁽²⁾ Komisja Europejska nałożyła cła antydumpingowe na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) („pierwotne środki”). Obecnie obowiązujące cła antydumpingowe wynoszą od 10,3 % do 70,1 %. Dochodzenie, które doprowadziło do wprowadzenia pierwotnych środków, zwane jest dalej „pierwotnym dochodzeniem”.
- (2) W następstwie wyroku Sądu w sprawie T-242/19 z dnia 17 marca 2023 r. cła antydumpingowe zostały ponownie nałożone na Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/609 ⁽³⁾. Ponownie nałożone cło ustalono na poziomie 9,9 %.
- (3) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/72 ⁽⁴⁾ Komisja nałożyła zarazem ostateczne cła wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej. Stawki obowiązujących aktualnie ceł wyrównawczych wahają się od 3,9 % do 17,2 %.

1.2. Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia

- (4) W następstwie opublikowania zawiadomienia o zbliżającym się wygaśnięciu środków ⁽⁵⁾ Komisja Europejska („Komisja”) otrzymała wniosek o dokonanie przeglądu na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.
- (5) Wniosek o dokonanie przeglądu („wniosek”) został złożony 16 października 2023 r. przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Rowerów („wnioskodawca”) w imieniu przemysłu Unii zajmującego się produkcją rowerów elektrycznych w rozumieniu art. 5 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. Wniosek oparto na uzasadnieniu, że w związku z wygaśnięciem środków istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu i ponownego wystąpienia szkody dla przemysłu Unii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/609 z dnia 17 marca 2023 r. nakładające ponownie ostateczne cło antydumpingowe 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-242/19, (Dz.U. L 80 z 20.3.2023, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/72 z dnia 17 stycznia 2019 r. nakładające ostateczne cła 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).

⁽⁵⁾ Dz.U. C 154 z 2.5.2023, s. 46.

1.3. Wszczęcie przeglądu wygaśnięcia

- (6) Po konsultacji z komitetem ustanowionym na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego i ustaleniu, że istnieją wystarczające dowody, aby wszcząć przegląd wygaśnięcia, w dniu 17 stycznia 2024 r. Komisja wszczęła przegląd wygaśnięcia dotyczący przywozu do Unii rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („państwo, którego dotyczy postępowanie”) na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁶⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”).

1.4. Okres objęty dochodzeniem przegląadowym i okres badany

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

1.5. 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 innych 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.

1.6. Kontrola wyrywkowa

- (10) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja oznajmiła, że może dokonać kontroli wyrywkowej zainteresowanych stron zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego.

1.6.1. Kontrola wyrywkowa producentów unijnych

- (11) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja ogłosiła, że wstępnie wybrała próbę producentów unijnych. Komisja dokonała doboru próby na podstawie wielkości produkcji. Próba ta składała się z trzech producentów unijnych. Producenci unijni objęci próbą odpowiadali za 23,4 % całkowitej produkcji unijnej w okresie objętym dochodzeniem przegląadowym. Zgodnie z art. 17 ust. 2 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.

1.6.2. Kontrola wyrywkowa importerów

- (12) 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.
- (13) Na pytania zawarte w formularzu kontroli wyrywkowej nie odpowiedział żaden importer niepowiązany. W związku z tym Komisja zdecydowała, że kontrola wyrywkowa nie jest konieczna.

⁽⁶⁾ Zawiadomienie o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia środków antydumpingowych mających zastosowanie do przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj>).

1.6.3. Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących w ChRL

- (14) 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. Poza tym Komisja zwróciła się do misji dyplomatycznej ChRL w Unii Europejskiej o wskazanie pozostałych producentów, którzy mogliby być zainteresowani udziałem w dochodzeniu, lub skontaktowanie się z nimi, jeżeli tacy producenci istnieją.
- (15) Tylko dwóch producentów eksportujących z ChRL udzieliło odpowiedzi w ramach kontroli wyrywkowej, w związku z czym uznano, że kontrola wyrywkowa nie jest konieczna. Ponadto te dwa przedsiębiorstwa reprezentowały łącznie znacznie poniżej 0,1 % chińskiej branży rowerów elektrycznych pod względem (i) wywozu do Unii, (ii) wywozu do wszystkich innych miejsc przeznaczenia wywozu, (iii) sprzedaży krajowej oraz (iv) chińskich mocy produkcyjnych w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym. Komisja uznała zatem, że tych dwóch przedsiębiorstw nie można uznać za reprezentatywne dla chińskiej branży rowerów elektrycznych do celów dochodzenia w ramach przeglądu wygaśnięcia.
- (16) Komisja stwierdziła zarazem, że współpraca ze strony producentów rowerów elektrycznych w ChRL była niewystarczająca, aby dokonać reprezentatywnych ustaleń, i poinformowała oba przedsiębiorstwa, że zamierza zastosować art. 18 rozporządzenia podstawowego i oprzeć swoje ustalenia dotyczące kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody w odniesieniu do przywozu z ChRL na dostępnych faktach.
- (17) W związku z tym w nocie werbalnej z dnia 12 lutego 2024 r. Komisja poinformowała władze ChRL, że przy badaniu kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu Komisja może skorzystać z dostępnego stanu faktycznego zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Władze ChRL nie odpowiedziały na notę werbalną.

1.7. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (18) Komisja przesłała rządowi Chin („rząd ChRL”) kwestionariusz dotyczący istnienia znaczących zakłóceń w ChRL w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego.
- (19) Komisja poinformowała oba przedsiębiorstwa, które przesyłały odpowiedzi w ramach kontroli wyrywkowej, że nie można ich uznać za reprezentatywne dla całej chińskiej branży rowerów elektrycznych oraz że informacje dotyczące tych konkretnych przedsiębiorstw nie mogą stanowić podstawy reprezentatywnych ustaleń dotyczących całego wywozu z ChRL do Unii. Komisja zwróciła się do obu przedsiębiorstw o skontaktowanie się ze służbami Komisji w przypadku, gdyby mimo to zamierzały udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Na etapie wszczęcia dochodzenia kopię kwestionariusza udostępniono w aktach do wglądu dla zainteresowanych stron i na stronie internetowej DG ds. Handlu.
- (20) Nie otrzymano odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od rządu ChRL ani żadnego chińskiego producenta (eksportującego).

1.8. Weryfikacja

- (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. 16 rozporządzenia podstawowego odbyły się na terenie następujących przedsiębiorstw:

Producenci unijni

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

1.9. Dalsze postępowanie

- (22) 25 października 2024 r. Komisja ujawniła istotne fakty i ustalenia, na podstawie których zamierza utrzymać obowiązujące cła antydumpingowe. Wszystkim stronom wyznaczono okres, w którym mogły zgłaszać uwagi dotyczące ujawnionych faktów i ustaleń.

- (23) Kilka zainteresowanych stron przedstawiło uwagi, które zostały rozpatrzone przez Komisję i omówione w sekcjach 2.3 i 7 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 przypadku pierwotnego dochodzenia, a zatem są to rowery pedałowe ze wspomaganiem pedałami, wyposażone w pomocniczy silnik elektryczny, obecnie objęte kodami CN 8711 60 10 i ex 8711 60 90 (kod TARIC 8711 60 90 10) („produkt objęty przeglądem”).

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. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

- (28) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń jedna ze stron stwierdziła, że Komisja powinna sprecyzować, że części przywożone przez zwolnionych importerów lub zwolnionych eksporterów zagranicznych na podstawie decyzji wykonawczej Komisji 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 antydumpingowym, 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.

3. DUMPING

3.1. Uwagi wstępne

- (30) W okresie objętym dochodzeniem przeglądownym kontynuowano przywóz rowerów elektrycznych z ChRL, choć poziom tego przywozu spadł w porównaniu z okresem objętym pierwotnym dochodzeniem (tj. od 1 października 2016 r. do 30 września 2017 r.). Według danych Eurostatu udział w rynku unijnym przywozu rowerów elektrycznych z ChRL wyniósł w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym około 4,4 %, podczas gdy w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem wynosił 35 %. W ujęciu bezwzględnym wielkość przywozu z ChRL zmalała ze 699 658 sztuk w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem do 220 914 sztuk w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.

⁽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).

- (31) Jak wspomniano w sekcji 1.6.3, eksporterzy/producenci z ChRL nie współpracowali w dochodzeniu. W związku z tym Komisja poinformowała władze ChRL, że z uwagi na brak współpracy może zastosować art. 18 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu oraz szkody. W tym zakresie Komisja nie otrzymała żadnych uwag ani wniosków o interwencję rzecznika praw stron.
- (32) W związku z tym, zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego, ustalenia dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu oparto na dostępnych faktach, a w szczególności na informacjach przekazanych z wnioskiem o dokonanie przeglądu oraz informacjach uzyskanych od stron współpracujących w toku dochodzenia przegląadowego (tj. wnioskodawcy i objętych próbą producentów unijnych).

