

2025/114

24.1.2025

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/114 DE LA COMISIÓN**  
**de 23 de enero de 2025**

**por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Unión Europea <sup>(1)</sup> (en lo sucesivo, «Reglamento de base»), y en particular su artículo 18,

Considerando lo siguiente:

**1. PROCEDIMIENTO****1.1. Medidas en vigor**

- (1) Mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72 de la Comisión <sup>(2)</sup> (en lo sucesivo, «Reglamento original»), la Comisión Europea (en lo sucesivo, «Comisión») estableció un derecho compensatorio sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China (en lo sucesivo, «China» o «país afectado»). Los derechos compensatorios actualmente en vigor se sitúan entre el 3,9 y el 17,2 % (en lo sucesivo, «medidas originales»). La investigación que condujo al establecimiento de las medidas originales se denominará en lo sucesivo «investigación original».
- (2) A raíz de la sentencia del Tribunal General en el asunto T-243/19, en marzo de 2023, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/610 de la Comisión <sup>(3)</sup>, se restablecieron los derechos compensatorios sobre Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. El derecho restablecido se fijó al mismo nivel que en el Reglamento original. Por lo tanto, los tipos de derecho compensatorio actualmente en vigor son los establecidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72.
- (3) Mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/73 de la Comisión <sup>(4)</sup>, la Comisión también impuso medidas antidumping definitivas sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de China. Los derechos antidumping actualmente en vigor se sitúan entre el 9,9 y el 70,1 %.

**1.2. Inicio de una reconsideración por expiración**

- (4) El 17 de enero de 2024, la Comisión inició una reconsideración por expiración relativa a las importaciones en la Unión de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China sobre la base del artículo 18 del Reglamento de base. La Comisión publicó un anuncio de inicio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(5)</sup> (en lo sucesivo, «anuncio de inicio»).

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

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72 de la Comisión, de 17 de enero de 2019, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China (DO L 16 de 18.1.2019, p. 5 ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/72/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj)).

<sup>(3)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/610 de la Comisión, de 17 de marzo de 2023, por el que se restablece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China en lo que respecta a Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd a raíz de la sentencia del Tribunal General en el asunto T-243/19 (DO L 80 de 20.3.2023, p. 54, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/610/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj)).

<sup>(4)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/73 de la Comisión, de 17 de enero de 2019, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China (DO L 16 de 18.1.2019, p. 108, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/73/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj)).

<sup>(5)</sup> Anuncio de inicio de una reconsideración por expiración de las medidas antisubvención aplicables a las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China (DO C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj>).

- (5) La Comisión inició la investigación a raíz de una solicitud de reconsideración presentada el 16 de octubre de 2023 por la Asociación Europea de Fabricantes de Bicicletas (en lo sucesivo, «solicitud» y «solicitante») en nombre de la industria de la Unión de bicicletas eléctricas, en el sentido del artículo 10, apartado 6, del Reglamento de base. La solicitud contenía pruebas de la probabilidad de continuación de la subvención y de reaparición del perjuicio para la industria de la Unión que se consideraron suficientes para justificar el inicio de la investigación.
- (6) Antes de iniciar la reconsideración por expiración, la Comisión notificó al Gobierno de China (en lo sucesivo, «autoridades chinas») <sup>(6)</sup> que había recibido una solicitud debidamente documentada y lo invitó a efectuar consultas, de conformidad con el artículo 10, apartado 7, del Reglamento de base. Las autoridades chinas no respondieron a la invitación y, en consecuencia, no se efectuaron consultas.

### 1.3. Período de investigación de la reconsideración y período considerado

- (7) La investigación sobre la subvención y el perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2023 (en lo sucesivo, «período de investigación de la reconsideración»). El análisis de las tendencias pertinentes para evaluar la probabilidad de continuación o reaparición del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el final del período de investigación de la reconsideración (en lo sucesivo, «período considerado»).

### 1.4. Partes interesadas

- (8) En el anuncio de inicio, se invitó a las partes interesadas a ponerse en contacto con la Comisión para participar en la investigación. Además, la Comisión informó específicamente del inicio de la reconsideración por expiración al solicitante, a todos los productores conocidos de la Unión, a los productores conocidos de China y a las autoridades chinas, a los importadores y usuarios conocidos, así como a las asociaciones notoriamente afectadas, y les invitó a participar.
- (9) Se brindó a las partes interesadas la oportunidad de formular observaciones sobre el inicio de la reconsideración por expiración y de solicitar una audiencia con la Comisión o el consejero auditor en litigios comerciales. Un Grupo *ad hoc*, que actuaba en nombre de ocho empresas en la Unión que montan piezas de bicicletas eléctricas importadas de China y de otros terceros países, se dio a conocer y presentó observaciones. Estas observaciones no se referían al inicio de la reconsideración como tal y se abordan en la sección 6 sobre el interés de la Unión. Este grupo también solicitó una audiencia con la Comisión, que se celebró el 30 de abril de 2024.

### 1.5. Muestreo

- (10) En el anuncio de inicio, la Comisión indicó que podría realizar un muestreo de las partes interesadas con arreglo al artículo 27 del Reglamento de base.

#### 1.5.1. Muestreo de productores de la Unión

- (11) En el anuncio de inicio, la Comisión declaró que había decidido limitar la investigación a un número razonable de productores de la Unión recurriendo al muestreo. La Comisión seleccionó la muestra sobre la base de la mayor cantidad representativa de producción que pudiera investigarse razonablemente en el plazo disponible.
- (12) De conformidad con el artículo 27 del Reglamento de base, la Comisión invitó a las partes interesadas a formular observaciones sobre la muestra provisional. No se recibieron observaciones sobre la muestra provisional. La muestra se consideró representativa de la industria de la Unión.

#### 1.5.2. Muestreo de importadores

- (13) Para decidir si el muestreo era necesario y, de serlo, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a los importadores no vinculados que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio.
- (14) Ningún importador no vinculado respondió al formulario de muestreo.

<sup>(6)</sup> El término «autoridades chinas» se emplea en el presente Reglamento en un sentido amplio, que engloba tanto al Consejo de Estado como a todos los ministerios, departamentos, organismos y administraciones a nivel central, regional o local.

### 1.5.3. Muestreo de los productores exportadores de China

- (15) Para decidir si el muestreo era necesario y, de serlo, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a todos los productores conocidos de China que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio. Además, la Comisión pidió a la Representación de la República Popular China ante la Unión Europea que señalara si había otros productores que pudieran estar interesados en participar en la investigación o se pusiera en contacto con ellos.
- (16) Tan solo dos productores exportadores de la República Popular China respondieron al muestreo, por lo que el muestreo no se consideró necesario. Sin embargo, estas dos empresas representaban conjuntamente menos del 0,1 % de la industria china de las bicicletas eléctricas en términos de i) exportaciones a la Unión, ii) ventas nacionales y iii) capacidad de producción china en el período de investigación de la reconsideración. Por lo tanto, la Comisión consideró que estas dos empresas no podían considerarse representativas de la industria china de las bicicletas eléctricas a efectos de la investigación de reconsideración por expiración y que la información específica de estas empresas no podía servir de base para formular conclusiones representativas relativas a todas las exportaciones de China a la Unión.
- (17) En consecuencia, la Comisión concluyó que la cooperación de los productores de bicicletas eléctricas de China era insuficiente para formular conclusiones representativas e informó a las dos empresas, así como a las autoridades de la República Popular China, de que tenía la intención de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base y basar sus conclusiones sobre la continuación o reaparición de las subvenciones y el perjuicio con respecto a las importaciones procedentes de la República Popular China en los datos disponibles.

### 1.6. Respuestas al cuestionario e inspecciones *in situ*

- (18) La Comisión invitó a las dos empresas que respondieron al muestreo a ponerse en contacto con los servicios de la Comisión en caso de que tuvieran la intención de cumplimentar una respuesta al cuestionario a pesar de su falta de representatividad de la industria de las bicicletas eléctricas en China (véase más arriba). Al inicio de la investigación, se facilitó una copia de los cuestionarios en el expediente para inspección por las partes interesadas y en el sitio web de la Dirección General de Comercio. No se presentó ninguna respuesta al cuestionario.
- (19) El 12 de febrero de 2024, la Comisión envió un cuestionario a las autoridades chinas. También se pidió a las autoridades chinas que reenviaran cuestionarios específicos a i) la *Chinese Export & Credit Insurance Corporation* («Sinosure»), ii) los productores y distribuidores de motores y baterías de bicicletas eléctricas y otras piezas y componentes de bicicletas eléctricas, y iii) los bancos y otras instituciones financieras que las autoridades chinas supiesen que habían concedido préstamos a la industria afectada.
- (20) La Comisión no recibió ninguna respuesta a los cuestionarios mencionados. En consecuencia, la Comisión informó a las autoridades chinas, mediante nota verbal de 5 de abril de 2024, de su intención de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base con respecto a la información solicitada en los cuestionarios enviados a las autoridades chinas e invitó a estas últimas a presentar sus observaciones al respecto. No se recibió ninguna observación al respecto.
- (21) La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria para determinar la probabilidad de la continuación o reaparición del dumping y del perjuicio, así como el interés de la Unión. Se realizaron inspecciones *in situ* con arreglo al artículo 26 del Reglamento de base en los locales de las siguientes empresas:

#### **Productores de la Unión**

- Cube Bikes (Alemania);
- Accell Hunland (Hungría);
- Cross (Bulgaria).

### 1.7. Comunicación de la información

- (22) El 25 de octubre de 2024, la Comisión comunicó los hechos y consideraciones esenciales en los que se basaba su intención de mantener los derechos compensatorios en vigor. Se concedió un plazo a todas las partes para que pudieran formular observaciones acerca de la información comunicada.
- (23) Varias partes interesadas presentaron observaciones, que fueron examinadas por la Comisión y abordadas en las secciones 2.3, 3.9 y 6. Se concedió audiencia a una parte que lo solicitó.

## 2. PRODUCTO OBJETO DE RECONSIDERACIÓN, PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR

### 2.1. Producto objeto de reconsideración

- (24) El producto objeto de reconsideración es el mismo que en la investigación original, a saber, velocípedos con pedaleo asistido, dotados de un motor eléctrico auxiliar («bicicletas eléctricas»), clasificados actualmente en los códigos NC 8711 60 10 y ex 8711 60 90 (código TARIC 8711 60 90 10).

### 2.2. Producto afectado

- (25) El producto afectado por la presente investigación es el producto objeto de reconsideración originario de la República Popular China.

### 2.3. Producto similar

- (26) Según lo establecido en la investigación original, la presente investigación de reconsideración por expiración confirmó que los siguientes productos poseen las mismas características físicas y técnicas básicas, así como los mismos usos básicos:
- el producto afectado cuando se exporta a la Unión;
  - el producto objeto de reconsideración fabricado y vendido en el mercado interior de la República Popular China;
  - el producto objeto de reconsideración fabricado y vendido por los productores exportadores al resto del mundo; y
  - el producto objeto de reconsideración fabricado y vendido en la Unión por la industria de la Unión.
- (27) Se considera, por tanto, que estos productos son productos similares en el sentido del artículo 2, letra c), del Reglamento de base.
- (28) Tras la divulgación, una parte alegó que la Comisión debía especificar que las piezas importadas por los importadores eximidos o procedentes de exportadores extranjeros eximidos con arreglo a la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1279 de la Comisión <sup>(7)</sup> no debían considerarse producto afectado. Según esta parte, debía aclararse que las piezas del producto afectado que vayan a utilizarse para el producto afectado no están sujetas a derechos compensatorios si se importan por separado.
- (29) La Comisión consideró que esta aclaración no estaba justificada, ya que las piezas no están cubiertas por las medidas objeto de la presente reconsideración. Sobre esta base, se rechazó esta alegación.

<sup>(7)</sup> Decisión de Ejecución (UE) 2024/1279 de la Comisión, de 8 de mayo de 2024, relativa a las exenciones del derecho antidumping ampliado aplicable a determinadas piezas de bicicleta originarias de la República Popular China con arreglo al Reglamento (CE) n.º 88/97 de la Comisión (DO L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2024/1279/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj)).

### 3. PROBABILIDAD DE CONTINUACIÓN DE LA SUBVENCIÓN

- (30) De conformidad con el artículo 18 del Reglamento de base y como señalaba el anuncio de inicio, la Comisión analizó si la expiración de las medidas existentes probablemente conduciría a una continuación de la subvención.

#### 3.1. Falta de cooperación y uso de los datos disponibles, de conformidad con el artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base

- (31) El 12 de febrero de 2024, la Comisión envió un cuestionario a las autoridades chinas. También se pidió a las autoridades chinas que reenviaran cuestionarios específicos a i) la Chinese Export & Credit Insurance Corporation (en lo sucesivo, «Sinosure»), ii) los productores y distribuidores de motores y baterías de bicicletas eléctricas y otras piezas y componentes de bicicletas eléctricas, y iii) los bancos y otras instituciones financieras que las autoridades chinas supiesen que habían concedido préstamos a la industria afectada.
- (32) La Comisión no recibió ninguna respuesta a dichos cuestionarios. En consecuencia, la Comisión informó a las autoridades chinas, mediante nota verbal de 5 de abril de 2024, de su intención de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base con respecto a la información solicitada en los cuestionarios enviados a las autoridades chinas e invitó a estas últimas a presentar sus observaciones al respecto. No se recibió ninguna observación al respecto.
- (33) Dado que la cooperación de los productores de bicicletas eléctricas de China era insuficiente para formular conclusiones representativas a efectos de la presente reconsideración por expiración (véanse los considerandos 16 y 17) y dada la falta de cooperación de las autoridades chinas y otras partes pertinentes de China a las que se había pedido que facilitaran la información que se describe más arriba, la Comisión, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, recurrió al uso de los datos disponibles para determinar la probabilidad de continuación de la subvención de la industria de las bicicletas eléctricas en China.
- (34) En este sentido, la Comisión usó para su análisis todos los datos disponibles, en particular:
- a) la información incluida en la solicitud;
  - b) las conclusiones de la Comisión en la investigación original establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72;
  - c) las conclusiones de las investigaciones antisubvenciones más recientes llevadas a cabo por la Comisión en relación con industrias fomentadas en China, como el papel fino estucado <sup>(8)</sup> (investigación sobre el papel fino estucado), el acero plano laminado en caliente <sup>(9)</sup> (investigación sobre los productos planos laminados en caliente), la fibra de vidrio de filamento continuo <sup>(10)</sup> (investigación sobre los productos de fibra de vidrio) y los cables de fibras ópticas <sup>(11)</sup> (investigación sobre los cables de fibras ópticas), en las que se examinaron subvenciones similares;
  - d) el documento titulado Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations [Documento de trabajo de los servicios de la Comisión relativo a las distorsiones significativas en la economía en la República Popular China a efectos de las investigaciones en el ámbito de la defensa comercial], documento en inglés] (en lo sucesivo, «Informe sobre China») <sup>(12)</sup>.

<sup>(8)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1647 de la Comisión, de 21 de agosto de 2023, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de determinado papel fino estucado originario de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 207 de 22.8.2023, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/1647/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj)).

<sup>(9)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1123 de la Comisión, de 7 de junio de 2023, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alea o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China, tras una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 148 de 8.6.2023, p. 84, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/1123/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj)).

<sup>(10)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2021/328 de la Comisión, de 24 de febrero de 2021, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de productos de fibra de vidrio de filamento continuo originarios de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 65 de 25.2.2021, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/328/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj)).

<sup>(11)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 de la Comisión, de 18 de enero de 2022, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2011, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China (DO L 12 de 19.1.2022, p. 34, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/72/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj)).

<sup>(12)</sup> SWD(2024) 91 final, 10.4.2024.

