

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1012 VAN DE COMMISSIE**van 17 juli 2018****tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/671**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ⁽¹⁾ („de basisverordening”), en met name artikel 7,

Na raadpleging van de lidstaten,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDUREREGELS**1.1. Inleiding**

- (1) Op 20 oktober 2017 heeft de Europese Commissie („de Commissie”) op grond van artikel 5 van de basisverordening een antidumpingonderzoek geopend met betrekking tot de invoer in de Unie van rijwielen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor („elektrische fietsen”), van oorsprong uit de Volksrepubliek China („de VRC”).
- (2) De Commissie heeft daartoe een bericht van inleiding bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽²⁾ („het bericht van inleiding”).
- (3) De Commissie heeft het onderzoek geopend naar aanleiding van een klacht die op 8 september 2017 werd ingediend door de European Bicycle Manufacturers Association („de klager” of „EBMA”). De klager vertegenwoordigt meer dan 25 % van de totale productie van elektrische fietsen in de Unie. Het bij de klacht gevoegde bewijsmateriaal over dumping en aanmerkelijke schade als gevolg daarvan werd voldoende geacht om het onderzoek te openen.
- (4) Daarnaast heeft de Commissie op 21 december 2017 een afzonderlijk antisubsidieonderzoek geopend met betrekking tot de invoer in de Unie van elektrische fietsen van oorsprong uit de VRC. Zij heeft daartoe een bericht van inleiding bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽³⁾.

1.2. Registratie van de invoer

- (5) Op 31 januari 2018 diende de klager een verzoek in tot registratie van de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de VRC op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening. Op 3 mei 2018 maakte de Commissie Uitvoeringsverordening (EU) 2018/671 („de registratieverordening”) ⁽⁴⁾ tot onderwerping van de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China aan registratie per 4 mei 2018, bekend.
- (6) In antwoord op het verzoek tot registratie dienden de belanghebbenden opmerkingen in waarop werd ingegaan in de registratieverordening. De Commissie bevestigt dat de klagers voldoende bewijsmateriaal hebben ingediend dat de noodzaak om invoer te registreren rechtvaardigt. De invoer en het marktaandeel uit de VRC waren sterk toegenomen. De opmerkingen werden bijgevolg afgewezen.

1.3. Onderzoektijdvak en beoordelingsperiode

- (7) Het onderzoek naar dumping en schade had betrekking op de periode van 1 oktober 2016 tot en met 30 september 2017 („het onderzoektijdvak”). Het onderzoek naar ontwikkelingen die relevant zijn voor de schadebeoordeling had betrekking op de periode van 1 januari 2014 tot het einde van het onderzoektijdvak („de beoordelingsperiode”).

⁽¹⁾ PB L 176 van 30.6.2016, blz. 21.

⁽²⁾ PB C 353 van 20.10.2017, blz. 19.

⁽³⁾ PB C 440 van 21.12.2017, blz. 22.

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/671 van de Commissie van 2 mei 2018 tot onderwerping van de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China aan registratie (PB L 113 van 3.5.2018, blz. 4).