3.2. Procedura określenia wartości normalnej na podstawie art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL

- (33) W związku z wystarczającymi dowodami dostępnymi w chwili wszczęcia dochodzenia, które wskazują, w odniesieniu do ChRL, na istnienie znaczących zakłóceń w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego, Komisja wszczęła dochodzenie na podstawie art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego.
- (34) W celu uzyskania informacji uznanych za niezbędne do dochodzenia w odniesieniu do domniemyanych znaczących zakłóceń Komisja przesłała kwestionariusz rządowi ChRL. Ponadto w pkt 5.3.2 zawiadomienia o wszczęciu Komisja wezwała wszystkie zainteresowane strony do przedstawienia swoich opinii, przedłożenia informacji i dostarczenia dowodów potwierdzających w odniesieniu do zastosowania art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego w terminie 37 dni od daty opublikowania zawiadomienia o wszczęciu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W powyższym terminie nie otrzymano odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od rządu ChRL i nie wpłynęły stanowiska dotyczące zastosowania art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego. Następnie Komisja poinformowała rząd ChRL, że do ustalenia istnienia w ChRL znaczących zakłóceń wykorzysta dostępne fakty w rozumieniu art. 18 rozporządzenia podstawowego.
- (35) W pkt 5.3.2 zawiadomienia o wszczęciu Komisja wskazała również, że w świetle dostępnych dowodów wstępnie wybrała Turcję jako odpowiedni reprezentatywny kraj na podstawie art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego w celu ustalenia wartości normalnej na podstawie nieznieskształconych cen lub wartości odniesienia. Komisja stwierdziła ponadto, że zbada możliwość wykorzystania innych potencjalnie odpowiednich krajów zgodnie z kryteriami określonymi w art. 2 ust. 6a lit. a) tiret pierwsze rozporządzenia podstawowego.
- (36) Dnia 18 lipca 2024 r. Komisja poinformowała zainteresowane strony notą dołączoną do akt („nota do akt”) o odpowiednich źródłach, które zamierza wykorzystać do określenia wartości normalnej, z wykorzystaniem Turcji jako reprezentatywnego kraju. W nocy tej Komisja przedstawiła wykaz wszystkich czynników produkcji, takich jak surowce, energia i siła robocza, wykorzystywanych w produkcji rowerów elektrycznych. Ponadto Komisja poinformowała zainteresowane strony, że określi koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz zyski na podstawie zagregowanych sprawozdań finansowych pochodzących z danych statystycznych dotyczących rachunków przedsiębiorstw⁽⁸⁾ w odniesieniu do 206 rentownych przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie objętym kategorią 30.9 „Produkcja sprzętu transportowego, gdzie indziej niesklasyfikowana”. Dane dotyczące tych producentów w reprezentatywnym kraju są opracowywane przez Bank Centralny Turcji i Turecki Instytut Statystyczny. Strony zostały poproszone o przedstawienie uwag i otrzymano uwagi od wnioskodawcy, które zostały uwzględnione zgodnie z opisem w motywie 67.

3.3. Wartość normalna

- (37) Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia podstawowego „[p]odstawą obliczenia wartości normalnej są zwykłe ceny uiszczone lub należne w zwykłym obrocie handlowym przez niezależnych nabywców w kraju wywozu”.

⁽⁸⁾ Dane statystyczne dotyczące rachunków przedsiębiorstw, dostępne pod adresem: <https://www.3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en>.

- (38) Zgodnie jednak z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego „w przypadku stwierdzenia [...], że ze względu na istnienie w kraju wywozu znaczących zakłóceń w rozumieniu lit. b) nie jest właściwe stosowanie cen i kosztów krajowych w tym kraju, wartość normalną konstruuje się wyłącznie na podstawie kosztów produkcji i sprzedaży odzwierciedlających nieznieskształcone ceny lub wartości odniesienia” oraz „[wartość normalna] obejmuje nieznieskształconą i odpowiednią kwotę kosztów administracyjnych, kosztów sprzedaży i kosztów ogólnych oraz zyski” („koszty administracyjne, koszty sprzedaży i koszty ogólne” są zwane dalej „kosztami sprzedaży, kosztami ogólnymi i administracyjnymi”).
- (39) Jak wyjaśniono poniżej, w obecnym dochodzeniu Komisja stwierdziła, że w oparciu o dostępne dowody oraz ze względu na brak współpracy ze strony rządu ChRL i producentów w Chinach zastosowanie art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego było właściwe.

3.3.1. Istnienie znaczących zakłóceń

- (40) Stal i aluminium są podstawowymi surowcami wykorzystywanymi w branży rowerowej. Zasadniczo wszystkie główne części do rowerów są całkowicie lub częściowo wytwarzane z tych materiałów. Ramy rowerów, widelce i kierownice są zwykle wytwarzane ze stali lub z aluminium. Koła i szprychy, łańcuchy, przerzutki, koła zębate, linki oraz bagażniki są zazwyczaj wytwarzane ze stali. Błotniki i pedały są wytwarzane z metalu lub tworzyw sztucznych (tj. produktów przemysłu chemicznego). We wniosku wspomniano o znaczących zakłóceniach, które Komisja Europejska stwierdziła w chińskim przemyśle stalowym i aluminiowym w niedawnych dochodzeniach, w tym w odniesieniu do przywozu z Chin elementów złącznych ze stali, spawanych rur i przewodów rurowych ze stali, stalowych wież wiatrowych, walcowanej na gorąco stali nierdzewnej⁽⁹⁾, folii aluminiowej do dalszego przetwarzania, elementów wyciskanych z aluminium, wyrobów walcowanych płaskich z aluminium, folii aluminiowej i aluminiowych kół jezdnych⁽¹⁰⁾. Zgodnie z wnioskiem powtarzające się i konsekwentne ustalenia w tych sprawach stanowią wyraźny dowód na istnienie w Chinach systemowych zakłóceń kosztów i cen produktów ze stali i aluminium w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego.
- (41) Podobnie jak w przypadku poprzednich dochodzeń dotyczących sektorów stali i aluminium w ChRL, w obecnym dochodzeniu Komisja zbadała, czy ze względu na istnienie znaczących zakłóceń właściwe było stosowanie cen i kosztów krajowych w ChRL. Komisja uczyniła to na podstawie dowodów dostępnych w aktach sprawy, w tym dowodów zawartych we wniosku, i w dokumencie roboczym służb Komisji w sprawie znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu⁽¹¹⁾ („sprawozdanie”),

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/191 z dnia 16 lutego 2022 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych elementów złącznych z żeliwa lub stali pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 36 z 17.2.2022; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/635 z dnia 16 kwietnia 2021 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych spawanych rur i przewodów rurowych z żeliwa lub stali niestopowej pochodzących z Białorusi, Chińskiej Republiki Ludowej i Rosji, Dz.U. L 132 z 19.4.2021; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2239 z dnia 15 grudnia 2021 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych przemysłowych stalowych wież wiatrowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 450 z 16.12.2021 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2239 z dnia 15 grudnia 2021 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych przemysłowych stalowych wież wiatrowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 450 z 16.12.2021.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/983 z dnia 17 czerwca 2021 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz folii aluminiowej do dalszego przetwarzania pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 216 z 18.6.2021; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2170 z dnia 7 grudnia 2021 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz folii aluminiowej do dalszego przetwarzania pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 438 z 8.12.2021; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1428 z dnia 12 października 2020 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz elementów wyciskanych z aluminium pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 336 z 13.10.2020; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/546 z dnia 29 marca 2021 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz elementów wyciskanych z aluminium pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 109 z 30.3.2021; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/582 z dnia 9 kwietnia 2021 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz wyrobów walcowanych płaskich z aluminium pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 124 z 12.4.2021; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1784 z dnia 8 października 2021 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz wyrobów walcowanych płaskich z aluminium pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 359 z 11.10.2021; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/402 z dnia 9 marca 2022 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych rodzajów folii aluminiowej pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036, Dz.U. L 83 z 10.3.2022; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/112 z dnia 18 stycznia 2023 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych aluminiowych kół jezdnych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 18 z 19.1.2023. Zob. także rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1012 z dnia 17 lipca 2018 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/671, Dz.U. L 181 z 18.7.2018.

⁽¹¹⁾ Dokument roboczy służb Komisji SWD(2017) 483 final/2 z 20.12.2017, dostępny pod adresem: [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2017\)483&lang=pl](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=pl).

a także jego zaktualizowanej wersji („zaktualizowane sprawozdanie”) ⁽¹²⁾, które opiera się na publicznie dostępnych źródłach. Analiza ta obejmowała analizę istotnych interwencji rządowych w gospodarce ChRL ogółem, a także konkretnej sytuacji na rynku w sektorze, do którego należy produkt objęty przeglądem. Komisja uzupełniła te elementy dowodowe własnymi badaniami dotyczącymi poszczególnych kryteriów istotnych dla potwierdzenia istnienia znaczących zakłóceń w ChRL stwierdzonych również w jej poprzednich dochodzeniach w tym względzie.