### 3.2. Observaciones preliminares sobre la industria de las bicicletas eléctricas en China

- (35) En la investigación original, la Comisión estableció la visión de las autoridades chinas de mejorar y promover industrias clave, como la industria de las bicicletas eléctricas, mediante la ejecución de varios planes a nivel nacional, local y sectorial. En concreto, el 13.º Plan Quinquenal de Desarrollo Económico y Social Nacional de China, que abarca el período 2016-2020 (en lo sucesivo, «13.º Plan Quinquenal»), incluía los vehículos propulsados con energías alternativas como industria estratégica <sup>(13)</sup>, mientras que el Plan de Desarrollo de la Industria Ligera para el mismo período (2016-2020), que fue elaborado por las autoridades chinas para ejecutar el 13.º Plan Quinquenal, y la política «Made in China 2025», identifica específicamente la industria de las bicicletas y la industria de las baterías como industrias clave.
- (36) Como se describe en el Reglamento original <sup>(14)</sup>, en el marco del Plan de Desarrollo de la Industria Ligera, la industria de las bicicletas y bicicletas eléctricas requería «ingeniería de reforma tecnológica» mediante «la industrialización de bicicletas de materiales nuevos, y la transformación técnica de la línea de producción de bicicletas eléctricas y sus piezas cruciales que sea inteligente, respetuosa con el medio ambiente y eficiente». Este Plan también recomendaba «promover la industria de las bicicletas para desarrollarlas con menor peso, más diversificadas, ajustadas la moda e inteligentes. Agilizar la I+D y la aplicación de materiales ligeros de alta resistencia, transmisión, sistemas de tracción, energías alternativas, tecnología de sensores inteligentes y tecnologías del internet de las cosas. Centrarse en el desarrollo de bicicletas diversificadas adaptadas a fines de moda y usos informales, de ejercicio y deporte, todoterreno de larga distancia y plegables de alto rendimiento, así como de bicicletas eléctricas que cumplan las normas y bicicletas eléctricas inteligentes con baterías de iones de litio». Además, el Plan de Desarrollo de la Industria Ligera enumeraba algunas medidas políticas concretas para promover industrias clave, como las de las bicicletas eléctricas y las baterías. En particular, hacía referencia a medidas como la reforma para aumentar el acceso al mercado, el aumento del apoyo a la política fiscal financiera y el apoyo financiero.
- (37) Además, a nivel específico del sector de la industria de las bicicletas, el 13.º Plan Quinquenal para la Industria de las Bicicletas y las Bicicletas Eléctricas (2016-2020), publicado por la Asociación China de Bicicletas (en lo sucesivo, «ACB» por sus siglas en inglés), incluía la industria de las bicicletas entre las industrias emergentes y declaraba que: «las industrias emergentes se han elevado al nivel de estrategia nacional, como las energías alternativas, los nuevos materiales, internet, la conservación de la energía y la protección del medio ambiente, y la tecnología de la información, por lo que se ha transformado en una tendencia inevitable para que las industrias tradicionales entren en la comunidad de las gamas media y alta. La industria de las bicicletas disfrutará sin duda de nuevas oportunidades históricas para el desarrollo, especialmente después de que, en la Quinta Sesión Plenaria, se planteara “promover el desarrollo del tráfico y el transporte con bajo nivel de emisiones de carbono y fomentar el desplazamiento ecológico en bicicleta”. El 13.º Plan sobre Bicicletas declaraba que «la escala de exportación de bicicletas y piezas de recambio se mantendrá estable y la exportación de bicicletas eléctricas se incrementará en gran medida. La integración de la industria se verá reforzada y la contribución de las empresas líderes al volumen de producción superará el 50 %. La industria fomentará, construirá conjuntamente y mejorará entre tres y cinco agrupaciones industriales y regiones características. La proporción de bicicletas de gama media y de gama alta y de bicicletas con batería de litio aumentará anualmente». Una de las tareas principales enumeradas en el Plan era «seguir fomentando el desarrollo de bicicletas diversas, de marca y de gama alta en la industria, e incrementar progresivamente la proporción de personas que viajan en bicicleta y la proporción de bicicletas de gama media y alta; fabricar bicicletas ligeras, con batería de litio y bicicletas eléctricas inteligentes, y mejorar constantemente la cuota de mercado de las bicicletas con batería de litio y el porcentaje de exportación de bicicletas eléctricas» <sup>(15)</sup>.
- (38) Además, en el «Catálogo de proyectos de inversión sujetos a verificación y aprobación gubernamentales», las autoridades chinas habían señalado una mayor priorización de los vehículos propulsados con energías alternativas, incluidas las bicicletas eléctricas: «La capacidad de producción que aumente el número de vehículos propulsados por combustibles tradicionales se controlará estrictamente de manera que, en principio, ya no se verificarán ni aprobarán para la fabricación nuevos fabricantes de esos vehículos. Se hará lo posible por orientar activamente el desarrollo saludable y ordenado de los vehículos propulsados por energías alternativas» <sup>(16)</sup>.
- (39) Asimismo, la política «Made in China 2025», la Decisión n.º 40 y el Esquema Nacional para el Desarrollo Científico y Tecnológico a Medio y Largo Plazo (2006-2020) clasificaron la industria de las bicicletas eléctricas como una industria clave estratégica/fomentada cuyo desarrollo debe priorizarse y propiciarse <sup>(17)</sup>.

<sup>(13)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, considerandos 97 a 100.

<sup>(14)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, considerandos 101 a 106.

<sup>(15)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, considerandos 109 a 113.

<sup>(16)</sup> *Ibidem*, considerando 114.

<sup>(17)</sup> *Ibidem*, considerando 129.

- (40) Por otro lado, la investigación original también estableció que las autoridades chinas no solo promovieron la industria de las bicicletas eléctricas, sino también sus piezas, en particular los motores y baterías <sup>(18)</sup>, a través de diversos planes a nivel nacional, regional y sectorial. En concreto, el 13.º Plan Quinquenal hacía referencia explícita al apoyo al desarrollo del almacenamiento de energía de alta eficiencia, mientras que el Plan de Desarrollo de la Industria Ligera enumeraba la industria de las baterías como una industria clave. Además, las piezas de bicicleta, en concreto las baterías y los metales ligeros para cuadros, se incluyeron como industrias fomentadas en el «Catálogo de orientación para las industrias de inversión extranjera», así como en el «Catálogo de industrias prioritarias para la inversión extranjera en China central y occidental». Por último, las baterías de iones de litio formaban parte de la lista de industrias fomentadas en el «Catálogo para la orientación de la reestructuración de la industria».
- (41) Así pues, la Comisión concluyó en el Reglamento original que la industria de las bicicletas eléctricas y sus piezas se consideraban industrias clave/estratégicas, cuyo desarrollo promovían activamente las autoridades chinas como objetivo estratégico <sup>(19)</sup>.
- (42) La solicitud de reconsideración por expiración confirmó que las autoridades chinas han seguido apoyando activamente el desarrollo de la industria de las bicicletas eléctricas y sus piezas, que sigue considerándose una industria clave en China a través de diversos documentos políticos y legislativos, como se expone a continuación.

#### 14.º Plan Quinquenal

- (43) El 14.º Plan Quinquenal para el período 2021-2025 destaca la visión estratégica de las autoridades chinas para la mejora y la promoción de industrias clave <sup>(20)</sup>. De acuerdo con su capítulo I, una de las principales líneas del desarrollo es fomentar la modernización de la estructura industrial tradicional e intensificar la «revolución tecnológica y la transformación industrial». Esta idea se desarrolla con más detalle en el capítulo IV, cuyo objetivo es el desarrollo de un sistema industrial moderno optimizado con el propósito de hacer de China una «potencia manufacturera». Para que las industrias emergentes puedan «acelerar y expandirse», el plan apoya su desarrollo y promueve la producción de «vehículos propulsados con energías alternativas y productos ecológicos y respetuosos con el medio ambiente», como ya ocurría en el 13.º Plan Quinquenal.
- (44) El 14.º Plan Quinquenal se ejecuta a continuación a través de planes locales y sectoriales, que establecen la dirección de las políticas que deben aplicarse para el desarrollo de industrias y sectores estratégicos.
- (45) Por encima del 14.º Plan Quinquenal, cada nivel subcentral lo ejecuta a través de planes provinciales y locales para garantizar una acción efectiva. En concreto:
- (46) La provincia de Tianjin, en su 14.º Plan Quinquenal para el Desarrollo de Alta Calidad de la Industria Manufacturera, prevé su transformación acelerada en una «ciudad manufacturera fuerte» <sup>(21)</sup>. Tianjin contempla el sector de las bicicletas y las bicicletas eléctricas como una «industria ventajosa», que debe desarrollarse «enérgicamente» <sup>(22)</sup>. Los vehículos propulsados con energías alternativas también son una prioridad absoluta para Tianjin, ya que la provincia desea desarrollar vehículos de bajo consumo y vehículos propulsados con energías alternativas. El Plan de la provincia de Tianjin espera ampliar la industria de las baterías de iones de litio mediante el desarrollo de materiales, como el níquel, el grafito y el silicio de carbono, con el fin de acelerar su aplicación en vehículos propulsados con energías alternativas. Otros materiales pertinentes para la producción de bicicletas eléctricas, como las chapas de aleaciones de magnesio y aluminio para piezas, por ejemplo, los bujes de las ruedas y el acero de gama alta para varillas de acero y alambres de acero, también constituyen un área prioritaria de apoyo <sup>(23)</sup>. En apoyo del 14.º Plan Quinquenal, la Oficina de Asuntos Exteriores del Gobierno Popular Municipal de Tianjin publicó una lista de treinta y tres incentivos políticos para la mejora económica en el primer trimestre de 2023, que incluía subvenciones de hasta 50 millones CNY por empresa <sup>(24)</sup>.

<sup>(18)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, considerandos 116 a 128.

<sup>(19)</sup> *Ibidem*, considerando 130.

<sup>(20)</sup> PCC, 2021. *Esquema del 14.º Plan Quinquenal para el Desarrollo Económico y Social Nacional de la República Popular China y Visión a largo plazo para 2035*, disponible en: [http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm) (consultado el 22 de noviembre de 2023) (en lengua china).

<sup>(21)</sup> 14.º Plan Quinquenal para el Desarrollo de Alta Calidad de la Industria Manufacturera en Tianjin.

<sup>(22)</sup> *Ibidem*, pp. 23 y 24.

<sup>(23)</sup> *Ibidem*, pp. 14 y 20.

<sup>(24)</sup> Treinta y Tres Incentivos Políticos de Tianjin para la Mejora Económica en el T1 2023, apartados 10, 17 y 18.

- (47) El Plan de Desarrollo de Alta Calidad de la Industria Manufacturera de la Provincia de Jiangsu, durante el 14.º Plan Quinquenal, establece como objetivo la mejora del desarrollo de las industrias manufactureras. Los vehículos propulsados con energías alternativas son una de las prioridades industriales clave, que contarán con el apoyo de programas de I+D y el fomento de fusiones y adquisiciones<sup>(25)</sup>. Las baterías de iones de litio se consideran productos básicos para los vehículos eléctricos y su desarrollo debe apoyarse por medio de programas de I+D<sup>(26)</sup>.
- (48) El Plan de Acción para la Promoción de un Progreso Constante y la Mejora de la Calidad de la Economía Industrial en la Provincia de Zhejiang prevé el refuerzo de la cadena industrial, centrándose en determinadas industrias, en particular los vehículos propulsados con energías alternativas. Los vehículos propulsados con energías alternativas son uno de los veintisiete sectores que recibirán ayuda financiera de la provincia de Zhejiang<sup>(27)</sup>.
- (49) El Plan de Acción para el Desarrollo de Agrupaciones Industriales Clave Estratégicas en la Industria Ligera Moderna y el Sector Textil en la Provincia de Guangdong (2021-2025) enumera los sistemas de transmisión de bicicletas entre las tecnologías y materiales fundamentales de los sectores clave de la industria ligera moderna y la industria textil. El plan enumera cinco ciudades de la provincia de Guangdong como «valles de bicicletas» chinos (esto es, Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan y Zhongshan)<sup>(28)</sup>.
- (50) A nivel del sector industrial específico, la ACB publicó el 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas a fin de allanar el camino para la expansión de las bicicletas y bicicletas eléctricas chinas a los mercados extranjeros. Como también se confirmó en la investigación original<sup>(29)</sup>, la ACB es un organismo público en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento de base. La ACB es una filial del Consejo Nacional de la Industria Ligera de China («CNLIC», por sus siglas en inglés), el antiguo Ministerio de Industria Ligera. Asimismo, el Consejo de Administración de la ACB mantiene estrechos vínculos con las autoridades chinas. Por otro lado, el director ejecutivo o el presidente de una empresa estatal o asociación de bicicletas siempre debe ser miembro del Partido Comunista Chino (en lo sucesivo, «PCC»). Incluso en el Consejo de Administración de empresas privadas de bicicletas eléctricas, que sean miembros de la ACB y formen parte del Consejo de Administración de la ACB, debe haber siempre un miembro del PCC, lo que confirma la naturaleza de la ACB como organismo público.
- (51) Según el 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas, la situación general para el desarrollo de la industria de las bicicletas y las bicicletas eléctricas debe gestionarse de «manera centralizada» mediante reformas y centrándose en el objetivo general de mejora de la calidad y la eficiencia, y avance y construcción de un país con una industria de bicicletas y bicicletas eléctricas fuerte. El Plan también establece objetivos para el mantenimiento de un fuerte volumen de exportación de bicicletas y bicicletas eléctricas y la mejora de las cuotas de mercado internacionales de los productores chinos<sup>(30)</sup>. Estos objetivos deben alcanzarse mediante la aplicación de políticas de apoyo, como la concesión de fondos especiales para apoyar el desarrollo de la industria de las bicicletas y bicicletas eléctricas<sup>(31)</sup>.
- (52) El 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas describe tres aspectos del desarrollo de la industria china de las bicicletas y bicicletas eléctricas hasta un período posterior al del 14.º Plan Quinquenal: i) de aquí a 2025, se consolidará la creación de una gran nación de bicicletas y bicicletas eléctricas por medio de la modernización; ii) de aquí a 2035, la industria china de las bicicletas y bicicletas eléctricas se convertirá en el fuerza predominante en el mercado internacional; iii) a mediados de siglo, China se habrá convertido en un productor de bicicletas y bicicletas eléctricas con la condición de «nación fuerte en lo relativo a las bicicletas y bicicletas eléctricas»<sup>(32)</sup>. Además del plan nacional general para la industria de las bicicletas y bicicletas eléctricas, el 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas prevé «estrategias regionales de desarrollo coordinadas»<sup>(33)</sup>. Diez regiones y provincias<sup>(34)</sup> han recibido instrucciones para llevar a cabo el diseño industrial previsto con el fin de promover la producción de bicicletas, bicicletas eléctricas, y piezas de bicicletas con vistas a su internacionalización.

<sup>(25)</sup> Plan de Desarrollo de Alta Calidad de la Industria Manufacturera de la Provincia de Jiangsu, p. 42.

<sup>(26)</sup> *Ibidem*, p. 27.

<sup>(27)</sup> Plan de Acción para la Promoción de un Progreso Constante y la Mejora de la Calidad de la Economía Industrial en la Provincia de Zhejiang, pp. 2 y 15.

<sup>(28)</sup> Plan de Acción para el Desarrollo de Agrupaciones Industriales Clave Estratégicas en la Industria Ligera Moderna y el Sector Textil en la Provincia de Guangdong (2021-2025), pp. 12 y 15.

<sup>(29)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72 («la investigación original sobre bicicletas eléctricas originarias de China»).

<sup>(30)</sup> 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas, pp. 3-4 y 13-14. Disponible en línea en: <https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html>.