1.4. Belanghebbenden

- (8) In het bericht van inleiding heeft de Commissie belanghebbenden uitgenodigd contact met haar op te nemen om aan het onderzoek mee te werken. Daarnaast heeft de Commissie de klagers, andere haar bekende producenten in de Unie, de haar bekende producenten-exporteurs en de autoriteiten van de VRC alsook de haar bekende importeurs specifiek van de opening van het onderzoek in kennis gesteld en hen verzocht mee te werken.
- (9) De belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de opening van het onderzoek en te verzoeken om een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures.
- (10) In het bericht van inleiding heeft de Commissie de belanghebbenden ervan op de hoogte gesteld dat zij voorlopig Zwitserland had gekozen als derde land met een markteconomie („referentieland”) in de zin van artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening. De belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken en te verzoeken om een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures.
- (11) Sommige belanghebbenden die zich achter de klacht hadden geschaard verzochten om vertrouwelijke behandeling van hun identiteit uit angst voor vergelding, aangezien zij bepaalde onderdelen van hun elektrische fietsen in de VRC aankopen. De Commissie aanvaardde hun verzoeken na een beoordeling van de aangevoerde argumenten.
- (12) De China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic products („CCCME”), en het Collective of European Importers of Electric Bicycles („CEIEB”), die beide verscheidene belanghebbenden vertegenwoordigen, hebben na de inleiding van de procedure opmerkingen ingediend.
- (13) De CCCME voerde aan dat de redenen waarom de Commissie vertrouwelijke behandeling van de identiteit van bepaalde belanghebbenden die zich achter de klacht hadden geschaard verleende, zowel ontoereikend als ongegrond waren. Volgens de CCCME voeren sommige leden van de bedrijfstak van de Unie complete elektrische fietsen uit de VRC in en kunnen zij derhalve, in het licht van artikel 4, lid 1, onder a), van de basisverordening niet worden beschouwd als leden van de bedrijfstak van de Unie. De CCCME wees erop dat vertrouwelijke behandeling van de identiteit van bepaalde belanghebbenden de producenten-exporteurs belet om de representativiteit in dit geval naar behoren te onderzoeken.
- (14) In dezelfde geest voerde het CEIEB aan dat de klacht geen lijst bevat van alle bekende producenten van het soortgelijke product in de Unie, noch van het door deze producenten geproduceerde volume en de door hen geproduceerde waarde. De Commissie heeft dit argument afgewezen. De klacht bevatte een lijst van bekende producenten in de Unie ⁽¹⁾, alsook van hun totale productievolume ⁽²⁾. Bijgevolg was de CEIEB in de gelegenheid de lijst van bekende producenten in de Unie van het soortgelijke product te beoordelen.
- (15) Op basis van deze informatie kon het CEIEB vaststellen dat twee ondernemingen die als producenten in de Unie zijn genoemd het onderzochte product ook vanuit het betrokken land invoeren. Het is derhalve duidelijk dat het CEIEB zijn rechten van verdediging in dit opzicht ten volle kon uitoefenen. De argumenten werden daarom afgewezen.
- (16) De CCCME voerde voorts aan dat de klacht niet het noodzakelijke bewijsmateriaal bevatte om te resulteren in de opening van een onderzoek. De CCCME voerde hiervoor vier redenen aan.
- (17) Ten eerste moeten de gegevens over de invoer die gebaseerd waren op van de Chinese douane verkregen Chinese uitvoerstatistieken, samen met de aanpassingen die erin zijn aangebracht om het product waarop dit onderzoek van toepassing is eruit te filteren, niet vertrouwelijk blijven en moet de bron ervan grondig worden onderzocht door de Commissie.
- (18) Ten tweede is bepaalde informatie in de klacht, zoals de vermeende overcapaciteit in de betrokken sector in de VRC, misleidend omdat de gegevens niet alleen betrekking hebben op de sector van elektrische fietsen, maar op elektrische fietsen en fietsen samen. Evenzo zou de waarde van de markt van elektrische fietsen van de Unie worden overschat, aangezien die alle lichte elektrische voertuigen en niet alleen elektrische fietsen bestrijkt.
- (19) Ten derde zijn de argumenten met betrekking tot subsidie in de klacht ongegrond en moeten die zelf onderwerpen worden aan een antisubsidieonderzoek.

⁽¹⁾ Klacht, bijlage 10.

⁽²⁾ Klacht, bijlage 9.