- (42) We wniosku twierdzono, że chińska gospodarka jako całość znajduje się pod szerokim wpływem istotnych interwencji rządowych, w związku z czym ceny krajowe i koszty chińskiej branży rowerów elektrycznych nie mogą być wykorzystane w obecnym dochodzeniu. We wniosku wspomniano w szczególności, że chińska branża rowerów elektrycznych charakteryzuje się wysokim stopniem własności państwowej, wpływu państwa lub subsydiowania przez państwo, a kilku producentów rowerów elektrycznych ma bliskie powiązania z rządem ChRL, władzami regionalnymi lub lokalnymi, bezpośrednio lub za pośrednictwem stowarzyszeń. Na poparcie tego stanowiska we wniosku odniesiono się do sprawozdania, do ustawodawstwa chińskiego, do innych sprawozdań, a także do dodatkowych dowodów z niepotwierdzonych źródeł na zakłócenia wprowadzone w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym.
- (43) Jak wspomniano w motywie 40 powyżej, we wniosku nawiązano do niedawnych dochodzeń, w których Komisja stwierdziła, że w ChRL dochodzi do istotnej interwencji rządowej, co zakłóca proces skutecznej alokacji zasobów zgodnie z zasadami rynkowymi ⁽¹³⁾. Dokładniej rzecz ujmując, we wniosku stwierdzono, że o kształcie chińskiej gospodarki, w tym branży rowerów elektrycznych i branży rowerowej, w znacznym stopniu decyduje złożony system planowania, w ramach którego wytycza się priorytety i określa się cele dla organów rządowych na szczeblu centralnym i lokalnym. Ta polityka faworyzuje producentów krajowych lub w inny sposób wpływa na działanie sił rynkowych. We wniosku wspomniano też, że system planowania w Chinach powoduje, że zasoby są przeznaczane na sektory uznane przez rząd za strategiczne lub z innego powodu ważne politycznie, a nie przydzielane zgodnie z mechanizmami rynkowymi. Ponadto we wniosku wspomniano, że koszty większości – jeśli nie wszystkich – czynników produkcji wykorzystywanych w chińskiej produkcji rowerów elektrycznych są zniekształcone, w tym koszty stali i aluminium do produkcji części do rowerów, koszty energii elektrycznej, koszty gruntów i koszty pracy.
- (44) We wniosku przedstawiono przykłady elementów wskazujących na istnienie zakłóceń, które wymieniono w art. 2 ust. 6a lit. b) tiret pierwsze do szóste rozporządzenia podstawowego. We wniosku ustalono również, że branża rowerów elektrycznych i ich części (mianowicie akumulatorów, silników, jednostek sterujących i komponentów z metali lekkich) jest traktowana jako gałąź przemysłu o znaczeniu podstawowym/strategicznym, której rozwój jest aktywnie realizowany przez rząd ChRL w ramach celu politycznego. We wniosku stwierdzono w szczególności, że rząd ChRL intensywnie promuje chińską branżę rowerową i branżę rowerów elektrycznych za pomocą instrumentów stosowanych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, takich jak 14. pięcioletni plan ogólny ⁽¹⁴⁾; obwieszczenie dotyczące inicjatywy „Made in China 2025” ⁽¹⁵⁾; katalog promowanych gałęzi przemysłu w kontekście inwestycji zagranicznych w regionie Chin Środkowych i Zachodnich ⁽¹⁶⁾ (wersja z 2020 r.) oraz katalog wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej ⁽¹⁷⁾ (akumulatory i materiały lekkie). We wniosku wymieniono również kilka prowincji, w tym Tiencin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Szantung i Guangdong, które uwzględniły branżę rowerów lub pojazdów elektrycznych w swoich planach regionalnych.

⁽¹²⁾ Dokument roboczy służb Komisji na temat znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu, 10 kwietnia 2024 r., SWD(2024) 91 final, dostępny na stronie: [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en).

⁽¹³⁾ Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/2068, motyw 80; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/191, motyw 208; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/95, motyw 59; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2239, motywy 67–74; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/635, motywy 149–150.

⁽¹⁴⁾ 14. plan pięcioletni na rzecz rozwoju gospodarczego i społecznego oraz perspektywy na rok 2035, dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽¹⁵⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽¹⁶⁾ Dokument dostępny (począwszy od s. 29) pod adresem: <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽¹⁷⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

- (45) Podsumowując, we wniosku przyjęto stanowisko, że ceny lub koszty, w tym koszty surowców, energii i pracy, nie wynikają z działania mechanizmów wolnorynkowych, ponieważ wywiera na nie wpływ istotna interwencja rządowa w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego. Na tej podstawie, zgodnie z wnioskiem, w celu ustalenia wartości normalnej w tym przypadku nie jest właściwe wykorzystanie cen i kosztów krajowych.
- (46) Rząd ChRL nie przedstawił uwag ani dowodów potwierdzających lub obalających dowody załączone do akt sprawy, włączając w to (zaktualizowane) sprawozdanie i dodatkowe dowody przedstawione przez wnioskodawcę, co do istnienia znaczących zakłóceń lub odpowiedniości zastosowania art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego w przedmiotowej sprawie.
- (47) Dochodzenie Komisji potwierdziło zawarte we wniosku twierdzenie, że rząd ChRL nadal uznaje branżę rowerów elektrycznych za kluczową gałąź przemysłu. Znajduje to potwierdzenie w licznych planach, dyrektywach i innych dokumentach dotyczących promowania branży rowerowej ogólnie, a w szczególności branży rowerów elektrycznych, wydawanych na szczeblu krajowym, regionalnym i gminnym.
- (48) W 14. pięcioletnim planie ogólnym chińską branżę rowerów elektrycznych wymieniono konkretnie jako jedną z promowanych gałęzi przemysłu. Branża rowerów elektrycznych została również wymieniona jako promowana w różnych katalogach przyjętych przez rząd ChRL, w tym w katalogach, o których mowa w motywie 44 powyżej.
- (49) Ponadto rząd ChRL i władze regionalne wydały także sektorowe plany i programy wsparcia dotyczące branży rowerowej. Na przykład w wytycznych z 2022 r. w sprawie wysokiej jakości rozwoju przemysłu lekkiego MIIT 2022/68⁽¹⁸⁾ przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące projektów badawczo-rozwojowych w zakresie kluczowych technologii, w których wspomniano o przekładniach rowerowych oraz technologii bezpieczeństwa wysokowydajnych akumulatorów litowo-jonowych. Zawierają one również informacje na temat modernizacji innowacyjnej inżynierii produkcji rowerów, takich jak długodystansowe rowery terenowe i wyczynowe rowery składane, a także inteligentne rowery elektryczne. Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnych (MIIT) Chińskiej Republiki Ludowej, Państwowa Administracja ds. Regulacji Rynku oraz Krajowe Służby Pożarnicze i Ratownicze przedstawiły w 2024 r. standardowe warunki dla branży rowerów elektrycznych⁽¹⁹⁾ i standardowe środki dotyczące zarządzania komunikatami dla branży rowerów elektrycznych⁽²⁰⁾ w celu promowania rozwoju branży rowerów elektrycznych. W komunikacie wspomniano, że „nowe przedsiębiorstwa produkcyjne oraz nowe i rozwijane projekty powinny być zgodne z postanowieniami krajowej polityki przemysłowej. Przedsiębiorstwa powinny zwiększyć innowacje technologiczne, poprawić jakość produktów, wspierać wysokiej klasy, inteligentną i ekologiczną transformację oraz modernizację istniejących linii produkcyjnych, a także ograniczyć projekty budowlane ukierunkowane wyłącznie na zwiększenie zdolności produkcyjnych. Należy promować regiony mające odpowiednie warunki do propagowania intensywnego rozwoju przemysłu rowerów elektrycznych opartego na parkach”. Ponadto komunikat zawierał informacje dotyczące nadzoru branży rowerów elektrycznych i zarządzania nią, w których wskazano, że „stowarzyszenia branżowe organizują przedsiębiorstwa w celu wzmocnienia samodyscypliny w branży, kierowania przedsiębiorstwami tak, aby prowadziły one produkcję i działalność gospodarczą zgodnie z obowiązującym prawem, oraz wspierania właściwego departamentu branżowego we wdrażaniu i monitorowaniu tych standardowych warunków”.

⁽¹⁸⁾ Wytyczne z 2022 r. w sprawie wysokiej jakości rozwoju przemysłu lekkiego, dostępne pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽¹⁹⁾ Zob. również artykuł zamieszczony na stronie internetowej MOFCOM z 12.6.2024 r. pt. „China's electric bicycles actively expand the »One Belt One Road« market” [Chińska branża rowerów elektrycznych aktywnie rozwija rynek w ramach inicjatywy Pasa i Szlaku], dostępny pod adresem: <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedyl/qtfw/202406/164502.html>.

⁽²⁰⁾ „Standardowe warunki dla branży rowerów elektrycznych na rok 2024” oraz „Standardowe środki dotyczące zarządzania komunikatami dla branży rowerów elektrycznych” dostępne pod adresem: http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

- (50) Kolejne cele polityki przemysłowej można dostrzec również w dokumentach planistycznych innych prowincji, takich jak Szantung⁽²¹⁾, Hebei⁽²²⁾, Tiencin⁽²³⁾, Jinghai, i Jiansgu⁽²⁴⁾. Prowincja Jiansgu jest główną prowincją pod względem produkcji rowerów elektrycznych w ChRL, która odpowiada za około 20 % krajowej produkcji rowerów elektrycznych⁽²⁵⁾. Znajduje się tam zaawansowany technologicznie park przemysłowy zwany strefą rozwoju gospodarczego i technologicznego Tianjin Ziya, która jest wiodącym okręgiem przemysłowym pod względem produkcji rowerów ogólnie, a w szczególności rowerów elektrycznych⁽²⁶⁾, i otrzymała tytuł „chińskiej stolicy rowerów i rowerów elektrycznych” przyznany przez grupę ekspertów z Chińskiej Federacji Przemysłu Lekkiego i chińskiego stowarzyszenia rowerowego⁽²⁷⁾.
- (51) Jeżeli chodzi o zdolność rządu ChRL do ingerowania w ceny i koszty dzięki obecności przedstawicieli państwa w przedsiębiorstwach w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) tiret drugie rozporządzenia podstawowego, dochodzenie wykazało, że chińskie stowarzyszenie rowerowe (CBA) jest kontrolowane przez komunistyczną partię Chin, jak określono w statucie stowarzyszenia⁽²⁸⁾. W szczególności w art. 21 statutu określono skład rady dyrektorów i warunki, jakie muszą oni spełniać, które obejmują „wspieranie przywództwa Komunistycznej Partii Chin, sumienne wdrażanie linii, zasad i polityki Partii, przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych, przestrzeganie etyki społecznej i zawodowej oraz wykazywanie dobrych cech politycznych i profesjonalizmu”. Ponadto stowarzyszenie rowerowe Jiansgu⁽²⁹⁾ w art. 4 swojego statutu wskazuje, że „zgodnie z postanowieniami statutu Komunistycznej Partii Chin stowarzyszenie to ustanawia organizację w ramach Komunistycznej Partii Chin, realizuje działania partii i zapewnia niezbędne warunki do prowadzenia przez nią działalności”, a w art. 5, że „[O]rganem dokonującym rejestracji przedmiotowego stowarzyszenia jest Departament Spraw Cywilnych prowincji Jiansgu. Stowarzyszenie przyjmuje doradztwo biznesowe oraz nadzór i zarządzanie Departamentu Spraw Cywilnych prowincji Jiansgu i innych właściwych departamentów”.
- (52) Jeżeli chodzi o głównych producentów rowerów elektrycznych, dochodzenie wykazało również, że przedsiębiorstwo Fushida jest członkiem chińskiego stowarzyszenia rowerowego, a jego dyrektor generalny jest sekretarzem oddziału partii⁽³⁰⁾. Przedsiębiorstwo Shanghai Phoenix jest w 24,36 % własnością państwa⁽³¹⁾, a jego prezes od stycznia 2023 r. jest sekretarzem komitetu partii. Przedsiębiorstwo Flying Pigeon jest przedsiębiorstwem będącym własnością państwa, należącym do Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, grupy przedsiębiorstw będącej własnością państwa podległej SASAC⁽³²⁾. Jeżeli chodzi o prywatne przedsiębiorstwo Zhonglu co., prowadzące działalność pod szyldem Shanghai Forever, należy zauważyć, że prezes przedsiębiorstwa jest zastępcą sekretarza Komitetu Partii⁽³³⁾.