<sup>(31)</sup> *Ibidem*, pp. 59, 62 y 63.

<sup>(32)</sup> *Ibidem*, pp. 27 y 28.

<sup>(33)</sup> *Ibidem*, pp. 35 a 37.

<sup>(34)</sup> Tianjin, zona de codesarrollo de bicicletas y piezas de bicicletas de Wuqing, provincia de Hebei, provincia de Jiangsu, base de exportación de bicicletas de Suzhou, provincia de Zhejiang, zona de concentración de producción y exportación de bicicletas eléctricas de Taizhou, provincia de Guangdong, base industrial de I+D y diseño de bicicletas deportivas de Foshan y provincia de Guangxi.



- (53) Otro documento político importante es el «Dictamen de orientación sobre la promoción del desarrollo de alta calidad de la industria ligera», que prevé varias medidas de apoyo a la industria china de las bicicletas, las bicicletas eléctricas y los componentes de bicicletas <sup>(35)</sup>. El Dictamen tiene por objeto fomentar la innovación y la fabricación de todos los tipos de bicicletas y bicicletas eléctricas y desarrollar la producción de baterías para la transformación digital y ecológica. Esto debe lograrse a través de medidas de apoyo fiscal y financiero, la creación de agrupaciones industriales integradas y la concesión de ventajas a través de la política de la Franja y la Ruta y la política de internacionalización <sup>(36)</sup>.

### ***Made in China 2025***

- (54) «Made in China 2025» es una política industrial dirigida por el Estado que pretende hacer que China ocupe una posición dominante en la fabricación de alta tecnología a nivel mundial por medio de subvenciones gubernamentales, empresas de propiedad estatal y la adquisición de propiedad intelectual, sustituyendo así a la capacidad extranjera <sup>(37)</sup>. La Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos («USTR», por sus siglas en inglés) también constató que el Estado chino había establecido fondos con más de 500 000 millones USD disponibles para apoyar a las industrias designadas <sup>(38)</sup>.
- (55) La política «Made in China 2025» incluye medidas directamente relacionadas con la fabricación de bicicletas eléctricas, enumerando las tareas estratégicas que deben ejecutarse a más tardar en 2025, en particular intensificar «los esfuerzos en el ámbito de la investigación y el desarrollo de tecnologías, procesos y equipos avanzados de ahorro energético y protección ambiental», reforzar «la investigación y el desarrollo de productos ecológicos, generalizar las técnicas de materiales ligeros, de bajo consumo de energía y de recuperación sencilla, fomentar constantemente la eficiencia energética de los productos terminales que utilizan energía, tales como motores, calderas, motores de combustión interna y electrodomésticos, [...] y promover enérgicamente el desarrollo ecológico y con bajas emisiones de carbono de la industria de los nuevos materiales, la industria de las energías alternativas, la industria de los equipos de gama alta [...]» <sup>(39)</sup>.

### ***Decisión n.º 40***

- (56) La Decisión n.º 40 del Consejo de Estado es un documento jurídico publicado en 2005 destinado a promover adaptaciones de la estructura industrial en China mediante el fomento del desarrollo de industrias de alta tecnología y la eliminación de la capacidad de producción obsoleta <sup>(40)</sup>. El «Catálogo de orientaciones para la adaptación de la estructura industrial», que es una medida para la ejecución de la Decisión n.º 40, proporciona orientaciones fundamentales a las autoridades chinas para los proyectos de inversión y para formular y aplicar políticas en materia de finanzas públicas, fiscalidad, crédito, importación y exportación y suelo <sup>(41)</sup>.
- (57) La Decisión n.º 40, que es jurídicamente vinculante para los organismos públicos y los operadores económicos de China, clasifica distintos sectores industriales en tres categorías, a saber: proyectos fomentados, restringidos y prohibidos. En virtud de la Decisión n.º 40, se identifican varios sectores de relevancia que se clasifican como fomentados y reciben a continuación varias subvenciones (el Consejo de Estado encarga a todas las instituciones financieras chinas que presten apoyo crediticio y promete la aplicación de «otras políticas preferenciales sobre los proyectos fomentados»). En particular, en la edición de 2019 del «Catálogo de orientaciones para la adaptación de la estructura industrial», las baterías y los materiales ligeros se clasifican en la categoría de «fomentados» (en el capítulo XIX) <sup>(42)</sup>.

<sup>(35)</sup> «Dictamen de orientación sobre la promoción del desarrollo de alta calidad de la industria ligera», 2022. Disponible en línea en: [http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content\\_5696665.htm](http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm).

<sup>(36)</sup> *Ibidem*, puntos 17, 18, 20, 21 y 23.

<sup>(37)</sup> Comunicación del Consejo de Estado sobre la publicación de «Made in China 2025», disponible en: [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432\\_made\\_in\\_china\\_2025\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

<sup>(38)</sup> USTR, 2019 *Report to Congress on China's WTO Compliance*, marzo de 2020, p. 31 (disponible en: [https://ustr.gov/sites/default/files/2019\\_Report\\_on\\_China%E2%80%99s\\_WTO\\_Compliance.pdf](https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf)).

<sup>(39)</sup> Comunicación del Consejo de Estado sobre la publicación de «Made in China 2025», disponible en: [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432\\_made\\_in\\_china\\_2025\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

<sup>(40)</sup> Disponible en <http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/>.

<sup>(41)</sup> Decisión n.º 40 del Consejo de Estado sobre la promulgación y aplicación de las disposiciones temporales para la promoción de la adaptación de la estructura industrial, 2005; «Catálogo de orientaciones para la adaptación de la estructura industrial» (2019), disponible en: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>.

<sup>(42)</sup> «Catálogo de orientaciones para la adaptación de la estructura industrial» (2019), p. 17 (disponible en: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

- (58) Además, las piezas de bicicleta, y en concreto las baterías y los metales ligeros para cuadros, figuran en la lista de «industrias fomentadas» del «Catálogo de industrias fomentadas para la inversión extranjera» (versión de 2020) <sup>(43)</sup>.

### **Conclusiones**

- (59) Sobre la base de lo anterior, y a falta de información que indique lo contrario, se desprende que las bicicletas eléctricas y su cadena de suministro siguen formando parte de las industrias «fomentadas» por las autoridades chinas y, en consecuencia, son beneficiarias del apoyo continuado de las autoridades chinas, que incluye el acceso a financiación preferencial, exenciones fiscales, insumos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada (terrenos, baterías, motores, etc.), así como acceso a programas de subvenciones tanto a nivel nacional y regional como local.

### **3.3. Subvenciones y regímenes de subvenciones examinados en la reconsideración por expiración actual**

- (60) En vista de la falta de cooperación, la Comisión decidió examinar, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, en primer lugar, si las subvenciones sujetas a medidas compensatorias en la investigación original y a las que se hace referencia en la solicitud de reconsideración por expiración seguían concediendo beneficios a la industria de las bicicletas eléctricas de China durante el período de investigación de la reconsideración y, en segundo lugar, la probabilidad de que la subvención continuara en caso de que se dejaran expirar las medidas.

- (61) Dichas subvenciones o regímenes de subvenciones son los siguientes:

- a) Financiación preferencial  
*Préstamos y líneas de crédito*
- b) Seguro de crédito a la exportación
- c) Suministro de bienes por parte del gobierno a cambio de una remuneración inferior a la adecuada  
*Suministro de motores a cambio de una remuneración inferior a la adecuada*  
*Suministro de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada*  
*Concesión de derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada*
- d) Programas de exenciones y reducciones fiscales directas  
*Ventajas en el impuesto sobre la renta de las empresas («IRE») para las empresas de alta y de nueva tecnología*  
*Compensación del IRE por gastos de investigación y desarrollo*  
*Exención fiscal sobre los ingresos por dividendos entre empresas cualificadas residentes*
- e) Programas relativos a impuestos indirectos y aranceles de importación  
*Exenciones del IVA y reducciones de los aranceles de importación por el uso de equipos y tecnología importados*
- f) Programas de subvenciones  
*Subvenciones ad hoc concedidas por las autoridades municipales/regionales*

### **3.4. Financiación preferencial (préstamos y líneas de crédito)**

#### **3.4.1. Conclusiones de la investigación original**

- (62) En la investigación original <sup>(44)</sup>, la Comisión determinó que los bancos de propiedad estatal eran organismos públicos, ya que desempeñaban funciones gubernamentales y, al hacerlo, ejercían la autoridad gubernamental. Con carácter subsidiario, la Comisión también constató que, en cualquier caso, las autoridades chinas encomendaron y ordenaron a estos bancos que desempeñaran funciones normalmente atribuidas a los poderes públicos en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base.

<sup>(43)</sup> «Catálogo de industrias fomentadas para la inversión extranjera», puntos 129, 268, 269, 271 y 304 (edición de 2022, disponible en: <https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf>).

<sup>(44)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.5.1.

- (63) La Comisión también estableció, sobre la base del marco jurídico normativo aplicable al sector financiero de China, en particular el artículo 34 de la Ley de Banca Comercial, el artículo 15 de las Normas Generales sobre Préstamos y la Decisión n.º 40, que se había encomendado u ordenado a los bancos comerciales de propiedad privada en China, en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base, que aplicaran políticas gubernamentales <sup>(45)</sup>.
- (64) Así pues, la Comisión concluyó en la investigación original que todas las instituciones financieras que operan en China aplicaban políticas gubernamentales y concedieron préstamos, así como líneas de crédito <sup>(46)</sup>, a tipos preferenciales a la industria de las bicicletas eléctricas, que se consideraba una industria «fomentada».
- (65) Se constató la existencia de un beneficio con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, y el artículo 6, letra b), del Reglamento de base, en la medida en que los préstamos y las líneas de crédito se concedían en condiciones más favorables que las que podría obtener el beneficiario en el mercado libre. El beneficio obtenido por los beneficiarios era la diferencia entre la cantidad que la empresa realmente pagó en concepto de intereses y la cantidad que la empresa habría pagado por un préstamo o línea de crédito comercial comparable que pudiera obtener en el mercado libre <sup>(47)</sup>.
- (66) Se constató que este régimen de subvenciones era específico a efectos del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que las entidades de crédito solo concedieron préstamos preferenciales y líneas de crédito a un número limitado de empresas/industrias consideradas por las autoridades chinas como industrias clave o estratégicas, entre las cuales se encuentra la industria de las bicicletas eléctricas.
- (67) El porcentaje de subvención establecido en la investigación original con respecto a este régimen oscilaba entre el 0,23 y el 2,77 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.4.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (68) En la solicitud de reconsideración por expiración, el solicitante aportó pruebas de que la industria de las bicicletas eléctricas de China siguió beneficiándose de financiación preferencial tras la imposición de las medidas originales <sup>(48)</sup>.
- (69) De acuerdo con el solicitante, los bancos chinos de propiedad estatal siguen dominando el sistema bancario chino y, por lo tanto, desempeñan un papel central en el apoyo y la financiación de las industrias que las autoridades chinas clasifican como «fomentadas». Asimismo, alega que la financiación preferencial por parte de los bancos de propiedad estatal ha aumentado desde 2021, en particular en lo que respecta al fomento de la energía limpia, el transporte ecológico, la reducción del carbono y la transformación relacionada con el ahorro energético de las industrias tradicionales <sup>(49)</sup>.
- (70) Las pruebas aportadas por el solicitante mostraron que los productores de bicicletas eléctricas han seguido recibiendo préstamos y líneas de crédito preferenciales de los bancos chinos. Dichos préstamos y líneas de crédito figuran en los informes anuales de varias empresas productoras. Por ejemplo, el productor de bicicletas eléctricas Yadea recoge en sus estados financieros de 2022 dos préstamos sin intereses de las administraciones locales para la construcción de nuevas instalaciones de producción por un importe de 460 millones CNY y 39 millones CNY, respectivamente <sup>(50)</sup>. Además, otro productor de bicicletas eléctricas, JoyKie, obtuvo líneas de crédito de varios bancos chinos en 2022 <sup>(51)</sup>. Aunque los términos y condiciones tanto de los préstamos como de las líneas de crédito son documentos comerciales confidenciales, el solicitante sostiene que, al igual que en la investigación original, estos préstamos y líneas de crédito han seguido concediéndose en condiciones preferenciales, dado que la industria de las bicicletas eléctricas sigue siendo una industria fomentada.

<sup>(45)</sup> *Ibidem*, considerandos 218 a 222.

<sup>(46)</sup> *Ibidem*, considerandos 222 y 297.

<sup>(47)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, secciones 3.5.4.2 y 3.5.4.3.

<sup>(48)</sup> Véanse los puntos 63 a 87 y los anexos correspondientes de la versión pública de la solicitud de reconsideración por expiración.

<sup>(49)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 40.

<sup>(50)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 11, Informe anual de 2022 de Yadea, pp. 179 y 184.

<sup>(51)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 11, Informe anual de 2022 de JoyKie, pp. 107 y ss. y 508.

- (71) La Comisión estableció que, durante el período de investigación de la reconsideración, seguía prevaleciendo en China el marco jurídico general que existía durante la investigación original y que sirvió para ordenar a las instituciones financieras que se ajustasen a los objetivos de política industrial al tomar decisiones financieras. De hecho, desde la investigación original, el Estado chino ha reforzado aún más su control sobre el mercado financiero para servir mejor a los intereses de la economía real y cumplir los objetivos de las políticas industriales chinas, en particular dirigiendo fondos hacia industrias prioritarias. Esto queda demostrado, en particular, por i) el artículo 34 de la Ley bancaria, que establece que «los bancos comerciales llevarán a cabo su actividad de préstamo de acuerdo con las necesidades del desarrollo económico y social nacional y bajo la dirección de las políticas industriales del Estado», ii) el artículo 15 de las Normas Generales sobre Préstamos, que establece que los intereses de los préstamos pueden subvencionarse de conformidad con la política estatal de fomento del crecimiento de determinadas industrias y áreas económicas, y iii) la Decisión n.º 40, que indica determinados sectores industriales «fomentados» que deberían beneficiarse de un acceso privilegiado al crédito <sup>(52)</sup>.
- (72) A este respecto, la Comisión recordó que había constatado en esta investigación (véase el considerando 59) que la industria de las bicicletas eléctricas sigue siendo una industria fomentada en China.
- (73) La instrumentalización sistemática del sector financiero chino con el fin de aplicar políticas industriales y proporcionar financiación preferencial a las industrias fomentadas se ve también corroborada por las conclusiones de la Comisión en varias investigaciones antisubvenciones recientes <sup>(53)</sup>.

### **Especificidad**

- (74) Dado que este régimen de subvenciones se limita únicamente a empresas pertenecientes a las industrias fomentadas y no está disponible para todos los sectores económicos, la Comisión constató que es específico a efectos del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base.

### **Beneficio**

- (75) Ante la ausencia de cooperación por parte de los productores chinos, de las autoridades chinas y de las instituciones financieras chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas a partir de la cual calcular el importe de las subvenciones recibidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (76) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. Sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión pudo concluir que las autoridades chinas siguieron concediendo préstamos y líneas de crédito a la industria de las bicicletas eléctricas en condiciones preferenciales, en consonancia con la política estipulada en diversos planes y otros actos jurídicos relativos a la industria de las bicicletas eléctricas como industria fomentada. La transferencia directa de fondos en forma de préstamos preferenciales siguió estando a disposición de empresas de la industria de las bicicletas eléctricas durante el período de investigación de la reconsideración.

### **Conclusión**

- (77) A la luz de las consideraciones anteriores, y a falta de argumentos en sentido contrario, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas de China siguió beneficiándose de subvenciones en forma de préstamos y líneas de crédito preferenciales durante el período de investigación de la reconsideración. En vista de la existencia de contribuciones financieras, del beneficio conferido y de la especificidad, estos regímenes de subvenciones siguen considerándose sujetos a medidas compensatorias.