⁽²¹⁾ Środki dotyczące zarządzania w Szantungu z 2022 r. mające zastosowanie do rowerów elektrycznych, dostępne pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²²⁾ Hebei, 14. plan pięcioletni na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego, dostępny pod adresem: http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²³⁾ Tiencin, 14. plan pięcioletni na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego, dostępny pod adresem: https://www.tjtn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²⁴⁾ Jiansgu, obwieszczenie w sprawie planu wdrażania dotyczącego promowania renowacji wyposażenia w sektorze przemysłowym do 2024 r., dostępne pod adresem: https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²⁵⁾ Zob. artykuł prasowy z 21.11.2023 r. dostępny pod adresem: <https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²⁶⁾ Artykuł prasowy na temat klastra branży rowerowej w Tiencin i Jinghai z 11.12.2023 r. pt. „Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the »capital«? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let »small wheels »drive« big development» [Rowery i rowery elektryczne. Dlaczego Jinghai nosi miano „stolicy”? Okręg Jinghai tworzy kompleksowy łańcuch przemysłowy, aby „małe koła” napędzały „duży rozwój”], dostępny pod adresem: https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²⁷⁾ Artykuł prasowy na temat parku przemysłowego Jinghai z dnia 4 lipca 2024 r. pt. „The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working” [Ramię robota w zakładzie AIMA Technology w Tiencin działa], dostępny pod adresem: <https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²⁸⁾ Art. 3 statutu CBA, dostępny pod adresem: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33>. (Dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽²⁹⁾ Zob. <http://www.jsbeva.cn/?xhzc/> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽³⁰⁾ Zob. https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽³¹⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r., s. 9, 28 i 65, dostępne pod adresem: <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽³²⁾ Zob. <https://www.flyingpigeon1936.com/index.html> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽³³⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r., s. 22, dostępne pod adresem: <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

- (53) Ponadto w sektorze produktu objętego przeglądem prowadzona jest polityka faworyzująca producentów krajowych lub w inny sposób wpływająca na rynek w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) tiret trzecie rozporządzenia podstawowego. W toku dochodzenia zidentyfikowano dalsze dokumenty, z których wynika, że sektor ten korzysta z rządowych wytycznych i interwencji w branży rowerów elektrycznych. Ponadto przemysł rowerowy w okręgu Jinghai został wpisany do wykazu charakterystycznych klastrów przemysłowych małych i średnich przedsiębiorstw w 2023 r. ogłoszonego przez Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnych (zob. motyw 49 powyżej) ⁽³⁴⁾.
- (54) W toku obecnego dochodzenia nie przedstawiono żadnych dowodów wskazujących, że sektor rowerów elektrycznych nie pozostaje pod wpływem interwencji rządowej w system finansowy w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) tiret szóste rozporządzenia podstawowego. W toku dochodzenia potwierdzono na przykład, że przedsiębiorstwo Shanghai Phoenix korzystało z subsydiów rządowych w 2022 i 2023 roku, jak wskazano w sprawozdaniu rocznym tego przedsiębiorstwa za 2023 r. ⁽³⁵⁾ Przedsiębiorstwo Zhonglu co, prowadzące działalność pod marką Shanghai Forever, również korzystało z subsydiów rządowych, jak wskazano w sprawozdaniu rocznym tego przedsiębiorstwa za 2023 r. ⁽³⁶⁾.
- (55) Komisja przypomina również, że wytwarzanie produktu objętego przeglądem wymaga szeregu materiałów do produkcji (zob. też motyw 40 powyżej). W przypadku gdy producenci rowerów elektrycznych kupują lub zamawiają te materiały do produkcji, ceny, jakie płacą (i które są rejestrowane jako ich koszty), są wyraźnie narażone na te same wspomniane wcześniej zakłócenia systemowe. Na przykład dostawcy materiałów do produkcji zatrudniają siłę roboczą, która podlega zakłóceniom. Mogą oni zaciągać pożyczki, które podlegają zakłóceniom w sektorze finansowym lub w zakresie alokacji kapitału. Podlegają również systemowi planowania, który ma zastosowanie na wszystkich szczeblach administracji i sektorów.
- (56) W rezultacie nie tylko ceny sprzedaży krajowej rowerów elektrycznych nie są odpowiednie do wykorzystania w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego, ale także wszystkie koszty materiałów do produkcji (w tym surowców, energii, gruntów, finansowania, pracy itp.) są zniekształcone, ponieważ na ich ceny wywiera wpływ istotna interwencja rządowa, jak opisano w częściach I i II sprawozdania. Interwencje rządowe opisane w odniesieniu do alokacji kapitału, gruntów, pracy, energii i surowców występują istotnie w całej ChRL. Oznacza to na przykład, że materiały do produkcji, które produkowano w ChRL, na skutek połączenia szeregu czynników produkcji są narażone na znaczące zakłócenia. To samo dotyczy materiałów do produkcji materiałów do produkcji i tak dalej.
- (57) Podsumowując, z dostępnych dowodów wynika, że ceny i koszty produktu objętego przeglądem, w tym koszty surowców, energii i pracy, nie wynikają z działania sił rynkowych, ponieważ wywiera na nie wpływ istotna interwencja rządowa w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego, na co wskazuje rzeczywisty lub potencjalny wpływ co najmniej jednego istotnego elementu spośród elementów w nim wymienionych. Na tej podstawie i wobec braku jakiegokolwiek współpracy ze strony rządu ChRL Komisja stwierdziła, że w celu ustalenia wartości normalnej w tym przypadku nie jest właściwe wykorzystanie cen i kosztów krajowych. W związku z tym Komisja przystąpiła do konstruowania wartości normalnej wyłącznie na podstawie kosztów produkcji i sprzedaży odzwierciedlających nieznieskształcone ceny lub wartości odniesienia, czyli, w tym przypadku, na podstawie odpowiednich kosztów produkcji i sprzedaży w odpowiednim reprezentatywnym kraju, zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego, jak opisano w następnej sekcji.

⁽³⁴⁾ Artykuł prasowy na temat parku przemysłowego Jinghai z dnia 4 lipca 2024 r. pt. „The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working” [Ramię robota w zakładzie AIMA Technology w Tiencin działa], dostępny pod adresem: <https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽³⁵⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r., s. 165, dostępne pod adresem: <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

⁽³⁶⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r., s. 116, dostępne pod adresem: <http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESHTOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF> (dostęp 29 sierpnia 2024 r.).

3.3.2. Kraj reprezentatywny

3.3.2.1. Uwagi ogólne

- (58) Wyboru reprezentatywnego kraju dokonano na podstawie następujących kryteriów określonych w art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego:
- poziom rozwoju gospodarczego podobny do poziomowi ChRL. W tym celu Komisja wykorzystała kraje o dochodzie narodowym brutto na mieszkańca podobnym do ChRL na podstawie bazy danych Banku Światowego ⁽³⁷⁾;
 - produkcja produktu objętego przeglądem w przedmiotowym kraju ⁽³⁸⁾,
 - istnienie odpowiednich ogólnodostępnych danych w reprezentatywnym kraju;
 - w przypadku gdy istnieje kilka potencjalnych reprezentatywnych krajów, pierwszeństwo należy przyznać, w stosownych przypadkach, państwu z odpowiednim poziomem ochrony socjalnej i ochrony środowiska.
- (59) W motywie 36 wyjaśniono, że 18 lipca 2024 r. Komisja wydała notę dołączoną do akt dotyczącą źródeł do celów określenia wartości normalnej. W nocie tej opisano fakty i dowody leżące u podstaw odpowiednich kryteriów, a także poinformowano zainteresowane strony o zamiarze rozważenia wykorzystania Turcji jako odpowiedniego reprezentatywnego kraju w przedmiotowej sprawie, jeżeli zostanie potwierdzone istnienie znaczących zakłóceń zgodnie z art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego.
- (60) Zgodnie z kryteriami wymienionymi w art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego Komisja ustaliła, że Turcja jest krajem o poziomie rozwoju gospodarczego podobnym do poziomowi ChRL. Na podstawie dochodu narodowego brutto (DNB) Bank Światowy sklasyfikował Turcję jako kraj o „wyższym średnim dochodzie”. Ponadto ustalono, że w Turcji produkuje się produkt objęty przeglądem, a odpowiednie dane są łatwo dostępne.
- (61) Po ustaleniu na podstawie wszystkich powyższych elementów, że Turcja jest odpowiednim reprezentatywnym krajem, oraz wobec braku propozycji alternatywnych odpowiednich reprezentatywnych krajów od zainteresowanych stron nie było potrzeby przeprowadzenia oceny poziomu ochrony socjalnej i ochrony środowiska zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) tiret pierwsze zdanie ostatnie rozporządzenia podstawowego.

3.3.2.2. Wniosek

- (62) Biorąc pod uwagę brak współpracy, propozycję we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia i fakt, że Turcja spełnia kryteria określone w art. 2 ust. 6a lit. a) tiret pierwsze rozporządzenia podstawowego, Komisja wybrała Turcję jako odpowiedni reprezentatywny kraj.

3.3.3. Źródła, na podstawie których ustalono poziom niezniekształconych kosztów

- (63) W nocie dotyczącej odpowiednich źródeł, które mają zostać wykorzystane do określenia wartości normalnej, Komisja przedstawiła wykaz czynników produkcji, takich jak materiały, energia i siła robocza, wykorzystywanych przez producentów unijnych i tureckich w produkcji produktu objętego przeglądem, na podstawie informacji we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia należycie zaktualizowanych w przypadku dostępności dokładniejszych informacji. Komisja stwierdziła również, że na potrzeby obliczenia wartości normalnej zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego skorzysta z bazy danych Global Trade Atlas („GTA”) ⁽³⁹⁾ w celu ustalenia poziomu niezniekształconych kosztów niektórych czynników produkcji, w szczególności najważniejszych surowców. Ponadto Komisja oznajmiła, że w celu ustalenia niezniekształconych kosztów pracy i energii wykorzysta dane pochodzące z Tureckiego Instytutu Statystycznego ⁽⁴⁰⁾.
- (64) Komisja stwierdziła również, że aby ustalić odpowiednie kwoty kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysków, wykorzysta dane finansowe z danych statystycznych dotyczących rachunków przedsiębiorstw odnoszące się do 206 przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie objętym kategorią NACE 30.9, jak określono w motywie 36.

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

⁽³⁸⁾ Jeżeli w żadnym państwie o podobnym poziomie rozwoju nie istnieje produkcja produktu objętego przeglądem, można uwzględnić produkcję produktu należącego do tej samej ogólnej kategorii lub sektora produktu objętego przeglądem.

⁽³⁹⁾ <http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm>.

⁽⁴⁰⁾ <https://www.tuik.gov.tr/Home/Index>.

- (65) Komisja poinformowała ponadto zainteresowane strony, że szereg czynników produkcji (farba, podkład i zestaw elektryczny EPAC) miał niewielki udział w całkowitych kosztach surowców/komponentów w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym (łącznie mniej niż 1 % całkowitych kosztów surowców/komponentów). Komisja potraktowała zatem te inne czynniki produkcji jako „materiały zużywalne” i wyraziła te materiały jako odsetek całkowitego kosztu surowców.
- (66) Ponadto Komisja wzięła pod uwagę wartość pośrednich kosztów produkcji, aby uwzględnić koszty, które nie zostały uwzględnione we wspomnianych powyżej czynnikach produkcji. Komisja ustaliła stosunek pośrednich kosztów produkcji do bezpośrednich kosztów produkcji na podstawie konkretnych informacji dostarczonych przez wnioskodawcę od producentów unijnych i ich przedsiębiorstw powiązanych ⁽⁴¹⁾.
- (67) W świetle uwag wnioskodawcy do noty do akt Komisja wprowadziła dwie zmiany w wykazie czynników produkcji, o których mowa poniżej. Po pierwsze, poprawiono błąd pisarski, w wyniku którego informacje dotyczące akumulatorów zostały nieumyślnie zamienione z informacjami dotyczącymi silników elektrycznych do rowerów. Po drugie, w odniesieniu do czterech czynników produkcji (zestawów korbowych, pedałów, piasty tylnej i piasty przedniej) kody towarów zastosowane w nocie zastąpiono dokładniejszymi kodami towarów bezpośrednio związanymi z odnośnymi częściami. Zmiany te zostały odzwierciedlone w tabeli 1.

3.4. Niezniekształcone koszty i wartości odniesienia

3.4.1. Czynniki produkcji

- (68) Biorąc pod uwagę wszystkie informacje wynikające z wniosku oraz dalsze informacje przedstawione przez wnioskodawcę i zebrane podczas wizyt weryfikacyjnych, w celu określenia wartości normalnej zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego zidentyfikowano następujące czynniki produkcji i ich źródła:

Tabela 1

Czynniki produkcji rowerów elektrycznych

Czynnik produkcji	Kod towaru	Wartość niezniekształcona (w CNY)	Jednostka miary	Źródło informacji
Surowce				
Adaptory (części elektryczne)	39235090	55,13	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Adaptory (inne)	39235090, 87149990	1,61	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Akumulator	85076	1 487,88	Sztuka	GTA
Obudowa akumulatora	39235090	54,78	Kilogram	GTA
Dzwonek	871499	3,64	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Hamulec	87149420	282,49	Kilogram	GTA
Linka wewnętrzna hamulca	8714 99	2,83	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Dźwignia hamulca	87149490	14,24	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Okablowanie	—	3,73	Licznik	Wniosek o dokonanie przeglądu
Łańcuch	73151110, 73151900	32,53	Licznik	Wniosek o dokonanie przeglądu

⁽⁴¹⁾ Wnioskodawca ostrożnie oszacował koszty ogólne (wynajem, materiały zużywalne i inne) na poziomie 1 % całkowitych kosztów produkcji rowerów elektrycznych. Zob. załączniki 40.0 i 40.1 do wniosku o dokonanie przeglądu, dostępne w bazie danych pod adresem Tron.tdi t24.000754.

Czynnik produkcji	Kod towaru	Wartość nieznieształcona (w CNY)	Jednostka miary	Źródło informacji
Pokrywa łańcucha	871499900019	36,29	Zestaw	Wniosek o dokonanie przeglądu
Uchwyt pokrywy łańcucha	87149990	3,83	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Łącznik	871499	0,56	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Zestaw korbowy	87149630	120,22	Kilogram	GTA
Kalkomania	490890	511,63	Kilogram	GTA
Części do rowerów elektrycznych	871499	1,38	Licznik	Wniosek o dokonanie przeglądu
Przewód elektryczny	871499	51,00	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Silnik elektryczny do rowerów	8501310090	1 162,33	Sztuka	GTA
Widelec	87149130	626,86	Sztuka	GTA
Rama	871491100019	1 485,75	Sztuka	GTA
Akcesoria ramy	871499900019	5,47	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Piasta przednia	871493	185,46	Kilogram	GTA
Chwyt kierownicy	87149990	11,03	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Kierownica	87149910	28,65	Sztuka	GTA
Mostek kierownicy	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Światło przednie	871499	115,77	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Wspornik światła przedniego	871499	14,59	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Stery	87149190	59,39	Kilogram	GTA
Pierścień zaciskowy do sterów	87149190	3,83	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Rura wewnętrzna	401320	5,96	Sztuka	GTA
Podpórka	871499	32,47	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Błotnik	87149990	56,85	Zestaw	Wniosek o dokonanie przeglądu
Części błotnika	87149990	15,68	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Elementy przekładni w piaście	87149990	15,85	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Szprychy i nypły	87149990	5,67	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Ośłona zewnętrzna	—	5,13	Licznik	Wniosek o dokonanie przeglądu
Pedał	87149610	42,23	Para	GTA
Bagażnik tylny	87149930	97,30	Sztuka	GTA

Czynnik produkcji	Kod towaru	Wartość nieznieskształcona (w CNY)	Jednostka miary	Źródło informacji
Przerzutka tylna	87149950	168,27	Kilogram	GTA
Piasta tylna	871493	185,46	Kilogram	GTA
Tylne koło zębate	871493	185,46	Kilogram	GTA
Obręcz koła	87149210	85,76	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Taśma na obręcz koła	8714999	1,23	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Tarcza hamulcowa	871499	43,32	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Siodełko	871495	81,05	Kilogram	GTA
Zacisk sztycy	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Sztyca podsiodłowa	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Manetka	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Prędkościomierz	871499	364,85	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Szprycha	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Ośłona szprych	87149990	3,83	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Przełącznik	39235090	54,78	Kilogram	GTA
Światło tylne	871499	12,92	Sztuka	Wniosek o dokonanie przeglądu
Opona	401150	22,52	Sztuka	GTA
Siła robocza				
Siła robocza	Nie dotyczy	50,90	Godziny	Turecki Instytut Statystyczny ⁽¹⁾
Energia				
Energia elektryczna	Nie dotyczy	0,892	kWh	Turecki Instytut Statystyczny ⁽¹⁾
Gaz	Nie dotyczy	4,112	kWh	Turecki Instytut Statystyczny ⁽¹⁾

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

3.4.1.1. Surowce

- (69) Procesy produkcji rowerów elektrycznych są podobne na całym świecie, bez znaczących różnic między procesami produkcyjnymi lub materiałami do produkcji w ChRL, Unii i innych krajach.
- (70) Aby ustalić nieznieskształconą cenę surowców dostarczanych do zakładu producenta reprezentatywnego kraju, Komisja jako podstawę wykorzystała średnią ważoną cenę importową stosowaną przy przywozie do reprezentatywnego kraju podaną w GTA, do której dodano należności celne przywozowe. Cenę importową w reprezentatywnym kraju obliczono jako średnią ważoną cenę jednostkowych produktów przywożonych ze wszystkich państw trzecich z wyjątkiem ChRL i państw, które nie są członkami WTO, wymienionych w załączniku 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/755 ⁽⁴²⁾. Komisja postanowiła wykluczyć przywóz z ChRL do reprezentatywnego kraju, ponieważ w motywie 57 uznała, że oparcie się na cenach i kosztach krajowych

⁽⁴²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/755 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu z niektórych państw trzecich (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj>). Art. 2 ust. 7 rozporządzenia podstawowego stanowi, że ceny krajowe w tych krajach nie mogą być wykorzystywane do określania wartości normalnej.

w ChRL nie jest odpowiednim rozwiązaniem z uwagi na występowanie znaczących zakłóceń w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego. Biorąc pod uwagę, że nie ma dowodów wskazujących na to, że te same zakłócenia nie mają w równym stopniu wpływu na produkty przeznaczone na wywóz, Komisja uznała, że te same zakłócenia miały wpływ na ceny eksportowe. Po wykluczeniu przywozu z ChRL do reprezentatywnego kraju wielkość przywozu z innych państw trzecich pozostała reprezentatywna.