<sup>(52)</sup> Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations, [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión relativo a las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial», documento en inglés] («el informe sobre China»), SWD(2024) 91 final de 10.4.2024, sección 6.

<sup>(53)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1647, Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1123 y Reglamento de Ejecución (UE) 2021/328.

### 3.5. Seguro de crédito a la exportación

#### 3.5.1. Conclusiones de la investigación original

- (78) En la investigación original, la Comisión estableció que los productores chinos de bicicletas eléctricas recibieron subvenciones en forma de seguros de crédito a la exportación en condiciones preferenciales <sup>(54)</sup>.
- (79) En particular, la Comisión estableció que el único proveedor en China de seguros de crédito a la exportación, Sinosure, era un organismo público que ejercía funciones gubernamentales con respecto al sector de las bicicletas eléctricas.
- (80) La Comisión también estableció que Sinosure proporcionó seguros de crédito a la exportación a los exportadores de bicicletas eléctricas en condiciones preferenciales, esto es, por debajo de las condiciones de mercado, lo que confería un beneficio a los productores exportadores. Se consideró que el beneficio concedido a los beneficiarios era la diferencia entre el importe de la prima que la empresa pagó por el seguro a corto plazo proporcionado por Sinosure y el importe de la prima que habría abonado por un seguro de crédito a la exportación comparable que hubiera podido obtener en el mercado <sup>(55)</sup>.
- (81) Por último, dado que este régimen de subvenciones dependía de las exportaciones, la Comisión concluyó que era específico con arreglo al artículo 4, apartado 4, letra a), del Reglamento de base y que, por lo tanto, estaba sujeto a medidas compensatorias.
- (82) El porcentaje de subvención establecido en la investigación original con respecto a este régimen oscilaba entre el 0 y el 0,50 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.5.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (83) Al igual que en la investigación original, Sinosure sigue siendo por completo propiedad del Estado chino. Según el solicitante, Sinosure tiene el mandato, de conformidad con las políticas diplomáticas, de comercio internacional, industriales, fiscales y financieras de las autoridades chinas, de promover las exportaciones e inversiones chinas, especialmente las exportaciones de bienes de capital de alta tecnología o de alto valor añadido, ofreciendo un seguro de crédito a la exportación contra los riesgos de impago.
- (84) Las bases jurídicas para las actividades de Sinosure son las mismas que las aplicables durante la investigación original, en particular la «Comunicación sobre la aplicación de la estrategia de promoción del comercio a través de la ciencia y la tecnología utilizando el seguro de crédito a la exportación» [Shang Ji Fa, (2004) n.º 368], emitida conjuntamente por el Ministerio de Comercio y Sinosure, y la «Comunicación sobre la publicación del Catálogo de 2006 de productos chinos de alta tecnología para la exportación» [Guo Ke Fa Ji Zi, (2006) n.º 16].
- (85) Según su propio sitio web <sup>(56)</sup>, Sinosure es una compañía de seguros financiada por el Estado y orientada a la aplicación de políticas, creada y apoyada por el Estado para promover el desarrollo y la cooperación económicos y comerciales de China en el extranjero. Promueve las exportaciones chinas de bienes, tecnologías y servicios, especialmente la exportación de bienes de capital de alta tecnología y de alto valor añadido, como los productos mecánicos y eléctricos, y, por tanto, sirve eficazmente a las estrategias nacionales, apoya específicamente el desarrollo de las empresas y garantiza la sostenibilidad financiera. Dado que se trata de una institución financiera orientada a la aplicación de políticas creada para satisfacer las demandas de la globalización económica y el desarrollo de la economía y el comercio exteriores de China, declara explícitamente que se centrará fuertemente en el objetivo de servir a las estrategias nacionales.
- (86) Además, la labor continuada de Sinosure como plataforma de apoyo a las políticas gubernamentales se mantiene inalterada, como se desprende de un llamamiento conjunto de 2022 del Ministerio de Comercio y Sinosure de «apoyar a las empresas para intensificar los destinos de exportación tradicionales y aprovechar mercados diversificados, centrándose en la prestación de servicios de seguro de crédito a las exportaciones a países situados a lo largo de la Franja y la Ruta, mercados emergentes y socios de la zona de libre comercio» <sup>(57)</sup>.

<sup>(54)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.6.

<sup>(55)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, considerando 362.

<sup>(56)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 46, perfil de Sinosure.

Véase también [sinasure.com.cn/en/Sinasure/Profile/index.shtml](http://sinasure.com.cn/en/Sinasure/Profile/index.shtml).

<sup>(57)</sup> Informe sobre China, sección 6.6.

- (87) De ello se desprende que Sinosure sigue siendo un organismo público que ejerce funciones gubernamentales, en particular por lo que respecta a las industrias fomentadas. Proporciona un seguro de crédito a la exportación en condiciones más favorables que las que el beneficiario podría obtener normalmente en el mercado o bien proporciona una cobertura de seguro que, de otro modo, no estaría disponible en absoluto en el mercado. Dado que la industria china de las bicicletas eléctricas, como parte de la industria de los vehículos eléctricos y el transporte ecológico, es una industria fomentada y orientada a la exportación, la Comisión concluyó que sigue contando con el apoyo de Sinosure. La conclusión de que Sinosure sigue proporcionando seguros de crédito a industrias fomentadas se ve corroborada por las constataciones de la Comisión en varias investigaciones antisubvenciones recientes <sup>(58)</sup>.

### **Especificidad**

- (88) Las subvenciones concedidas en el marco del sistema de seguros de crédito a la exportación son específicas, ya que no pueden obtenerse sin exportar y, por lo tanto, están supeditadas a la exportación a efectos del artículo 4, apartado 4, letra a), del Reglamento de base.

### **Beneficio**

- (89) Debido a la ausencia de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos, las autoridades chinas y Sinosure, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (90) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. Sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión pudo concluir que Sinosure siguió concediendo seguros de crédito a la exportación en condiciones preferenciales durante el período de investigación de la reconsideración, en consonancia con la política estipulada en diversos planes y otros actos jurídicos relativos a la industria de las bicicletas eléctricas como industria fomentada.

### **Conclusión**

- (91) A la luz de las consideraciones anteriores, y a falta de argumentos en sentido contrario, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas de China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de seguros de crédito a la exportación en condiciones preferenciales. En vista de la existencia de contribuciones financieras, del beneficio conferido y de la especificidad, este régimen de subvenciones sigue considerándose sujeto a medidas compensatorias.

## **3.6. Suministro de bienes por parte del gobierno a cambio de una remuneración inferior a la adecuada**

### **3.6.1. Suministro de motores eléctricos**

#### **3.6.1.1. Conclusiones de la investigación original**

- (92) La investigación original constató que los productores chinos de bicicletas eléctricas recibieron subvenciones en forma de motores por una remuneración inferior a la adecuada <sup>(59)</sup>.
- (93) En primer lugar, la Comisión confirmó que el mercado nacional chino de motores estaba dominado en gran medida por proveedores nacionales chinos, que poseían una cuota de mercado superior al 90 %. Estos proveedores eran empresas de propiedad estatal o miembros de la ACB y, como tales, operadores clave subordinados a los que se encomendó la aplicación de políticas nacionales con el fin de alcanzar los objetivos a mayor escala relacionados con la producción de bicicletas eléctricas <sup>(60)</sup>.
- (94) En segundo lugar, la Comisión estableció, sobre la base de diversos documentos jurídicos, en particular el 12.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas, el 13.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas y el Plan de Desarrollo de la Industria Ligera (2016-2020), la política de las autoridades chinas para mejorar la calidad y el rendimiento de insumos esenciales para la industria de las bicicletas eléctricas, de la que los motores forman parte integrante, y para completar la cadena de suministro industrial de las bicicletas, de modo que pueda establecerse una cadena de producción de bicicletas eléctricas autónoma e integrada verticalmente en China <sup>(61)</sup>.

<sup>(58)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1647, Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 y Reglamento de Ejecución (UE) 2021/328.

<sup>(59)</sup> Véase el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.7.2.

<sup>(60)</sup> *Ibidem*, considerandos 382 y 383.

<sup>(61)</sup> *Ibidem*, considerandos 390 a 393.

- (95) En tercer lugar, la Comisión constató que la industria de las bicicletas eléctricas y la industria de los motores están interrelacionadas y que el desarrollo de la segunda es un factor clave para el desarrollo de la primera. A este respecto, la Comisión también constató que las autoridades chinas concedieron subvenciones a la industria de los motores con el objetivo de mejorar la competitividad de toda la cadena industrial, en particular la industria de las bicicletas eléctricas. En consecuencia, la Comisión concluyó que las autoridades chinas encomendaron u ordenaron a los productores chinos de motores que suministraran motores a la industria de las bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada.
- (96) La Comisión también estableció en la investigación original que las subvenciones en forma de motores por una remuneración inferior a la adecuada eran específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse del régimen, y que se había concedido un beneficio. El beneficio para las empresas incluidas en la muestra se calculó en la investigación original comparando los precios nacionales con los precios de exportación de los motores del mayor proveedor nacional de motores. La diferencia, expresada como porcentaje, se aplicó a los precios pagados por los productores exportadores incluidos en la muestra por los motores adquiridos a proveedores nacionales <sup>(62)</sup>.
- (97) El porcentaje de subvención establecido en la investigación original con respecto a este régimen oscilaba entre el 0,78 y el 5,44 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.6.1.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (98) El solicitante alegó que las autoridades chinas han seguido encomendando u ordenando a la industria china de los motores que suministre motores por una remuneración inferior a la adecuada a la industria de las bicicletas eléctricas <sup>(63)</sup>.
- (99) Según el solicitante, los productores chinos de motores siguieron estando sujetos, de forma similar a como sucedía durante el período de investigación original, a varios planes estratégicos, en los que las autoridades chinas sugieren apoyo público a la industria de los motores debido a su posición en la cadena de suministro industrial de las bicicletas eléctricas en China.
- (100) El 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas <sup>(64)</sup> hace referencia al desarrollo de motores eléctricos auxiliares para bicicletas eléctricas como uno de los principales proyectos de investigación para los miembros de la ACB. Por otra parte, el *Informe de análisis de la viabilidad de inversión en prospectivas para investigación y desarrollo de profundidad del mercado de la industria de los motores de bicicletas eléctricas de China (2022-2027)* <sup>(65)</sup> también confirma que las autoridades chinas conceden subvenciones a los motores con el objetivo de mejorar la competitividad de toda la cadena industrial, incluida la industria de las bicicletas eléctricas <sup>(66)</sup>. Además, el 14.º Plan Quinquenal de Desarrollo Económico y Social Nacional de la República Popular China, y el Esquema de Objetivos a Largo Plazo para 2035 también proporcionan un fuerte apoyo a la industria manufacturera inteligente, ecológica y de alta gama, como son las bicicletas eléctricas y los motores de bicicletas eléctricas. Además, como se indica en el considerando 55, la estrategia «Made in China 2025» prevé reforzar «la investigación y el desarrollo de tecnologías, procesos y equipos avanzados de ahorro energético y protección medioambiental», reforzar «la investigación y el desarrollo de productos ecológicos, generalizar las técnicas de materiales ligeros, de bajo consumo de energía y de recuperación sencilla, fomentar constantemente la eficiencia energética de los productos terminales que utilizan energía, tales como motores, calderas, motores de combustión interna y electrodomésticos, [...] y promover enérgicamente el desarrollo ecológico y con bajas emisiones de carbono de la industria de los nuevos materiales, la industria de las energías alternativas, la industria de los equipos de gama alta [...]».
- (101) El solicitante también ha aportado pruebas de que los productores chinos de motores han seguido recibiendo subvenciones significativas en forma de ayudas, reducciones fiscales, financiación preferencial, etc. <sup>(67)</sup>.
- (102) Ante la ausencia de cooperación por parte de las autoridades chinas o de cualquier fabricante de motores chino, la Comisión concluyó que la estructura del mercado de los motores en China no había cambiado desde la investigación original. Por lo tanto, y dada la importancia crucial e integral de la industria de los motores para el desarrollo de la industria fomentada de las bicicletas eléctricas, la Comisión concluyó que las autoridades chinas siguen encomendando u ordenando a los productores de motores en China que suministren motores a la industria de las bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada, como ya se constató en la investigación original.

<sup>(62)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.7.2.7.

<sup>(63)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, sección 6.4, letra b), inciso ii), y anexos correspondientes.

<sup>(64)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 29.

<sup>(65)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 60.

<sup>(66)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 60.

<sup>(67)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, punto 236 y anexo 11.

**Especificidad**

- (103) Las subvenciones concedidas con arreglo a este régimen son específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de él.

**Beneficio**

- (104) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas, los productores chinos de motores y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (105) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión pudo concluir que las autoridades chinas siguieron encomendando u ordenando a los productores de motores en China que proporcionaran motores a los productores de bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada, lo que constituye una contribución financiera que confiere un beneficio en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), y del artículo 6, letra d), del Reglamento de base.

**Conclusión**

- (106) A la luz de las consideraciones anteriores, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas en China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de suministro de motores por una remuneración inferior a la adecuada. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

**3.6.2. Suministro de baterías****3.6.2.1. Conclusiones de la investigación original**

- (107) La investigación original constató que los productores chinos de bicicletas eléctricas recibieron subvenciones en forma de baterías por una remuneración inferior a la adecuada <sup>(68)</sup>.
- (108) En primer lugar, la Comisión confirmó que una gran parte de las baterías suministradas a la industria de las bicicletas eléctricas fue fabricada en China por productores (parcialmente) de propiedad estatal y miembros de la ACB y, como tales, por operadores clave subordinados a los que se encomendó la aplicación de políticas nacionales con el fin de alcanzar los objetivos a mayor escala relacionados con la producción de bicicletas eléctricas <sup>(69)</sup>.
- (109) En segundo lugar, la Comisión también estableció, sobre la base de diversos documentos (de política), en particular el Plan de Desarrollo de la Industria Ligera (2016-2020), la política «Made in China 2025», el 12.º y el 13.º Plan Quinquenal para la Industria de las Baterías y el Informe («Análisis detallado de la industria de las baterías de iones de litio para bicicletas eléctricas en 2018-2023 e Informe de orientación sobre el 13.º Plan Quinquenal de Desarrollo»), la política de las autoridades chinas para apoyar a la industria de las baterías e integrar aún más las industrias de las baterías y las bicicletas eléctricas mediante cooperación y alianzas avanzadas. Estos documentos de política reconocieron además la existencia de una política de subvenciones a las bicicletas eléctricas de batería para promover la popularización y la exportación de bicicletas eléctricas. Así pues, la Comisión concluyó en la investigación original que la industria de las baterías es una industria propiciada que puede beneficiarse de diversas subvenciones y que está estrechamente vinculada a la industria de las bicicletas eléctricas <sup>(70)</sup>.
- (110) En tercer lugar, la Comisión también constató que la industria de las bicicletas eléctricas y la industria de las baterías de iones de litio están interrelacionadas y que las autoridades chinas aplicaron una política mediante la cual la industria de las baterías debía reducir sus costes y precios mediante subvenciones a fin de fomentar la industria de las bicicletas eléctricas. En consecuencia, la Comisión concluyó que las autoridades chinas encomendaron u ordenaron a los productores chinos de baterías que suministraran baterías a la industria de las bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada.

<sup>(68)</sup> Véase el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.7.3.

<sup>(69)</sup> *Ibidem*, considerandos 443 y 445.

<sup>(70)</sup> *Ibidem*, considerandos 452 a 461.