- (71) Komisja nie stwierdziła żadnego innego przywozu w znacznych ilościach z innych zniekształconych źródeł.
- (72) W przypadku niektórych czynników produkcji dane statystyczne z GTA zawierały ceny za tonę/kilogram, natomiast wartości zużycia w produkcji rowerów elektrycznych podano w sztukach (lub w innych jednostkach, takich jak metry). Dotyczyło to następujących czynników produkcji: przełączniki, hamulce, zestawy korb, tylne przerzutki, tylne koła zębate, przerzutki, przednie piasty, tylne piasty, szprychy, tylne piasty, kalkomanie, stery, pedały, siodełka, zaciski sztycy podsiodłowej i sztyce podsiodłowe. W celu zastosowania współczynników przeliczeniowych w odniesieniu do tych czynników produkcji Komisja oparła się na wyjaśnieniach i dowodach potwierdzających przedstawionych przez wnioskodawców we wniosku⁽⁴³⁾. Dowody te składały się z informacji pochodzących ze specjalistycznych stron internetowych⁽⁴⁴⁾ oraz z własnych obliczeń wagi poszczególnych artykułów⁽⁴⁵⁾.
- (73) W odniesieniu do szeregu czynników produkcji rzeczywiste koszty ponoszone przez producentów unijnych objętych próbą stanowiły znikomy udział w całkowitych kosztach surowców w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym. Ponieważ wartość zastosowana w odniesieniu do tych czynników produkcji nie miała znaczącego wpływu na obliczanie marginesu dumpingu niezależnie od wykorzystanego źródła, Komisja postanowiła uwzględnić te koszty w materiałach zużywalnych, jak wyjaśniono w motywie 65.
- (74) Ze względu na brak współpracy i brak innych elementów w aktach sprawy, na podstawie danych dostarczonych przez wnioskodawcę, Komisja ustaliła stosunek materiałów zużywalnych do całkowitych kosztów surowców/komponentów na poziomie 1 %. Tę wartość procentową zastosowano następnie do ponownie obliczonego kosztu surowców/komponentów przy zastosowaniu ustalonych niezniszczalnych cen.
- (75) Zazwyczaj do tych cen importowych należy dodać również ceny transportu krajowego. Biorąc jednak pod uwagę brak współpracy oraz charakter przedmiotowego przeglądu wygaśnięcia, który koncentruje się na ustaleniu, czy dumping nadal miał miejsce w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym lub mógłby ponownie wystąpić, a nie na ustaleniu jego dokładnej wielkości, Komisja zdecydowała, że dostosowania w odniesieniu do transportu krajowego nie są konieczne. Dostosowania takie doprowadziłyby jedynie do wzrostu wartości normalnej, a tym samym marginesu dumpingu.

3.4.1.2. Siła robocza

- (76) Turecki Instytut Statystyczny publikuje szczegółowe informacje na temat wynagrodzeń w poszczególnych sektorach tureckiej gospodarki. Komisja wykorzystała najnowsze dostępne dane statystyczne (2022 r.) dotyczące średnich kosztów pracy w sektorze 30 według klasyfikacji NACE, które obejmują koszty pracy w produkcji rowerów elektrycznych⁽⁴⁶⁾. Uzyskane w ten sposób średnie godzinowe koszty pracy dodatkowo skorygowano o inflację przy użyciu wskaźnika kosztów pracy⁽⁴⁷⁾, aby odzwierciedlić koszty w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.

⁽⁴³⁾ Zob. załącznik 40.2 do wniosku, dostępny w bazie danych Tron.tdi t24.000754, a także przedstawiony jako załącznik do noty do akt dotyczącej źródeł do celów określenia wartości normalnej (Tron.tdi t24.006125).

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

⁽⁴⁵⁾ Obliczeń tych dokonano, umieszczając określony element (np. tylną piastę) na wadze cyfrowej i dzieląc całkowitą wagę podaną w statystykach przywozu tego elementu przez wagę jednej sztuki.

⁽⁴⁶⁾ <https://data.tuik.gov.tr/> (ostatni dostęp 6 września 2024 r.).

⁽⁴⁷⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I-January-March,-2024-53682> (ostatni dostęp 6 września 2024 r.).

3.4.1.3. Energia elektryczna

- (77) Aby ustalić cenę odniesienia dla energii elektrycznej, Komisja wykorzystwała ceny podane w tabelach taryf energii elektrycznej opartych na rachunkach za energię elektryczną publikowanych przez turecki Urząd Regulacji Rynku Energii (EMRA) w regularnych komunikatach prasowych⁽⁴⁸⁾. Komisja wykorzystwała dane dotyczące przemysłowych cen energii elektrycznej w kuruszach/kWh dla sektora przemysłowego za 2023 r., które wynosiły 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Gaz ziemny

- (78) Aby ustalić cenę odniesienia dla gazu, Komisja wykorzystwała cenę gazu dla użytkowników przemysłowych w Turcji opublikowaną przez Turecki Instytut Statystyczny⁽⁴⁹⁾ w regularnych komunikatach prasowych za drugie półrocze 2021 r. i pierwsze półrocze 2022 r. Aby dostosować się do okresu objętego dochodzeniem przeglądowym (2023 r.), Komisja wykorzystwała dane dotyczące cen gazu w odpowiednim zakresie zużycia w kuruszach³, odpowiednio skorygowane o inflację, z wykorzystaniem indeksu cen producentów opublikowanego przez Turecki Instytut Statystyczny⁽⁵⁰⁾, w wyniku czego cena wyniosła 4,112 CNY/m³. Cena została skorygowana o VAT w wysokości 18 %, ponieważ podana cena zawierała podatek VAT.

3.4.1.5. Koszty pośrednie produkcji, koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne, zyski i amortyzacja

- (79) Zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego „[s]konstruowana wartość normalna obejmuje niezniekształconą i odpowiednią kwotę kosztów administracyjnych, kosztów sprzedaży i kosztów ogólnych oraz zyski”. Ponadto należy ustalić wartość pośrednich kosztów produkcji w celu pokrycia kosztów niewliczonych do czynników produkcji, o których mowa powyżej.
- (80) Aby ustalić niezniekształconą wartość pośrednich kosztów produkcji oraz biorąc pod uwagę brak współpracy ze strony chińskich producentów rowerów elektrycznych, Komisja wykorzystwała dostępne fakty zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym Komisja ustaliła stosunek pośrednich kosztów produkcji do całkowitych kosztów produkcji i pracy na podstawie danych przedstawionych przez wnioskodawcę. Następnie odsetek ten zastosowano w stosunku do niezniekształconej wartości kosztów produkcji, aby uzyskać niezniekształconą wartość pośrednich kosztów produkcji.
- (81) W celu ustalenia niezniekształconej i odpowiedniej kwoty kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysku Komisja oparła się na najnowszych dostępnych danych finansowych dla 206 tureckich przedsiębiorstw prowadzących działalność objętą kategorią 30.9 NACE, jak określono w motywie 36. Komisja uznała ustaloną w ten sposób kwotę kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysków za odpowiednią w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. a) w odniesieniu do poziomu handlu *ex-works*, na którym skonstruowano wartość normalną.

3.4.2. Obliczanie wartości normalnej

- (82) Na podstawie powyższego Komisja skonstruowała wartość normalną dla każdego rodzaju produktu na podstawie ceny *ex-works* zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego.
- (83) Po pierwsze, Komisja ustaliła wartość niezniekształconych kosztów produkcji. Wobec braku współpracy ze strony producentów eksportujących Komisja oparła się na dostarczonych przez wnioskodawcę we wniosku o dokonanie przeglądu⁽⁵¹⁾ informacjach, zweryfikowanych na miejscu u producentów unijnych objętych próbą, dotyczących zużycia każdego czynnika (materiałów i pracy) używanego w produkcji rowerów elektrycznych. Komisja pomnożyła wskaźniki zużycia przez niezniekształcone koszty jednostkowe odnotowane w reprezentatywnym kraju, tj. w Turcji.

⁽⁴⁸⁾ EMRA | Urząd Regulacji Rynku Energii (epdk.gov.tr) (ostatni dostęp 6 września 2024 r.).

⁽⁴⁹⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (ostatni dostęp 6 września 2024 r.).

⁽⁵⁰⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (ostatni dostęp 6 września 2024 r.).

⁽⁵¹⁾ Odpowiednie dane zaktualizowano w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem przeglądowym i zweryfikowano na miejscu u jednego z producentów unijnych objętych próbą.

- (84) Po ustaleniu niezniekształconych kosztów produkcji Komisja dodała pośrednie koszty produkcji, koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz zysk, jak wskazano w motywach 79–80. Pośrednie koszty produkcji ustalono na podstawie danych dostarczonych przez wnioskodawcę. Koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz zysk określono na podstawie średnich wartości za 2022 r. zgłoszonych dla 206 tureckich przedsiębiorstw prowadzących działalność objętą kategorią 30.9 NACE⁽⁵²⁾. Komisja dodała następujące pozycje do niezniekształconych kosztów produkcji:

- pośrednie koszty produkcji, które stanowiły ogółem 1 % bezpośrednich kosztów produkcji,
- koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz inne koszty, które stanowiły 5,76 % kosztów sprzedanych towarów, oraz
- zyski, które odpowiadały 7,37 % kosztów sprzedanych towarów, zastosowano do całkowitych niezniekształconych kosztów produkcji.

- (85) Na tej podstawie Komisja skonstruowała wartość normalną na podstawie ceny *ex-works* zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego.

3.5. Cena eksportowa

- (86) Wobec braku współpracy ze strony producentów eksportujących z ChRL cenę eksportową ustalono w oparciu o dane Eurostatu dotyczące CIF skorygowane o poziom cen *ex-works*. Tym samym cenę CIF obniżono o koszty frachtu morskiego i koszt ubezpieczenia oraz krajowe koszty transportu. Koszty transportu krajowego w Chinach i koszty transportu międzynarodowego oparto na informacjach przekazanych przez wnioskodawcę we wniosku o dokonanie przeglądu.

3.6. Porównanie

- (87) Komisja porównała konstruowaną wartość normalną ustaloną zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego z ceną eksportową na podstawie ceny *ex-works*, jak ustalono powyżej. Biorąc pod uwagę, że zarówno wartość normalna, jak i cena eksportowa zostały ustalone na poziomie handlu *ex-works*, dostosowania nie były konieczne.

3.7. Margines dumpingu

- (88) Na tej podstawie ustalono, że średni margines dumpingu jest znaczący. Stwierdzono zatem, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym dumping nadal miał miejsce.

4. PRAWDOPODOBIENSTWO KONTYNUACJI DUMPINGU

- (89) Oprócz ustalenia, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym miał miejsce dumping, Komisja zbadała, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu w przypadku uchylecia środków. Przeanalizowano następujące czynniki dodatkowe: moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL, związek między cenami eksportowymi stosowanymi w wywozie do państw trzecich a poziomem cen w Unii oraz atrakcyjność rynku unijnego. Należy przypomnieć, że z powodu braku współpracy ze strony chińskich producentów eksportujących i rządu ChRL analizę oparto na dostępnych faktach zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego, w szczególności wniosku o dokonanie przeglądu, danych statystycznych GTA i innych dostępnych informacjach.

4.1. Moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL.

- (90) 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.

⁽⁵²⁾ Dane statystyczne dotyczące rachunków przedsiębiorstw, dostępne pod adresem: <https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en> (ostatni dostęp: 6 września 2024 r.).

- (91) Dochodzenie wykazało, że w okresie badanym występowała ogólna nadwyżka mocy produkcyjnych w sektorze rowerów elektrycznych w ChRL. Moce produkcyjne ⁽⁵³⁾ w ChRL 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 ⁽⁵⁴⁾. Według badań rynkowych wnioskodawcy faktyczna produkcja i sprzedaż rowerów elektrycznych w Chinach wynosiła 57 mln sztuk rocznie, co wskazywało na szacowane wolne moce produkcyjne wynoszące 73 mln sztuk rocznie w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym ⁽⁵⁵⁾. Te wolne moce produkcyjne, które w tym samym stanowiły niemal piętnastokrotność całkowitej konsumpcji w Unii, mogłyby zostać przekierowane do Unii, gdyby obecne środki przestały obowiązywać.
- (92) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że chińscy producenci eksportujący dysponują znacznymi wolnymi mocami produkcyjnymi, które – w przypadku wygaśnięcia środków – mogłyby wykorzystać w celu wywozu na rynek unijny w dużych ilościach po cenach dumpingowych.

4.2. Atrakcyjność rynku unijnego

- (93) Z informacji przedstawionych we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia 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 3 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 przeglądowym. Pokazuje to, że Unia pozostała atrakcyjnym rynkiem dla eksporterów z ChRL.
- (94) Unijny rynek rowerów elektrycznych jest jednym z największych na świecie i w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym 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. Dowody przedstawione przez wnioskodawcę we wniosku o dokonanie przeglądu wygaśnięcia ⁽⁵⁶⁾ i poparte ustaleniami w ramach niniejszego dochodzenia (zob. motyw 147) wykazały, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym chińscy producenci oferowali rowery elektryczne po bardzo niskich cenach (od 210 EUR do 650 EUR) zarówno Unii, jak i państwom trzecim.
- (95) Nawet przy wprowadzonych środkach chiński wywóz do Unii był kontynuowany, a nawet wzrósł w okresie badanym, zyskując udział w rynku na poziomie 4,4 % w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym, co pokazało, że rynek unijny pozostaje atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących.
- (96) 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 przekierowaliby wywóz dużych ilości produktu na rynek unijny i zastosowaliby ceny dumpingowe.

4.2.1. Wniosek

- (97) Biorąc pod uwagę ustalenia dotyczące dalszego trwania dumpingu w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym oraz prawdopodobnego wzrostu wielkości wywozu w przypadku wygaśnięcia środków, Komisja stwierdziła, że występuje duże prawdopodobieństwo, że wygaśnięcie środków antydumpingowych stosowanych wobec przywozu z ChRL doprowadzi do kontynuacji dumpingu.

⁽⁵³⁾ 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 o dokonanie przeglądu, dostępny w bazie danych Tron pod adresem Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁴⁾ Na podstawie wiedzy rynkowej wnioskodawcy i stron internetowych znanych chińskich producentów rowerów elektrycznych przedstawionych w załączniku 4 do wniosku o dokonanie przeglądu, dostępnych w bazie danych Tron pod adresem: Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁵⁾ Na podstawie źródeł wymienionych w przypisach 55 i 57. Zob. załącznik 8 i 9 do wniosku o dokonanie przeglądu, dostępne w bazie danych Tron pod adresem Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁶⁾ Zob. sekcja 7.3 i załączniki 15, 17 i 18 do wniosku o dokonanie przeglądu, dostępne w bazie danych Tron pod adresem Tron.tdi t24.000754. Dowody obejmowały 19 ofert cenowych od chińskich producentów w odniesieniu do różnych rodzajów rowerów elektrycznych oraz informacje statystyczne Eurostatu.

5. SZKODA

5.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (98) Produkt podobny był wytwarzany w okresie badanym przez 67 producentów w Unii. Producenci ci reprezentują przemysł Unii w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (99) Zgodnie z ustaleniami całkowita produkcja unijna w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym 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.

5.2. Konsumpcja w Unii

- (100) Komisja ustaliła konsumpcję w Unii na podstawie statystyk Eurostatu dotyczących przywozu i wielkości sprzedaży przemysłu Unii w Unii, przedstawionych przez CONEBI.
- (101) Konsumpcja w Unii kształtowała się następująco:

Tabela 2

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>	<i>100</i>	<i>112</i>	<i>122</i>	<i>114</i>

Źródło: Eurostat i CONEBI.

- (102) 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.

5.3. Przywóz z ChRL

5.3.1. Wielkość i udział w rynku przywozu z ChRL

- (103) Komisja ustaliła wielkość przywozu na podstawie danych Eurostatu.
- (104) Udział przywozu w rynku został następnie określony przez porównanie wielkości przywozu z konsumpcją w Unii, jak przedstawiono w tabeli 2.

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

Tabela 3

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
<i>Źródło:</i> Eurostat i CONEBI				

(106) 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.

5.3.2. *Ceny produktów przywożonych z ChRL oraz podcięcie cenowe*

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

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

Tabela 4

Ceny importowe (w EUR/szt.)

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

(109) 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).

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

(111) 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 %).

- (112) 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 %.

5.3.3. Przywóz z państw trzecich innych niż ChRL

- (113) Przywóz rowerów elektrycznych z państw trzecich innych niż ChRL miał miejsce przede wszystkim z Tajwanu i Wietnamu.
- (114) Wielkość (zagregowana) przywozu do Unii oraz udział w rynku i trendy cenowe dotyczące przywozu rowerów elektrycznych z innych państw trzecich kształtowały się następująco:

Tabela 5

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 %
	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.

- (115) 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.

5.4. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii

5.4.1. Uwagi ogólne

- (116) Ocena sytuacji gospodarczej przemysłu Unii obejmowała ocenę wszystkich wskaźników ekonomicznych oddziałujących na stan przemysłu Unii w okresie badanym.
- (117) Jak wspomniano w motywie 11, w celu oceny warunków ekonomicznych przemysłu Unii zastosowano kontrolę wyrównową.
- (118) 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.
- (119) Do wskaźników makroekonomicznych zalicza się: produkcję, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wielkość sprzedaży, udział w rynku, zatrudnienie, wydajność, wielkość marginesu dumpingu oraz poprawę sytuacji po wcześniejszym dumpingu.
- (120) 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.

5.4.2. Wskaźniki makroekonomiczne

5.4.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

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

Tabela 6

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.

- (122) 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 utrzyma się na wysokim poziomie i będzie postępować w szybkim tempie, co nie miało jednak miejsca, ponieważ po pandemii COVID-19 doszło do znacznego osłabienia popytu.

5.4.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

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

Tabela 7

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.

(124) 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.

5.4.2.3. Zatrudnienie i wydajność

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

Tabela 8

Zatrudnienie i wydajność

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

Źródło: CONEBI, producenci unijni objęci próbą.

(126) 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.

5.4.2.4. Wzrost

- (127) 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.

5.4.2.5. Wielkość marginesu dumpingu i poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu

- (128) 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 dumpingu na przemysł Unii był raczej ograniczony.

5.4.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

5.4.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

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

Tabela 9

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.

- (130) 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.

5.4.3.2. Koszty pracy

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

Tabela 10

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.

- (132) 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.

5.4.3.3. Zapasy

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

Tabela 11

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.

- (134) 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 liczne zapasy.