- (111) El beneficio para las empresas incluidas en la muestra se calculó en la investigación original comparando los precios nacionales con los precios de exportación de las baterías del único proveedor nacional de baterías que cooperó. La diferencia, expresada como porcentaje, se aplicó a los precios pagados por los productores exportadores incluidos en la muestra por las baterías adquiridas a proveedores nacionales <sup>(71)</sup>.
- (112) La Comisión también estableció en la investigación original que las subvenciones en forma de baterías por una remuneración inferior a la adecuada eran específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse del régimen.
- (113) El porcentaje de subvención establecido en la investigación original con respecto a este régimen oscilaba entre el 0,38 y el 8,97 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.6.2.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (114) El solicitante alegó que las autoridades chinas han seguido encomendando u ordenando a la industria china de las baterías que suministre baterías por una remuneración inferior a la adecuada a la industria de las bicicletas eléctricas <sup>(72)</sup>.
- (115) Según el solicitante, los productores chinos de baterías siguieron estando sujetos, de forma similar a como sucedía durante el período de investigación original, a varios planes estratégicos, en los que las autoridades chinas sugieren apoyo público a la industria de las baterías de iones de litio debido a su posición en la cadena de suministro industrial de las bicicletas eléctricas en China.
- (116) El solicitante hace referencia al 14.º Plan Quinquenal para las Bicicletas y Bicicletas Eléctricas (2012-2025), que enumera el desarrollo de baterías de iones de litio para bicicletas eléctricas como prioridad fundamental para los miembros de la ACB. A este respecto, se recuerda que varios productores de baterías de China son miembros de la ACB. La industria china de las baterías también recibe apoyo en el marco de la estrategia «Made in China 2025» y el 13.º Plan Quinquenal para la Industria de las Baterías adoptado por la Asociación de la Industria de la Energía Química y Física de China <sup>(73)</sup>. El *Informe de análisis de la viabilidad de inversión en prospectivas para investigación y desarrollo de profundidad del mercado de la industria de las baterías de iones de litio de bicicletas eléctricas de China (2022-2027)* confirma el apoyo continuado de la industria china de baterías <sup>(74)</sup>.
- (117) El solicitante también ha aportado pruebas de que los productores chinos de baterías han seguido recibiendo subvenciones significativas en forma de ayudas, reducciones fiscales, financiación preferencial, etc. <sup>(75)</sup>.
- (118) De ello se desprende que la industria de las baterías en China siguió siendo una industria propiciada que puede beneficiarse de diversas subvenciones y que está estrechamente relacionada con el desarrollo de la industria de las bicicletas eléctricas.
- (119) Ante la ausencia de cooperación por parte de las autoridades chinas o de cualquier fabricante de baterías chino, la Comisión concluyó que la estructura del mercado de las baterías en China no había cambiado desde la investigación original. Por lo tanto, y dada la importancia integral de la industria de las baterías para el desarrollo de la industria fomentada de las bicicletas eléctricas, la Comisión concluyó que las autoridades chinas siguen encomendando u ordenando a los productores de baterías en China que suministren baterías a la industria de las bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada, como ya se constató en la investigación original.

#### **Especificidad**

- (120) Las subvenciones concedidas con arreglo a este régimen son específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de él.

<sup>(71)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.7.3.7.

<sup>(72)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, sección 6.4, letra b), inciso iii), y anexos correspondientes.

<sup>(73)</sup> 13.º Plan Quinquenal para la Industria de las Baterías adoptado por la Asociación de la Industria de la Energía Química y Física de China, capítulo V, sección I.

<sup>(74)</sup> Informe de análisis de la viabilidad de inversión en prospectivas para investigación y desarrollo de profundidad del mercado de la industria de baterías de iones de litio de bicicletas eléctricas de China (2022-2027).

<sup>(75)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, diversos informes anuales que figuran en el anexo 11.

**Beneficio**

- (121) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas, los productores chinos de baterías y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (122) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión pudo concluir que las autoridades chinas siguieron encomendando u ordenando a los productores de baterías en China que proporcionaran baterías a los productores de bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada, lo que constituye una contribución financiera que confiere un beneficio en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), y del artículo 6, letra d), del Reglamento de base.

**Conclusión**

- (123) A la luz de las consideraciones anteriores, y a falta de argumentos en sentido contrario, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas en China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de suministro de baterías por una remuneración inferior a la adecuada. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

**3.6.3. Derechos de uso del suelo****3.6.3.1. Conclusiones de la investigación original**

- (124) La investigación original constató que los productores chinos de bicicletas eléctricas recibieron subvenciones en forma de derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada <sup>(76)</sup>.
- (125) Más concretamente, la Comisión estableció que no existía un mercado operativo del suelo en China y que el uso de una referencia externa demostraba que los precios pagados por los derechos de uso del suelo estaban muy por debajo de los tipos de mercado. Dado que la industria de las bicicletas eléctricas era una industria fomentada y que las autoridades locales, a la hora de fijar los precios, habían de tener en cuenta los principales objetivos políticos de las autoridades chinas, en particular la concesión de un acceso preferencial al suelo para las industrias fomentadas, la Comisión concluyó que las empresas incluidas en la muestra en la investigación original recibieron terrenos por una remuneración inferior a la adecuada. Por lo tanto, la concesión de derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada se consideró una subvención que confería un beneficio en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iii), y del artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base.
- (126) En la investigación original, el beneficio se calculó teniendo en cuenta la diferencia entre el importe realmente pagado por cada uno de los productores exportadores incluidos en la muestra por los derechos de uso del suelo y el importe que normalmente se habría pagado sobre la base de los precios del Taipéi chino, que se utilizó como precio de referencia externo. El importe total de la subvención se asignó al período de investigación utilizando la duración normal de los derechos de uso del suelo en el caso de terrenos para uso industrial, a saber, cincuenta años <sup>(77)</sup>.
- (127) La Comisión también estableció que las subvenciones eran específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de ellas.
- (128) En la investigación original, la Comisión estableció el importe de la subvención *ad valorem* con respecto a este régimen entre el 0,43 y el 1,46 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

**3.6.3.2. Continuación del régimen de subvenciones**

- (129) En la solicitud de reconsideración por expiración y en los anexos correspondientes <sup>(78)</sup>, el solicitante presentó pruebas de que los productores chinos de bicicletas eléctricas siguieron beneficiándose de derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada.

<sup>(76)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, sección 3.7.4.

<sup>(77)</sup> *Ibidem*, sección 3.7.4, letra e).

<sup>(78)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, sección 6.4., letra a).

- (130) El marco jurídico que rige la concesión de derechos de uso del suelo en China se ha mantenido sin cambios y estos derechos solo pueden obtenerse de las autoridades pertinentes, que habrían de tener en cuenta la política industrial de las autoridades chinas a la hora de atribuir derechos de uso del suelo en lugar de adherirse estrictamente a los principios del libre mercado <sup>(79)</sup>.
- (131) Además, en investigaciones antisubvenciones recientes, la Comisión ha establecido que las industrias fomentadas, entre las cuales se encuentra la industria de las bicicletas eléctricas, siguen recibiendo derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada <sup>(80)</sup>.
- (132) Por último, ni las autoridades chinas ni ningún productor exportador facilitaron pruebas que indicaran que la industria de bicicletas eléctricas fomentada había dejado de beneficiarse del derecho de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada.
- (133) Por lo tanto, la Comisión concluyó que los productores de bicicletas eléctricas en China siguen beneficiándose de subvenciones en forma de derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada, lo que confiere un beneficio a las empresas beneficiarias.

### **Especificidad**

- (134) Las subvenciones concedidas con arreglo a este régimen son específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de él.

### **Beneficio**

- (135) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (136) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión pudo concluir que las autoridades chinas siguieron concediendo derechos de uso del suelo a los productores de bicicletas eléctricas por una remuneración inferior a la adecuada, lo que constituye una contribución financiera que confiere un beneficio en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iii), y del artículo 6, letra d), del Reglamento de base.

### **Conclusión**

- (137) A la luz de las consideraciones anteriores, y a falta de argumentos en sentido contrario, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas en China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de concesión de derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

## **3.7. Programas de exenciones y reducciones fiscales directas**

### **3.7.1. Ventajas en el IRE para las empresas de alta y de nueva tecnología**

#### **3.7.1.1. Conclusiones de la investigación original**

- (138) De conformidad con el artículo 28 de la Ley china del Impuesto sobre la renta de las Empresas («IRE»), las empresas de alta y de nueva tecnología pueden beneficiarse de un tipo impositivo reducido del 15 %, en lugar del tipo normal del 25 %.
- (139) En la investigación original, la Comisión estableció que la reducción fiscal era una subvención en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas que confiere un beneficio a las empresas afectadas. Dado que solo las empresas reconocidas como empresas de alta y de nueva tecnología en sectores apoyados por el Estado se benefician de un tipo impositivo reducido, la Comisión también concluyó que la subvención era específica y, por lo tanto, sujeta a medidas compensatorias.

<sup>(79)</sup> Informe sobre China, capítulo 9.

<sup>(80)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1647, Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1123, Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 y Reglamento de Ejecución (UE) 2021/328.

- (140) La investigación original estableció que varios productores de bicicletas eléctricas se habían beneficiado de este régimen de subvenciones. El beneficio se calculó como la diferencia entre el impuesto total pagadero de conformidad con el tipo impositivo normal y el importe total pagadero con el tipo impositivo reducido.
- (141) El porcentaje de subvención establecido en la investigación original con respecto a este régimen de subvenciones oscilaba entre el 0 y el 0,70 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.7.1.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (142) El solicitante alegó que los productores de bicicletas eléctricas de China han seguido beneficiándose de este régimen de subvenciones y aportó pruebas de que numerosos productores de bicicletas eléctricas se consideran empresas de alta y de nueva tecnología y, por lo tanto, pueden optar a la subvención <sup>(81)</sup>. El solicitante también aportó pruebas en forma de informes anuales de que varios productores de bicicletas eléctricas se han beneficiado *de facto* del régimen de subvenciones después del período de investigación original <sup>(82)</sup>.
- (143) Además, la Comisión no disponía de pruebas ni de indicios que sugirieran que el régimen de subvenciones no hubiera sido aplicable durante el período de investigación de la reconsideración.
- (144) Por lo tanto, la Comisión concluyó que los productores de bicicletas eléctricas de China siguieron beneficiándose de subvenciones en forma de desgravaciones fiscales para las empresas de alta tecnología y de nueva tecnología que les conferían un beneficio.

#### **Especificidad**

- (145) Las subvenciones concedidas con arreglo a este régimen son específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de él.

#### **Beneficio**

- (146) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (147) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión concluyó que las autoridades chinas siguieron concediendo una reducción del impuesto sobre la renta, lo que constituía una contribución financiera que confería un beneficio en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base.

#### **Conclusión**

- (148) En vista de las consideraciones anteriores, y en ausencia de argumentos en sentido contrario, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas de China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

#### 3.7.2. Compensación del IRE por gastos de investigación y desarrollo

##### 3.7.2.1. Conclusiones de la investigación original

- (149) El artículo 30, apartado 1, de la Ley china del Impuesto sobre la Renta de las Empresas («IRE») establece una compensación fiscal para la investigación y el desarrollo y otorga a las empresas el derecho a un trato fiscal preferencial para los gastos en I+D contraídos para el desarrollo de nuevas tecnologías, nuevos productos y nuevos oficios en determinados ámbitos prioritarios de alta tecnología que el Estado decide.

<sup>(81)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 52.

<sup>(82)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, anexo 11.

- (150) En la investigación original, la Comisión estableció que la compensación fiscal en concepto de gastos en I+D era una subvención en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base, ya que supone una contribución financiera en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas que confiere un beneficio, que equivale al ahorro fiscal, a las empresas afectadas.
- (151) La Comisión también constató que la subvención era específica, ya que se limitaba a las empresas que contrajeron gastos en I+D en determinados ámbitos prioritarios de alta tecnología determinados por el Estado, entre los cuales se encuentra la industria de las bicicletas eléctricas.
- (152) El porcentaje de subvención establecido en la investigación original con respecto a este régimen de subvenciones oscilaba entre el 0 y el 0,51 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.7.2.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (153) El solicitante aportó pruebas de que los productores de bicicletas eléctricas siguen siendo reconocidos como empresas de alta y de nueva tecnología (véase el considerando 142) que operan en una industria fomentada. El solicitante también aportó numerosas pruebas de que varios productores de bicicletas eléctricas contraen gastos significativos en I+D que han aumentado desde la investigación original.
- (154) Por otro lado, la Comisión no recibió pruebas ni indicios que sugirieran que el régimen de subvenciones no hubiera sido aplicable durante el período de investigación de la reconsideración o que las disposiciones legales que lo regulan hubieran cambiado.
- (155) Por lo tanto, la Comisión concluyó que los productores de bicicletas eléctricas en China siguen beneficiándose de subvenciones en forma de trato fiscal preferencial para los gastos en I+D.

#### **Especificidad**

- (156) Las subvenciones concedidas con arreglo a este régimen son específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de él.

#### **Beneficio**

- (157) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (158) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión consideró que la industria de las bicicletas eléctricas en China siguió beneficiándose de subvenciones en forma de trato fiscal preferencial para los gastos en I+D, lo que constituye una contribución financiera que confería un beneficio con arreglo al artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base.

#### **Conclusión**

- (159) En vista de las consideraciones anteriores, y en ausencia de argumentos en sentido contrario, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas de China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

#### 3.7.3. Exención fiscal sobre los ingresos por dividendos entre empresas cualificadas residentes

##### 3.7.3.1. Conclusiones de la investigación original

- (160) La exención fiscal sobre los ingresos por dividendos está prevista en los artículos 25 y 26 de la Ley del IRE y en el artículo 83 de los Reglamentos de aplicación de dicha ley.

- (161) En la investigación original, la Comisión estableció que esta exención fiscal es una subvención en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y el artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base, ya que existe una contribución financiera en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas que confiere un beneficio a la empresa afectada, igual a la diferencia entre la cuantía del impuesto que normalmente debería pagarse y la cuantía del impuesto realmente pagado por la empresa afectada. La Comisión también constató que la subvención es específica, ya que la legislación limita la aplicación a determinadas empresas.
- (162) La Comisión estableció el importe de la subvención *ad valorem* para este régimen de subvenciones entre el 0 y el 0,04 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.7.3.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (163) El solicitante ha aportado pruebas en la solicitud de reconsideración por expiración de que algunos productores de bicicletas eléctricas en China son grandes grupos empresariales formados por varias empresas y entidades jurídicas chinas y que, por lo tanto, tendrían derecho a seguir utilizando este régimen de subvenciones.
- (164) Por otro lado, la Comisión no recibió pruebas ni indicios que sugirieran que el régimen de subvenciones no hubiera sido aplicable durante el período de investigación de la reconsideración o que las disposiciones legales que lo regulan hubieran cambiado.
- (165) Por lo tanto, la Comisión concluyó que los productores de bicicletas eléctricas en China siguieron beneficiándose de subvenciones en forma de exención fiscal sobre los ingresos por dividendos entre empresas cualificadas residentes.

#### **Especificidad**

- (166) Las subvenciones concedidas con arreglo a este régimen son específicas en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que solo un número limitado de empresas o industrias podían beneficiarse de él.

#### **Beneficio**

- (167) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (168) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles y en ausencia de información en sentido contrario, la Comisión consideró que la industria de las bicicletas eléctricas en China siguió beneficiándose de subvenciones en forma de exención fiscal sobre los ingresos por dividendos entre empresas cualificadas residentes, lo que constituía una contribución financiera que confería un beneficio en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base.

#### **Conclusión**

- (169) En vista de las consideraciones anteriores, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas de China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

### 3.8. Programas de subvenciones

#### 3.8.1. Subvenciones *ad hoc* concedidas por las autoridades municipales/regionales/nacionales

##### 3.8.1.1. Conclusiones de la investigación original

- (170) La Comisión estableció en la investigación original que los productores de bicicletas eléctricas de China habían recibido numerosas subvenciones *ad hoc* individuales de autoridades a distintos niveles, esto es, a nivel nacional, provincial, municipal, regional o de distrito. Estas subvenciones se habían concedido por diversas razones y finalidades, por ejemplo, fondos de patentes, fondos y premios de ciencia y tecnología, fondos de desarrollo empresarial, fondos de promoción a la exportación, subvenciones para participar en exposiciones, modernización de equipos de fabricación, formación profesional y otros fondos de apoyo general.

- (171) Estas ayudas se consideraron subvenciones con arreglo al artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base. También se constató que eran específicas, ya que la Comisión consideró que se limitaban a determinadas empresas o proyectos específicos en regiones específicas o en la industria de las bicicletas eléctricas. También se constató que algunas de estas ayudas dependían de las exportaciones.
- (172) En la investigación original, el beneficio se calculó como el importe recibido en el período de investigación, o atribuido al período de investigación cuando el importe se amortizó durante la vida útil de los activos fijos a los que estaba vinculada la subvención <sup>(83)</sup>.
- (173) La Comisión estableció el porcentaje de subvención con respecto a esta medida entre el 0,07 y el 0,25 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra.

#### 3.8.1.2. Continuación del régimen de subvenciones

- (174) El solicitante ha aportado pruebas en la solicitud de reconsideración por expiración de que los productores de bicicletas eléctricas de China siguieron recibiendo subvenciones *ad hoc* individuales de las autoridades municipales y regionales <sup>(84)</sup> por importes significativos, lo que demuestra que el apoyo de los poderes públicos a la industria de las bicicletas eléctricas en China es profundo, nacional y sistémico.
- (175) Además, ni las autoridades chinas ni ningún productor exportador aportaron pruebas o indicios que sugieran que la industria china de las bicicletas eléctricas ya no se beneficiaría de estas subvenciones. De hecho, dado que la industria en cuestión es una industria fomentada y su desarrollo es una prioridad para las autoridades chinas, la Comisión consideró inconcebible que los productores de bicicletas eléctricas no hubieran seguido recibiendo numerosas y diversas subvenciones *ad hoc* de autoridades a distintos niveles administrativos para garantizar el desarrollo continuo de la industria en consonancia con la política industrial nacional.
- (176) Por lo tanto, la Comisión concluyó que los productores de bicicletas eléctricas en China siguieron beneficiándose de subvenciones en forma de distintas ayudas.

#### **Especificidad**

- (177) A falta de pruebas en sentido contrario, la Comisión concluyó que las subvenciones *ad hoc* son específicas por los mismos motivos que en la investigación original (véase el considerando 171).

#### **Beneficio**

- (178) Debido a la falta de respuestas al cuestionario por parte de los productores chinos de bicicletas eléctricas y las autoridades chinas, la Comisión no poseía información específica de empresas sobre la que calcular el importe de las subvenciones concedidas durante el período de investigación de la reconsideración.
- (179) Sin embargo, en una reconsideración por expiración no es necesario cuantificar el importe exacto de las subvenciones percibidas. No obstante, sobre la base de las pruebas disponibles y en ausencia de información en sentido contrario, la Comisión consideró que la industria de las bicicletas eléctricas en China siguió beneficiándose de subvenciones en forma de subvenciones *ad hoc* de autoridades gubernamentales a distintos niveles, lo que constituía una contribución financiera que confería un beneficio con arreglo al artículo 3, apartado 1, letra a), inciso i), y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base.

#### **Conclusión**

- (180) En vista de las consideraciones anteriores, la Comisión concluyó que la industria de las bicicletas eléctricas de China ha seguido beneficiándose de subvenciones en forma de distintas ayudas. Dado que esto constituye una contribución financiera que confiere un beneficio y es específica, las subvenciones con arreglo a este régimen están sujetas a medidas compensatorias.

<sup>(83)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72, considerando 571.

<sup>(84)</sup> Solicitud de reconsideración por expiración, sección 6.2.e. y anexos correspondientes.

### 3.9. Conclusión general sobre la continuación de la subvención

- (181) En la investigación original, la Comisión estableció un importe total de subvenciones *ad valorem* sujeto a medidas compensatorias comprendido entre el 3,9 y el 17,2 % para las empresas que cooperaron incluidas en la muestra. Además, estableció un importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias para las empresas cooperantes no incluidas en la muestra del 9,2 % y un tipo de derecho a escala nacional del 17,2 % para todos los demás productores exportadores.
- (182) Dadas las conclusiones de la Comisión con respecto a los diversos regímenes y programas de subvenciones examinados anteriormente, la Comisión concluyó que los productores de bicicletas eléctricas de China siguieron beneficiándose de subvenciones sujetas a medidas compensatorias a un nivel superior al mínimo durante el período de investigación de la reconsideración.
- (183) Tras la divulgación, una parte interesada alegó que la conclusión de que la industria de las bicicletas eléctricas en China seguía beneficiándose de subvenciones era errónea. Para justificar esta alegación, se adjuntaron escritos de tres representantes de productores chinos de bicicletas eléctricas, que contenían declaraciones de que no se habían recibido subvenciones. La Comisión consideró que, teniendo en cuenta que esos productores no se habían dado a conocer en la investigación y no habían cooperado, no podían aceptarse sus declaraciones, que se presentaron sin ninguna prueba subyacente. Así pues, se rechazó la alegación.

### 3.10. Evolución de las importaciones en caso de derogación de las medidas

- (184) Además de la conclusión de la existencia de subvención continuada durante el período de investigación de la reconsideración, la Comisión investigó la probabilidad de continuación de las importaciones subvencionadas procedentes del país afectado en caso de derogarse las medidas. Para ello, se analizaron los elementos adicionales siguientes: la capacidad de producción y la capacidad excedentaria de China, así como el atractivo del mercado de la Unión.

#### 3.10.1. Capacidad de producción y capacidad excedentaria de China

- (185) Ante la ausencia de cooperación de las autoridades chinas y de los productores exportadores chinos, la Comisión basó sus conclusiones sobre la capacidad de producción y la capacidad excedentaria de China en la información aportada por el solicitante en su solicitud de reconsideración.
- (186) La información disponible ha mostrado que existe un exceso general de capacidad en la producción de bicicletas eléctricas en China durante el período considerado. La capacidad de producción <sup>(85)</sup> de China durante ese período se estimó en 130 millones de unidades al año. Además, la producción china de bicicletas estándar puede cambiarse fácilmente a producción de bicicletas eléctricas, con una capacidad total potencial de más de 400 millones de unidades <sup>(86)</sup>. Según la información de mercado del solicitante, la producción y las ventas reales chinas ascendieron a 57 millones de unidades al año, lo que indicaba una capacidad excedentaria estimada de 73 millones de unidades durante el período de investigación de la reconsideración <sup>(87)</sup>. Esta capacidad excedentaria, que era casi quince veces el consumo total de la Unión durante el mismo período, podría exportarse a la Unión si se dejaran expirar las medidas actuales.
- (187) En vista de lo anterior, la Comisión concluyó que los productores exportadores chinos cuentan con una importante capacidad excedentaria, que podría utilizarse para realizar exportaciones en grandes cantidades a la Unión a precios subvencionados si se dejaran expirar las medidas.

<sup>(85)</sup> Según información aportada por el solicitante, sobre la base de su conocimiento del mercado, información procedente de los sitios web de un gran número de productores chinos de bicicletas eléctricas y el *White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry* [«Libro Blanco sobre la industria china de vehículos eléctricos de dos ruedas», publicación en inglés], disponible en [https://m.thepaper.cn/baijiaohao\\_17589803](https://m.thepaper.cn/baijiaohao_17589803) (consultado por última vez el 7 de octubre de 2024). Véase el anexo 8 de la solicitud, disponible en Tron en Tron.tdi t24.000756.

<sup>(86)</sup> Sobre la base del conocimiento del mercado del solicitante y de los sitios web de los productores chinos de bicicletas eléctricas conocidos. Véase el anexo 4 de la solicitud, disponible en Tron en Tron.tdi t24.000756.

<sup>(87)</sup> Sobre la base de las fuentes mencionadas en las notas a pie de página 85 y 96. Véanse los anexos 8 y 9 de la solicitud, disponible en Tron en Tron.tdi t24.000756.



### 3.10.2. *Atractivo del mercado de la Unión*

- (188) Sobre la base de la información facilitada en la solicitud, el mercado de las bicicletas eléctricas de la Unión seguía siendo atractivo para los exportadores chinos. Desde la investigación original, las importaciones procedentes de China han disminuido tanto en términos absolutos como relativos. Sin embargo, desde 2020, cuando el volumen de las importaciones procedentes de China se encontraba en su punto más bajo, las importaciones aumentaron significativamente y casi se duplicaron a pesar de las medidas en vigor (véase el cuadro 2). La cuota de mercado que anteriormente poseía China ha sido absorbida, en parte, por otros terceros países, como Taiwán, que ha aumentado sus volúmenes de exportación del producto objeto de reconsideración a la Unión desde la investigación anterior. Al mismo tiempo, China siguió siendo el segundo mayor exportador de bicicletas eléctricas a la Unión durante el período de investigación de la reconsideración. Esto demuestra que la Unión siguió siendo un mercado atractivo para los exportadores de China.
- (189) El mercado de bicicletas eléctricas de la Unión es uno de los mayores del mundo, con un consumo de 4 979 000 unidades durante el período de investigación de la reconsideración. Además, como se explica en la solicitud de reconsideración por expiración, se espera que la demanda de bicicletas eléctricas crezca en los próximos años debido, entre otras cosas, a las políticas medioambientales de la Unión.
- (190) Por otro lado, incluso con las medidas en vigor, las exportaciones chinas a la Unión han continuado y tienen una cuota de mercado no desdeñable, lo que demuestra que el mercado de la Unión sigue y seguirá siendo atractivo para los productores exportadores chinos.
- (191) Por lo tanto, teniendo en cuenta el exceso significativo de capacidad de China y el atractivo del mercado de la Unión, la Comisión concluyó que, si expiran las medidas en vigor, es probable que los productores exportadores chinos siguieran exportando y aumentarían sus exportaciones a la Unión de bicicletas eléctricas subvencionadas en grandes cantidades.

### 3.10.3. *Conclusión sobre la continuación de la subvención*

- (192) A la vista de sus conclusiones sobre la continuación de la subvención durante el período de investigación de la reconsideración y sobre la evolución probable del aumento de las exportaciones a la Unión si expirasen las medidas, la Comisión concluyó que es muy probable que la expiración de las medidas compensatorias sobre las importaciones de bicicletas eléctricas procedentes de China tenga como resultado la continuación de las importaciones subvencionadas.

## 4. PERJUICIO

### 4.1. **Definición de la industria de la Unión y de la producción de la Unión**

- (193) Durante el período considerado, sesenta y siete productores fabricaron el producto similar en la Unión. Estos productores constituyen la «industria de la Unión» en el sentido del artículo 9, apartado 1, del Reglamento de base.
- (194) La producción total de la Unión durante el período de investigación de la reconsideración se estableció en torno a 4 560 000 unidades. Esta cifra se estableció sobre la base de la información disponible relativa a la industria de la Unión, como el informe *The European Bicycle Industry & Market Profile* [«Perfil del mercado y la industria de las bicicletas en Europa», publicación en inglés] y un estudio económico realizado por la Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta («CONEBI»). Como se indica en el considerando 11, se seleccionaron para la muestra tres productores de la Unión, que representaban el 23,4 % de la producción total de la Unión del producto similar.

### 4.2. **Consumo de la Unión**

- (195) La Comisión estableció el consumo de la Unión a partir de estadísticas de importación de Eurostat y del volumen de ventas de la industria de la Unión en la Unión, según información de la CONEBI.

(196) El consumo de la Unión evolucionó de la manera siguiente:

*Cuadro 1*

**Consumo de la Unión (unidades)**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Total de la Unión Consumo (unidades)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
<i>Índice</i>	100	112	122	114

Fuente: Eurostat y CONEBL.

(197) El consumo total de bicicletas eléctricas en la UE aumentó de aproximadamente 4,3 millones en 2020 a 5,3 millones en 2022. La mejora del diseño y el rendimiento, combinada con una mayor sensibilización medioambiental entre los ciudadanos de la UE, ha dado lugar a un aumento constante del consumo de bicicletas eléctricas. Sin embargo, en el período de investigación de la reconsideración, el consumo de bicicletas eléctricas en la UE disminuyó en 346 000 unidades en comparación con 2022, tras una caída de la demanda que se produjo algún tiempo después del levantamiento de las últimas medidas contra la COVID-19 en el primer semestre de 2022.

### 4.3. Importaciones procedentes de China

#### 4.3.1. Volumen y cuota de mercado de las importaciones procedentes de China

(198) La Comisión determinó el volumen de las importaciones basándose en los datos de Eurostat.

(199) A continuación, se determinó la cuota de mercado de las importaciones comparando los volúmenes de las importaciones con el consumo en la Unión, como se muestra en el cuadro 1.

(200) Las importaciones en la Unión procedentes de China evolucionaron de la manera siguiente:

*Cuadro 2*

**Volumen de importación (unidades) y cuota de mercado**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Volumen de las importaciones procedentes de China (unidades)	102 757	210 806	268 148	220 914
<i>Índice</i>	100	205	261	215
Cuota de mercado (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
<i>Índice</i>	100	184	214	189

Fuente: Eurostat y CONEBL.

(201) Incluso con las medidas en vigor, la cuota de mercado de las importaciones chinas aumentó del 2,3 % en 2020 al 4,4 % en el período de investigación de la reconsideración.

#### 4.3.2. Precios de las importaciones procedentes de China y subcotización de precios

(202) La Comisión estableció los precios de las importaciones sobre la base de los datos de Eurostat.

(203) El precio medio de las importaciones en la Unión procedentes de China evolucionó de la manera siguiente:

Cuadro 3

**Precios de importación (EUR/unidad)**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
China	294	354	449	298
Índice	100	120	153	101

Fuente: Eurostat.

(204) Los precios medios de las importaciones procedentes de China siguieron siendo extremadamente bajos durante el período considerado. En 2020 y 2021, los precios comunicados por Eurostat eran incluso inferiores a los precios medios constatados en la investigación inicial (a saber, entre 422 y 477 EUR).

(205) Según los datos de Eurostat, los precios en 2022 fueron temporalmente más altos, pero siguieron siendo inferiores a los precios de importación chinos en 2016 (a saber, 477 EUR).

(206) Dada la falta de cooperación de los productores exportadores de China, la Comisión estableció la subcotización de precios durante el período de investigación de la reconsideración mediante la comparación de:

- 1) los precios de venta medios ponderados del producto objeto de reconsideración de los productores de la Unión incluidos en la muestra aplicados a clientes no vinculados en el mercado de la Unión, ajustados al nivel franco fábrica; y
- 2) los correspondientes precios medios ponderados del producto objeto de reconsideración procedente de China en el mercado de la Unión, establecidos sobre una base cif (coste, seguro y flete), incluidos el derecho antidumping (el 62,1 % para todas las demás empresas) y el derecho compensatorio (el 17,2 % para todas las demás empresas), con los ajustes adecuados para tener en cuenta los derechos de aduana (6 %) y los costes posteriores a la importación (2 %).

(207) El resultado de la comparación se expresó como porcentaje del volumen de negocio de los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período de investigación de la reconsideración. La subcotización de precios osciló entre el 68 y el 80 %. Sin los derechos, la subcotización de precios ascendió al 82,8 %.