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

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

Tabela 12

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

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem przeglądowym
<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.

- (136) 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.
- (137) Ogólnie stabilny poziom rentowności w okresie badanym umożliwił przemysłowi Unii dokonanie dużych inwestycji.
- (138) 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.

5.5. Wnioski dotyczące szkody

- (139) 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.
- (140) 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.
- (141) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że sytuacja przemysłu Unii uległa poprawie po poniesieniu wcześniej istotnej szkody w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego spowodowanej przywozem towarów po cenach dumpingowych z ChRL. W okresie badanym szereg wskaźników szkody uległ jednak pogorszeniu, a przemysł Unii ponownie znalazł się w niestabilnej sytuacji gospodarczej. Komisja zbadała zatem następnie prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia szkody spowodowanej pierwotnie przez przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL w przypadku uchylecia środków.

6. PRAWDOPODOBIEŃSTWO PONOWNEGO WYSTĄPIENIA SZKODY

- (142) 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.

6.1. Wolne moce produkcyjne w ChRL i atrakcyjność rynku Unii

- (143) 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.
- (144) 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 przeglądem. 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.

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

- (145) Aby ustalić, w jaki sposób przywóz z ChRL wpłynąłby na przemysł Unii w przypadku zniesienia środków, Komisja przeprowadziła porównawczą analizę cen bez środków antidumpingowych.
- (146) 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.
- (147) 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.
- (148) Wobec powyższego stwierdza się, że uchylenie środków najprawdopodobniej doprowadziłby do znacznego wzrostu przywozu towarów po wyrządzających szkodę cenach dumpingowych z ChRL. W konsekwencji rentowność przemysłu Unii byłaby poważnie zagrożona.

7. INTERES UNII

- (149) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy utrzymanie istniejących środków antidumpingowych 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.

7.1. Interes przemysłu Unii

- (150) 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 przeglądem.

- (151) Zniesienie środków antydumpingowych 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.
- (152) 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 antydumpingowych zatrzymałoby rozwój praktycznej wiedzy fachowej w zakresie stosowania najbardziej zaawansowanych technologii, w tym automatyzacji i nowych materiałów.
- (153) 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 (MSP) 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.
- (154) W związku z powyższym przedłużenie obowiązywania środków leży w interesie przemysłu Unii.

7.2. Interes podmiotów zajmujących się montażem

- (155) Komisja skontaktowała się ze wszystkimi znanymi użytkownikami i importerami niepowiązanymi.
- (156) 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.
- (157) Komisja nie uznała jednak za realistyczne, aby jedynie nadzór rynku i środki regulacyjne mogły zapobiec szkodzie spowodowanej przywozem rowerów elektrycznych po cenach dumpingowych 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.
- (158) 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.
- (159) Komisja uznała, że argumenty podniesione przez grupę ad hoc zostały już omówione w motywie 156. Z uwagi na to, że nie przedstawiono żadnych nowych uwag merytorycznych w tej sprawie, wniosek zawarty w motywie 157 został potwierdzony.
- (160) 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.

- (161) 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 badanym 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.
- (162) Ponadto grupa ad hoc twierdziła, że Komisja oparła się na niezweryfikowanych informacjach i twierdzeniach, które zagrażają bezstronności dochodzenia, zwłaszcza tych pochodzących od wnioskodawcy.
- (163) Jak wspomniano w motywach 31 i 32, Komisja zastosowała art. 18 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do ustaleń dotyczących kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody, ponieważ eksporterzy/producenti z ChRL nie współpracowali w dochodzeniu. W związku z tym ustalenia dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody oparto na dostępnych faktach, a w szczególności na informacjach przekazanych z wnioskiem o dokonanie przeglądu oraz informacjach uzyskanych od stron współpracujących w toku dochodzenia przeglądownego (tj. wnioskodawcy i objętych próbą producentów unijnych). Wszystkie informacje przedłożone przez objętych próbą producentów unijnych zostały dokładnie zweryfikowane. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

7.3. Interes użytkowników i importerów niepowiązanych

- (164) 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.

7.4. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (165) 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.

8. ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (166) Na podstawie wniosków Komisji dotyczących kontynuacji dumpingu, ponownego wystąpienia szkody oraz interesu Unii należy utrzymać środki antydumpingowe wprowadzone wobec przywozu rowerów elektrycznych pochodzących z ChRL.
- (167) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła w związku z różnicą w stawkach celnych potrzebne są szczególne środki gwarantujące stosowanie indywidualnych ceł antydumpingowych. Stosowanie indywidualnych ceł antydumpingowych 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 antydumpingowemu obowiązującemu wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (168) Mimo że przedstawienie tej faktury jest konieczne, aby organy celne państw członkowskich zastosowały indywidualne stawki cła antydumpingowego i zwolnienia 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.

- (169) Jeżeli wywóz 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. 13 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.
- (170) Poszczególne stawki cła antydumpingowego 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 „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”. Nie powinny one być objęte żadną z indywidualnych stawek cła antydumpingowego.
- (171) Przedsiębiorstwo może zwrócić się o zastosowanie indywidualnych stawek cła antydumpingowego w przypadku późniejszej zmiany jego nazwy. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji⁽⁵⁷⁾. 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 korzystania ze stawki należności celnej, która ma do niego zastosowanie, rozporządzenie dotyczące zmiany nazwy zostanie opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (172) Wszystkie zainteresowane strony zostały poinformowane o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierzano zalecić utrzymanie obowiązujących środków. Wyznaczono również stronom termin do przedstawienia uwag dotyczących ujawnionych informacji.
- (173) Eksporter lub producent, który nie dokonywał wywozu produktu objętego postępowaniem do Unii w okresie wykorzystywanym do ustalenia poziomu cła mającego obecnie zastosowanie do wywozu tego produktu, może zwrócić się do Komisji o objęcie go stawką cła antydumpingowego ustaloną dla przedsiębiorstw współpracujących nieobjętych próbą. Komisja powinna przychylić się do tego wniosku pod warunkiem spełnienia trzech warunków. Nowy producent eksportujący musiałby wykazać, że: (i) nie dokonywał wywozu produktu objętego postępowaniem do Unii w okresie wykorzystywanym do ustalenia poziomu cła mającego zastosowanie do jego wywozu; (ii) nie jest powiązany z przedsiębiorstwem, które dokonywało takiego wywozu i które w związku z tym jest objęte cłami antydumpingowymi; oraz (iii) dokonywał wywozu produktu objętego postępowaniem po okresie objętym dochodzeniem lub przyjął nieodwołalne zobowiązanie umowne do wywozu znacznej ilości tego produktu.
- (174) Zgodnie z art. 109 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046⁽⁵⁸⁾, 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.
- (175) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036,

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

⁽⁵⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj>).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Nakłada się ostateczne cło antydumpingowe na przywóz rowerów pedałowych ze wspomaganiem pedałów, 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. Stawki ostatecznego cła antydumpingowego mające zastosowanie do ceny netto na granicy Unii przed oceniem są następujące dla produktu opisanego w ust. 1 i wyprodukowanego przez poniższe przedsiębiorstwa:

Państwo	Przedsiębiorstwo	Cło antydumpingowe	Dodatkowy kod TARIC
Chińska Republika Ludowa	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd i Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	37,4 %	C463
	Inne przedsiębiorstwa współpracujące w pierwotnym dochodzeniu antydumpingowym (z wyjątkiem przedsiębiorstw objętych stawką cła wyrównawczego ustaloną w równoległym postępowaniu dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw) wymienione w załączniku I	24,2 %	
	Inne przedsiębiorstwa współpracujące w pierwotnym dochodzeniu antydumpingowym objęte stawką cła wyrównawczego ustaloną w równoległym postępowaniu dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw wymienione w załączniku II	16,2 %	
	Przedsiębiorstwa niewspółpracujące w pierwotnym dochodzeniu antydumpingowym, lecz współpracujące przy równoległym pierwotnym dochodzeniu antysubsydijnym wymienione w załączniku III	70,1 %	
	Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	62,1 %	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. Do czasu przedstawienia takiej faktury obowiązuje cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.*

4. Art. 1 ust. 2 można zmienić w celu dodania nowych producentów eksportujących z Chińskiej Republiki Ludowej i objęcia ich odpowiednią średnią ważoną stawką cła antydumpingowego dla przedsiębiorstw współpracujących nieobjętych próbą. Nowy producent eksportujący przedstawia dowody potwierdzające, że:

- a) nie dokonał wywozu towarów opisanych w art. 1 ust. 1 pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w okresie od dnia 1 października 2016 r. do dnia 30 września 2017 r. („okres objęty pierwotnym dochodzeniem”);

- b) nie jest powiązany z żadnym eksporterem ani producentem podlegającym środkom wprowadzonym na mocy niniejszego rozporządzenia, który współpracował albo mógł współpracować w dochodzeniu, które doprowadziło do nałożenia cła; oraz
- c) faktycznie dokonał wywozu produktu objętego przeglądem pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej albo stał się stroną nieodwołalnego zobowiązania umownego do wywozu znaczącej ilości do Unii po okresie objętym pierwotnym dochodzeniem.

5. W przypadku zmiany lub zniesienia ostatecznych cł wyrównawczych nałożonych na mocy art. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/114 ⁽⁵⁹⁾ cła określone w ust. 2 zostaną zwiększone od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w tej samej proporcji, ograniczonej – w stosownych przypadkach – do rzeczywistego ustalonego marginesu dumpingu lub ustalonego marginesu szkody na przedsiębiorstwo.

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.

6. 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

⁽⁵⁹⁾ 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 (Dz.U. L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

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 Lvjang 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 Tsingtao 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
Taiku 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

ZAŁĄCZNIK III

Nazwa	Prowincja	Dodatkowy kod TARIC
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Jinhua Lybao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488