#### 4.3.3. Importaciones procedentes de terceros países distintos de China

(208) Las importaciones de bicicletas eléctricas procedentes de terceros países distintos de China procedían principalmente de Taiwán y Vietnam.

(209) El volumen (agregado) de las importaciones en la Unión, así como la cuota de mercado y las tendencias de los precios de las importaciones de bicicletas eléctricas procedentes de otros terceros países, evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 4

**Importaciones procedentes de terceros países**

País		2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Taiwán	Volumen (unidades)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Índice	100	106	118	86
	Cuota de mercado (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

País		2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
	Precio medio (EUR/unidad)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Índice	100	96	107	128
Vietnam	Volumen (unidades)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Índice	100	106	129	122
	Cuota de mercado (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Precio medio (EUR/unidad)	542	585	762	790
	Índice	100	108	140	146
Total de todos los terceros países excepto el país afectado	Volumen (unidades)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Índice	100	116	131	98
	Cuota de mercado (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Precio medio (EUR/unidad)	966	935	1 082	1 258
	Índice	100	97	112	130

Fuente: Eurostat.

- (210) Las cuotas de mercado de las importaciones totales del producto objeto de reconsideración procedentes de terceros países distintos de China aumentaron entre 2020 y 2022 y alcanzaron el 20,3 % en 2022. Sin embargo, en el período de investigación de la reconsideración cayó al 16,3 %, un nivel inferior al de 2020.

#### 4.4. Situación económica de la industria de la Unión

##### 4.4.1. Observaciones generales

- (211) El examen de la situación económica de la industria de la Unión incluyó una evaluación de todos los indicadores económicos que influyeron en el estado de la industria de la Unión durante el período considerado.
- (212) Como se ha indicado en el considerando 11, se recurrió al muestreo para determinar la situación económica de la industria de la Unión.
- (213) Para determinar el perjuicio, la Comisión distinguió entre indicadores de perjuicio macroeconómicos y microeconómicos. La Comisión evaluó los indicadores macroeconómicos sobre la base de la información proporcionada por la CONEBI. Los datos se referían a todos los productores de la Unión. La Comisión evaluó los indicadores microeconómicos sobre la base de los datos contenidos en las respuestas al cuestionario de los productores de la Unión incluidos en la muestra.
- (214) Los indicadores macroeconómicos son: producción, capacidad de producción, utilización de la capacidad, volumen de ventas, cuota de mercado, empleo, productividad, magnitud del margen de subvención y recuperación con respecto a subvenciones anteriores.

- (215) Los indicadores microeconómicos son: precios unitarios medios, coste unitario, costes laborales, existencias, rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad de reunir capital.

#### 4.4.2. Indicadores macroeconómicos

##### 4.4.2.1. Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

- (216) El total de la producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad de la Unión durante el período considerado evolucionó de la manera siguiente:

Cuadro 5

#### Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Volumen de producción (unidades)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Índice	100	125	150	133
Capacidad de producción (unidades)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Índice	100	129	130	122
Utilización de la capacidad (%)	59	57	68	64
Índice	100	97	115	109

Fuente: CONEBI y productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (217) La capacidad de producción y la producción en la Unión aumentaron de forma constante en el período comprendido entre 2020 y 2022 como consecuencia del aumento de la demanda durante la pandemia de COVID-19. Sin embargo, en el período de investigación de la reconsideración se produjo una disminución de los volúmenes y las capacidades de producción debido al aumento de la acumulación de existencias durante la COVID-19, momento en que los productores de la Unión anticiparon la continuación de las ventas a un ritmo acelerado, lo que no sucedió, ya que, tras la COVID-19, la demanda cayó significativamente.

##### 4.4.2.2. Volumen de ventas y cuota de mercado

- (218) Durante el período considerado, el volumen de ventas y la cuota de mercado de la industria de la Unión evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 6

#### Volumen de ventas y cuota de mercado (unidades)

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Volumen total de ventas en el mercado de la Unión	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Índice	100	108	115	114
Cuota de mercado (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Índice	100	97	95	101

Fuente: CONEBI y productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (219) Las ventas aumentaron durante el período considerado, especialmente debido al aumento de la demanda durante la pandemia de COVID-19. Sin embargo, una vez levantadas las medidas contra la COVID-19, la demanda de bicicletas eléctricas disminuyó, lo que dio lugar a unas cifras de ventas más bajas en el período de investigación de la reconsideración. Además, la situación económica en 2022 y en el período de investigación de la reconsideración (en particular, el aumento de los costes de la energía, y la inflación) tuvo un efecto no solo en la industria de la Unión, sino también en los consumidores, en particular en aquellos con menor poder adquisitivo. Por lo tanto, las ventas de la industria de la Unión se estancaron en el período de investigación de la reconsideración en comparación con 2022, mientras que la cuota de mercado de la industria de la Unión aumentó en 4,5 puntos porcentuales.

#### 4.4.2.3. Empleo y productividad

- (220) Durante el período considerado, el empleo y la productividad evolucionaron de la manera siguiente:

*Cuadro 7*

#### **Empleo y productividad**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Número de trabajadores	8 354	10 972	12 125	10 716
<i>Índice</i>	100	131	145	128
Productividad (unidades por trabajador)	410	390	424	426
<i>Índice</i>	100	95	103	104

*Fuente:* CONEBI y productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (221) El nivel de empleo de la industria de la Unión aumentó un 28 % en el período considerado. La mayor parte de este aumento se produjo entre 2020 y 2022 como consecuencia del aumento de la demanda durante la pandemia de COVID-19. En 2023, se produjo una caída del número de trabajadores debido a la disminución de los volúmenes de producción. La productividad se mantuvo relativamente estable durante el período considerado.

#### 4.4.2.4. Crecimiento

- (222) Dado que las ventas se mantuvieron estables en el período de investigación de la reconsideración en comparación con 2022, mientras que el consumo disminuyó, la industria de la Unión consiguió aumentar su cuota de mercado en un 4,5 % en dicho período.

#### 4.4.2.5. Magnitud del margen de subvención y recuperación con respecto a subvenciones anteriores

- (223) El nivel de las importaciones procedentes de China durante el período de investigación de la reconsideración fue relativamente limitado y representó el 4,4 % del consumo de la Unión. Por lo tanto, el efecto de la magnitud de las subvenciones en la industria de la Unión fue bastante limitado.

#### 4.4.3. Indicadores microeconómicos

##### 4.4.3.1. Precios y factores que inciden en los precios

- (224) Durante el período considerado, los precios de venta unitarios medios ponderados de los productores de la Unión incluidos en la muestra aplicados a clientes no vinculados en la Unión evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 8

**Precios de venta y coste de producción en la Unión (EUR/unidad)**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Precio de venta unitario medio en la Unión	1 533	1 633	1 719	1 871
Índice	100	107	112	122
Coste unitario de producción	1 419	1 516	1 589	1 786
Índice	100	107	112	126

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (225) Los precios medios de venta de los productores de la Unión incluidos en la muestra, así como los costes de producción, aumentaron en el período considerado, lo que en 2020 y 2021 reflejó principalmente un cambio en la gama de productos y los avances tecnológicos en los motores y las baterías de bicicletas eléctricas, mientras que en 2022 y el período de investigación de la reconsideración ese aumento también reflejó el aumento de los costes de producción debido a la situación económica general marcada por la inflación y el aumento de los costes de la energía.

## 4.4.3.2. Costes laborales

- (226) Durante el período considerado, los costes laborales medios de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 9

**Costes laborales medios por trabajador**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Costes laborales medios por trabajador (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Índice	100	110	112	123

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (227) Aunque se produjo una disminución del número de trabajadores en el período de investigación de la reconsideración en comparación con 2022 tras una caída de la demanda, los costes laborales medios por trabajador aumentaron de forma constante en el período considerado.

## 4.4.3.3. Existencias

- (228) Durante el período considerado, los niveles de existencias de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 10

**Existencias**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Existencias al cierre (unidades)	37 309	30 236	77 734	198 958
Índice	100	81	208	533

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (229) El aumento de las existencias se debió al aumento de la acumulación de existencias durante la COVID-19, momento en que se produjo un aumento significativo de la demanda, junto con los problemas de la cadena de suministro, ya que los productores de la Unión estaban pidiendo cantidades en exceso de materias primas y componentes para satisfacer la demanda de producción. Sin embargo, una vez resueltos los problemas de la cadena de suministro, los productores de la Unión recibieron más materias primas y componentes de los que necesitaban. A esta situación le siguió una caída de la demanda de bicicletas eléctricas en el período de investigación de la reconsideración en comparación con 2022, lo que dejó a los productores de la Unión con un número muy elevado de existencias al final del período de investigación de la reconsideración.

#### 4.4.3.4. Rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad de reunir capital

- (230) Durante el período considerado, la rentabilidad, el flujo de caja, las inversiones y el rendimiento de las inversiones de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 11

**Rentabilidad, flujo de caja, inversiones y rendimiento de las inversiones**

	2020	2021	2022	Período de investigación de la reconsideración
Rentabilidad de las ventas en la Unión a clientes no vinculados (en % del volumen de negocio de las ventas)	7,5	7,4	7,8	5,4
Índice	100	98	104	72
Flujo de caja (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Índice	100	66	47	- 59
Inversiones (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Índice	100	223	209	104
Rendimiento de las inversiones (%)	147	127	163	111
Índice	100	86	111	75

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.



- (231) La Comisión determinó la rentabilidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra expresando el beneficio neto, antes de impuestos, obtenido en las ventas del producto similar a clientes no vinculados en la Unión como porcentaje del volumen de negocio de esas ventas. Los productores de la Unión incluidos en la muestra siguieron siendo rentables durante el período considerado. Sin embargo, en el período de investigación de la reconsideración, la rentabilidad disminuyó debido al aumento de los costes.
- (232) La rentabilidad se mantuvo globalmente estable en el período considerado, lo que permitió a la industria de la Unión realizar grandes inversiones.
- (233) El flujo de caja neto representa la capacidad de los productores de la Unión para autofinanciar sus actividades. El flujo de caja disminuyó significativamente durante el período considerado y pasó a ser negativo en 2023. El rendimiento de las inversiones también se deterioró, lo que dificultó aún más que la industria de la Unión reuniera capital y creciera. Esto dio lugar a una caída de las inversiones del 50 % en el período de investigación de la reconsideración en comparación con 2022.

#### 4.5. Conclusión sobre el perjuicio

- (234) Macroindicadores tales como la producción, las ventas y el empleo de la Unión aumentaron de forma constante en el período comprendido entre 2020 y 2022 como consecuencia del aumento de la demanda durante la pandemia de COVID-19. Sin embargo, en el período de investigación de la reconsideración, los volúmenes y las capacidades de producción, las ventas y el empleo disminuyeron, debido al aumento de la acumulación de existencias durante la pandemia de COVID-19, seguido de una disminución de la demanda como consecuencia del levantamiento de las medidas contra la COVID-19 y del cambio en la situación económica de la Unión, marcada en particular por los elevados costes de la energía y la inflación.
- (235) Por lo que respecta a los indicadores microeconómicos, la investigación estableció que la rentabilidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra en el período comprendido entre 2020 y 2022 se mantuvo por encima del 7 %. Sin embargo, en el período de investigación de la reconsideración, la rentabilidad de la industria de la Unión cayó al 5,4 %. El flujo de caja disminuyó de 2020 a 2022 y pasó a ser negativo en 2023. El rendimiento de las inversiones también se deterioró, lo que dificultó aún más que la industria de la Unión reuniera capital y creciera.
- (236) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que la industria de la Unión se había recuperado del importante perjuicio anterior, en el sentido del artículo 8 del Reglamento de base, causado por las importaciones subvencionadas procedentes de China. Sin embargo, durante el período considerado, varios indicadores de perjuicio se deterioraron y la industria de la Unión regresó a una situación económicamente frágil. Por consiguiente, la Comisión examinó también la probabilidad de reaparición del perjuicio causado originalmente por las importaciones subvencionadas procedentes de China si las medidas se derogan.

### 5. PROBABILIDAD DE REAPARICIÓN DEL PERJUICIO

- (237) La Comisión analizó los siguientes elementos para establecer la probabilidad de reaparición del perjuicio en caso de que se derogaran las medidas: la capacidad de producción y la capacidad excedentaria de China, la relación entre los precios de exportación a terceros países y el nivel de precios en la Unión y los efectos de las importaciones potenciales y los niveles de precios de dichas importaciones procedentes de estos países en la situación de la industria de la Unión.

#### 5.1. Capacidad excedentaria de China y atractivo del mercado de la Unión

- (238) Como ya se ha descrito y detallado en la sección 3.10.1, los productores exportadores de China tienen una capacidad excedentaria significativa que podría utilizarse para fabricar el producto objeto de reconsideración para su exportación a la Unión si se dejaran expirar las medidas. Las cantidades que podrían exportar los productores exportadores chinos ascienden a 73 millones de unidades, lo que supera con creces el tamaño del mercado de la Unión.
- (239) Como se describe y detalla en la sección 3.10.2, el mercado de bicicletas eléctricas de la Unión es uno de los mayores del mundo y se espera que la demanda de bicicletas eléctricas crezca en los próximos años debido, entre otros aspectos, a las políticas medioambientales de la Unión. Los productores exportadores chinos exportaron a sus principales terceros mercados a precios significativamente inferiores a los precios medios de venta de los productores de la Unión en el mercado de la Unión durante el período de investigación de la reconsideración. Por lo tanto, la exportación a la Unión para los exportadores chinos es potencialmente mucho más atractiva. En consecuencia, cabe esperar razonablemente que, si las medidas se derogan, los productores exportadores chinos empezarían a exportar grandes volúmenes del producto objeto de reconsideración a la Unión.

## 5.2. Precios probables de importación y efectos probables en la industria de la Unión

- (240) Con el fin de determinar cómo afectarían las importaciones procedentes de China a la industria de la Unión en caso de que las medidas dejaran de tener efecto, la Comisión llevó a cabo un análisis comparativo de los precios en ausencia de las medidas antisubvención.
- (241) Con el fin de estimar el precio probable al que venderían los productores chinos al exportar al mercado de la Unión, la Comisión realizó una comparación de precios entre el precio medio (franco fábrica) de los productores de la Unión incluidos en la muestra y el precio medio correspondiente del producto objeto de reconsideración procedente de China cuando se exporta a terceros países, como el Reino Unido, Turquía, Noruega o Serbia, que tienen códigos separados para las bicicletas eléctricas y no aplican ningún tipo de medida.
- (242) El resultado de la comparación mostró que el precio medio de las exportaciones chinas del producto afectado a los países mencionados oscilaba entre 210 y 650 EUR, es decir, significativamente inferior al precio de la industria de la Unión en el mercado de la Unión. Por lo tanto, si se dejaran expirar las medidas, sería probable que las importaciones procedentes de China entraran al mercado en grandes volúmenes, al igual que en el período de investigación de la investigación original, y a precios bajos, lo que causaría un perjuicio.
- (243) En vista de lo anterior, la Comisión concluyó que la derogación de las medidas daría lugar con toda probabilidad a un aumento significativo de las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios perjudiciales. Como consecuencia de ello, la viabilidad de la industria de la Unión se vería seriamente comprometida.

## 6. INTERÉS DE LA UNIÓN

- (244) De conformidad con el artículo 31 del Reglamento de base, la Comisión examinó si el mantenimiento de las medidas antisubvención en vigor sería contrario al interés del conjunto de la Unión. La determinación del interés de la Unión se basó en una estimación de los diversos intereses pertinentes, concretamente los intereses de la industria de la Unión, de los importadores y de los usuarios.

### 6.1. Interés de la industria de la Unión

- (245) La investigación puso de manifiesto que dejar expirar las medidas tendría un efecto negativo en la industria de la Unión. Las medidas han restablecido unas condiciones de competencia equitativas en el mercado de la Unión. Esto ha permitido que nuevas empresas entren al mercado, especialmente en los segmentos de gama básica y media. El número de productores conocidos de bicicletas eléctricas de la Unión casi se duplicó, pasando de aproximadamente 37 en 2020 a 67 en 2023, a pesar de los retos derivados de la situación económica en el período 2022-2023. El número de bicicletas eléctricas fabricadas en la Unión aumentó más de 1 millón entre 2020 (3,4 millones) y 2023 (4,5 millones) y se prevé que siga aumentando. El número de trabajadores directos aumentó de alrededor de 3 500 en el período de investigación original a casi 11 000 en el período de investigación de la reconsideración.
- (246) La finalización de las medidas compensatorias colocaría a los productores de la Unión en una situación de alto riesgo, especialmente a aquellos que prestan servicio en los segmentos de gama básica y media de las bicicletas eléctricas, que incluyen a muchos productores pequeños de toda la industria de la Unión.
- (247) El hecho de que la producción de bicicletas eléctricas sea un negocio de gran intensidad de capital agrava una situación ya de por sí vulnerable, ya que para mantener la producción se necesitan en todo momento existencias sustanciales de piezas de bicicleta. Además, los productores de la Unión han realizado grandes inversiones en producción sostenible y respetuosa con el medio ambiente, así como en la mejora de los productos en los últimos años. La finalización de las medidas antisubvención bloquearía el desarrollo de conocimientos técnicos prácticos de ingeniería para la aplicación de las tecnologías más avanzadas, en particular la automatización y los nuevos materiales.
- (248) Además, según la solicitud de reconsideración por expiración, la industria de bicicletas eléctricas de la Unión es una de las mayores industrias ecológicas, con más de 1 000 pequeñas y medianas empresas (pymes) que han proporcionado aproximadamente 80 000 puestos de trabajo según el informe de 2024 *The European Bicycle Industry & Market Profile* [«Perfil del mercado y la industria de las bicicletas en Europa»]. Esto incluye empleos en trabajos relacionados directa o indirectamente con la producción, las industrias de fases anteriores de la cadena de suministro, los accesorios para bicicletas, los concesionarios de bicicletas, etc.
- (249) Sobre la base de lo anterior, la ampliación de las medidas redunda en interés de la industria de la Unión.

## 6.2. Interés de los ensambladores

- (250) La Comisión se puso en contacto con todos los usuarios e importadores no vinculados conocidos.
- (251) Tras el inicio, la única parte que se dio a conocer y presentó observaciones fue un Grupo *ad hoc*, en nombre de ocho pequeñas empresas en la Unión que ensamblan piezas de bicicletas eléctricas importadas de China y de otros terceros países. Su principal observación hacía referencia a la aplicación de las medidas contra las importaciones de piezas de bicicletas (convencionales) procedentes de China, que crea incertidumbre sobre las normas jurídicas aplicables a la importación de componentes de bicicletas eléctricas y, por lo tanto, dificulta la importación de piezas de bicicletas eléctricas, que no están sujetas a medidas. El grupo se opuso a la ampliación de las medidas, debido principalmente a los problemas actuales con las importaciones de componentes, junto con el riesgo de ampliación de las medidas a estos componentes de bicicletas eléctricas, y alegó que el uso de la vigilancia del mercado para controlar la conformidad de las importaciones procedentes de China con todos los reglamentos pertinentes sería más eficiente para hacer frente a las importaciones de bicicletas eléctricas procedentes de China comercializadas de manera desleal que, a menudo, son ilegales e inseguras.
- (252) La Comisión consideró, sin embargo, que no es realista pretender que la vigilancia del mercado y las medidas reglamentarias puedan evitar por sí solas el perjuicio causado por las importaciones de bicicletas eléctricas subvencionadas procedentes de China. Asimismo, los problemas para garantizar el cumplimiento en las aduanas en relación con las importaciones de componentes de bicicletas eléctricas no pueden justificar la finalización de las medidas, que han logrado el efecto deseado. En cualquier caso, la garantía de cumplimiento de las medidas queda fuera del ámbito de la investigación.
- (253) Tras la divulgación, el Grupo *ad hoc* reiteró las mismas alegaciones. Argumentó que la Comisión debía centrarse en reforzar la vigilancia del mercado en lugar de ampliar las medidas de defensa comercial para abordar las causas raíz de las distorsiones del mercado y garantizar unas condiciones de competencia equitativas para todas las partes interesadas. Según el Grupo *ad hoc*, las medidas de defensa comercial crean involuntariamente un marco regulador que fomenta las importaciones de bicicletas no conformes a los estándares e inseguras, al tiempo que dificultan la vida de los fabricantes serios de bicicletas eléctricas de China que tienen ambiciones a largo plazo en el mercado de la Unión.
- (254) La Comisión consideró que los argumentos planteados por el Grupo *ad hoc* ya se habían abordado en el considerando 251. Dado que no se presentaron nuevas observaciones de fondo sobre estas cuestiones, se confirmó la conclusión del considerando 252.
- (255) El Grupo *ad hoc* también alegó que la derogación de las medidas de defensa comercial no daría lugar a un aumento significativo de importaciones perjudiciales, ya que, en su opinión, la modesta cuota de mercado de las importaciones chinas durante el período de investigación de la reconsideración, del 4,4 %, cuestionaba la alegación de que las importaciones chinas suponen una amenaza significativa.
- (256) La Comisión consideró que el aumento de la cuota de mercado hasta el 4,4 % durante el período de investigación de la reconsideración se produjo en una situación en que había medidas de defensa comercial en vigor. Gracias a las medidas de defensa comercial, las importaciones chinas tan solo ganaron 2,1 puntos porcentuales de cuota de mercado durante el período considerado. Teniendo en cuenta el atractivo del mercado de la Unión, la capacidad de producción y la capacidad excedentaria de China y la relación entre los precios de exportación a terceros países y el nivel de precios en la Unión, la Comisión concluyó que, si se derogaran las medidas, se produciría un aumento significativo de importaciones objeto de dumping procedentes de China a niveles de precios perjudiciales. Sobre esta base, se rechazó esta alegación.
- (257) Además, el Grupo *ad hoc* alegó que la Comisión se basó en información y alegaciones no verificadas que ponen en peligro la imparcialidad de la investigación, especialmente las recibidas del solicitante.
- (258) Como se menciona en los considerandos 33 y 34, la Comisión aplicó el artículo 28 del Reglamento de base debido a que la cooperación de los productores de bicicletas eléctricas de China era insuficiente para formular conclusiones representativas a efectos de la presente reconsideración por expiración y, dada la falta de cooperación por parte de las autoridades chinas y de otras partes pertinentes de China, la Comisión, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, recurrió al uso de los datos disponibles. Por consiguiente, las conclusiones relativas a la probabilidad de continuación de la subvención y la probabilidad de reaparición del perjuicio se basaron en los datos disponibles, en particular la información presentada con la solicitud de reconsideración, información obtenida de las partes que cooperaron en el curso de la investigación (a saber, el solicitante y los productores de la Unión incluidos en la muestra), información de las conclusiones de la Comisión en la investigación original, las conclusiones de las investigaciones antisubvenciones más recientes llevadas a cabo por la Comisión en relación con industrias fomentadas en China y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre distorsiones significativas. Toda la información presentada por los productores de la Unión incluidos en la muestra se verificó exhaustivamente. Sobre esta base, se rechazó esta alegación.

### 6.3. Interés de los usuarios y los importadores no vinculados

- (259) Ningún usuario ni importador no vinculado se dio a conocer ni cooperó en la presente investigación presentando respuestas al cuestionario, más allá de la información proporcionada mencionada anteriormente. Sobre la base de la información de que disponía la Comisión, esta constató que no había pruebas que contradijeran la conclusión de la investigación original de que los efectos negativos sobre los importadores no vinculados no podían considerarse desproporcionados y se veían mitigados por la disponibilidad de fuentes de suministro alternativas. Los efectos positivos de las medidas compensatorias en el mercado de la Unión, en particular en la industria de la Unión, superaban el posible efecto negativo en los demás grupos de interés. De hecho, la investigación confirmó que, además de China, cada vez hay más fuentes de suministro alternativas procedentes de terceros países. Por lo tanto, la Comisión concluyó que la continuación de las medidas no sería desproporcionadamente perjudicial para los usuarios e importadores.
- (260) Tras la divulgación, una parte interesada alegó que, si las medidas no se derogan, las bicicletas eléctricas se seguirán pagando innecesariamente a un precio excesivo y estarán menos disponibles para los usuarios. Alegó que, si se derogaran las medidas, la reducción del precio de las bicicletas eléctricas daría lugar a un aumento significativo de las ventas de bicicletas eléctricas. La Comisión consideró que unos precios más bajos no necesariamente dan lugar a un aumento de las ventas, ya que la seguridad, la calidad, la fiabilidad y el servicio, además de los precios, son también criterios que se tienen en cuenta cuando los usuarios se plantean la compra de una bicicleta eléctrica. Además, si se derogaran las medidas, ello tendría un impacto negativo en la situación económica de la industria de la Unión, lo que afectaría a la innovación y a la variedad de productos y daría lugar a menos opciones entre las que elegir para los usuarios. Sobre esta base, se rechazó esta alegación.

### 6.4. Conclusión sobre el interés de la Unión

- (261) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que, desde el punto de vista del interés de la Unión, no había razones convincentes contra el mantenimiento de las medidas vigentes sobre las importaciones del producto objeto de reconsideración originario de China.

## 7. MEDIDAS ANTISUBVENCIÓN

- (262) Sobre la base de las conclusiones alcanzadas por la Comisión sobre la continuación de la subvención, la reaparición del perjuicio y el interés de la Unión, deben mantenerse las medidas antisubvención aplicables a las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China.
- (263) Con objeto de reducir al mínimo el riesgo de elusión debido a las diferencias en los tipos del derecho, deben adoptarse medidas especiales para garantizar la aplicación de los derechos compensatorios individuales. La aplicación de derechos compensatorios individuales es únicamente aplicable previa presentación de una factura comercial válida a las autoridades aduaneras de los Estados miembros. Dicha factura debe ajustarse a los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento. Mientras no se presente dicha factura, las importaciones deben someterse al derecho compensatorio aplicable a «todas las demás importaciones originarias de China».
- (264) Si bien es necesario presentar la factura para que las autoridades aduaneras de los Estados miembros apliquen los tipos del derecho compensatorio individuales a las importaciones, este no es el único elemento que las autoridades aduaneras deben tener en cuenta. De hecho, aunque se presente una factura que cumpla todos los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento, las autoridades aduaneras de los Estados miembros deben llevar a cabo las comprobaciones habituales y pueden, como en cualquier otro caso, exigir documentos adicionales (documentos de transporte, etc.), con objeto de verificar la exactitud de los datos incluidos en la declaración y garantizar que la consiguiente aplicación del tipo del derecho más bajo esté justificada, de conformidad con la legislación aduanera.

- (265) Si las importaciones a la Unión de una de las empresas que se benefician de tipos del derecho individuales más bajos aumentarán significativamente en términos de volumen tras imponerse las medidas en cuestión, podría considerarse que ese aumento de volumen constituye en sí mismo un cambio en las características del comercio como consecuencia de la imposición de las medidas a efectos del artículo 23, apartado 1, del Reglamento de base. En tales circunstancias, y si se dieran las condiciones, podría iniciarse una investigación antielusión. En dicha investigación podría examinarse, entre otras cosas, la necesidad de retirar los tipos del derecho individuales, con la consiguiente imposición de un derecho a escala nacional.
- (266) Los tipos del derecho compensatorio individuales de cada empresa establecidos en el presente Reglamento son aplicables exclusivamente a las importaciones del producto objeto de reconsideración originario de China y fabricado por las personas jurídicas mencionadas. Las importaciones del producto objeto de reconsideración producido por cualquier otra empresa no mencionada expresamente en la parte dispositiva del presente Reglamento, incluidas las entidades vinculadas a las mencionadas expresamente, deben estar sujetas al tipo del derecho aplicable a «todas las demás importaciones originarias de la República Popular China». No deben estar sujetas a ninguno de los tipos del derecho compensatorio individuales.
- (267) Una empresa puede solicitar la aplicación del tipo del derecho individual si posteriormente cambia el nombre de su entidad. La solicitud debe remitirse a la Comisión <sup>(88)</sup>, y debe incluir toda la información pertinente que permita demostrar que el cambio no afecta al derecho de la empresa a beneficiarse del tipo del derecho que se le aplica. Si el cambio de nombre de la empresa no afecta a su derecho a beneficiarse del tipo del derecho que se le aplica, se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un reglamento de modificación para informar del cambio de nombre.
- (268) Con arreglo al artículo 109 del Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(89)</sup>, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión cuando deba reembolsarse un importe a raíz de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el tipo de interés será el aplicado por el Banco Central Europeo a sus operaciones principales de refinanciación, tal como se publique en la serie C del *Diario Oficial de la Unión Europea* el primer día natural de cada mes.
- (269) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido con arreglo al artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/1036,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de velocípedos con pedaleo asistido, dotados de un motor eléctrico auxiliar, originarios de la República Popular China, clasificados actualmente en los códigos NC 8711 60 10 y ex 8711 60 90 (código TARIC 8711 60 90 10).
2. El tipo del derecho compensatorio definitivo aplicable al precio neto franco frontera de la Unión, no despachado de aduana, del producto descrito en el apartado 1 y fabricado por las empresas enumeradas a continuación será el siguiente:

País de origen	Empresa	Derecho compensatorio definitivo	Código TARIC adicional
República Popular China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

<sup>(88)</sup> Comisión Europea, Dirección General de Comercio, Dirección G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruselas, Bélgica.

<sup>(89)</sup> Reglamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2024, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (DO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

País de origen	Empresa	Derecho compensatorio definitivo	Código TARIC adicional
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd. y Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	10,7 %	C463
	Otras empresas cooperantes enumeradas en el anexo I	9,2 %	Véase el anexo I
	Empresas que no cooperaron en el Reglamento antisubvenciones original, pero que cooperaron en la investigación antidumping original paralela enumeradas en el anexo II	17,2 %	Véase el anexo II
	Todas las demás importaciones originarias de la República Popular China	17,2 %	C999

3. La aplicación de los tipos del derecho individuales especificados para las empresas mencionadas en el apartado 2 estará condicionada a la presentación a las autoridades aduaneras de los Estados miembros de una factura comercial válida en la que figure una declaración fechada y firmada por un responsable de la entidad que expida dicha factura, identificado por su nombre y cargo, con el texto siguiente: «El abajo firmante certifica que el (volumen) de (producto objeto de reconsideración) vendido para su exportación a la Unión Europea consignado en esta factura ha sido fabricado por (nombre y dirección de la empresa) (código TARIC adicional) en (país afectado). Declara, asimismo, que la información que figura en la presente factura es completa y correcta». Si no se presenta dicha factura, se aplicará el tipo del derecho aplicable a todas las demás empresas.

4. En los casos en que el derecho compensatorio se haya restado del derecho antidumping en relación con determinados productores exportadores, las solicitudes de devolución con arreglo al artículo 21 del Reglamento (UE) 2016/1037 también darán lugar a la evaluación del margen de dumping predominante de ese productor exportador durante el período de la investigación de la devolución. El importe que debe reembolsarse al solicitante de la devolución no puede superar la diferencia entre el derecho percibido y el derecho compensatorio y antidumping combinado establecido en la investigación de la devolución.

5. Salvo disposición en contrario, serán de aplicación las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

## Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 23 de enero de 2025.

Por la Comisión  
La Presidenta  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXO I

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

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



## ANEXO II

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