- (20) Ten vierde betoogt de CCCME dat in de klacht een reeks ongegronde voor de bedrijfstak van elektrische fietsen in de VRC schadelijke argumenten zijn aangevoerd, volgens welke het de producenten in de Unie zijn die de innovatie in deze sector op gang brengen en de Chinese producenten louter de status quo van de in de Unie ontwikkelde technologie op het gebied van elektrische fietsen kopiëren.
- (21) De Commissie heeft de klacht in overeenstemming met artikel 5 van de basisverordening onderzocht en is daarbij tot de conclusie gekomen dat de juistheid en de toereikendheid van het door de klagers verstrekte bewijsmateriaal voldoende was en dat dus aan de vereisten was voldaan om een onderzoek te openen. Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de basisverordening, behoort een klacht alle gegevens te bevatten waarover de klager redelijkerwijs beschikt over de daarin vermelde factoren. Op basis van het verstrekte bewijsmateriaal heeft de Commissie geoordeeld dat aan dit vereiste is voldaan.
- (22) Wat het argument inzake de Chinese invoergegevens betreft, verwijst de Commissie naar punt 3.2 van de registratieverordening en punt 4.3 van de onderhavige verordening, waarin op dit argument voldoende wordt ingegaan.
- (23) Wat het argument inzake overcapaciteit betreft, is het inderdaad relevant om de overcapaciteit voor elektrische fietsen en fietsen samen te onderzoeken, aangezien de productiecapaciteit voor fietsen tegen geringe kosten of met geringe inspanning (zie overweging 172) kan worden omgezet naar elektrische fietsen, en er is bewijsmateriaal beschikbaar blijkens hetwelk dit inderdaad regelmatig wordt gedaan door ondernemingen die beide producten produceren.
- (24) Wat de opmerkingen over de vermeende subsidiëring betreft, zij opgemerkt dat de Commissie op 21 december 2017 een afzonderlijk antisubsidieonderzoek heeft geopend met betrekking tot de invoer in de Unie van elektrische fietsen van oorsprong uit de VRC. Dat onderzoek is momenteel nog gaande.
- (25) Wat ten slotte de argumenten inzake innovatie en kopiëren betreft, heeft de gegrondheid van de in het vierde punt vermelde beweringen geen rol gespeeld bij de beoordeling van de Commissie die ten grondslag ligt aan de inleiding van deze zaak, aangezien zij niet vallen onder de met het oog hierop beoordeelde factoren.
- (26) De Commissie heeft derhalve geconcludeerd dat het bij de klacht gevoegde bewijsmateriaal over dumping en aanmerkelijke schade als gevolg daarvan voldoende was om het onderzoek te openen.

1.5. Steekproef

- (27) In het bericht van inleiding heeft de Commissie verklaard dat zij mogelijk steekproeven van producenten-exporteurs, producenten in de Unie en niet-verbonden importeurs zou samenstellen overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening.

1.5.1. Steekproef van producenten in de Unie

- (28) In haar bericht van inleiding heeft de Commissie meegedeeld dat zij een voorlopige steekproef van producenten in de Unie had samengesteld. Bij het samenstellen van de steekproef is de Commissie uitgegaan van het grootste representatieve verkoopvolume van het soortgelijke product in het onderzoekstijdvak, waarbij werd gezorgd voor een spreiding van productsoorten en een geografische spreiding.
- (29) Deze steekproef bestond uit vier producenten in de Unie. De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vertegenwoordigden 60 % van het totale productievolume en 58 % van de totale verkoop van de bedrijfstak van de Unie. De Commissie heeft de belanghebbenden om opmerkingen ten aanzien van de voorlopige steekproef verzocht.
- (30) De EBMA voerde aan dat de steekproef teveel op de Nederlandse markt gericht was en Franse producenten niet voldoende gewicht toekent.
- (31) De Commissie wees erop dat in de steekproef de grootste markten voor het onderzochte product en de grootste producenten qua volume en verkoop op de markt van de Unie waren opgenomen die redelijkerwijs binnen de beschikbare tijd konden worden onderzocht.
- (32) De Commissie merkte ook op dat de productie van de Franse producenten slechts goed zijn voor een klein deel van de productie van elektrische fietsen in de Unie. Het is daarom niet noodzakelijk om een Franse producent op te nemen om de representativiteit van de steekproef te waarborgen.
- (33) Eén belanghebbende stelde voor om een Duitse fabrikant aan de steekproef toe te voegen. De onderneming in kwestie verleende echter geen medewerking en de opmerking kon derhalve niet in overweging worden genomen. Dit had geen gevolgen voor de representativiteit van de steekproef, aangezien de steekproef 60 % van het productievolume, bestreek, en deze een Duitse fabrikant omvatte.
- (34) In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie bevestigd dat de steekproef representatief is voor de bedrijfstak van de Unie.

1.5.2. Steekproef van importeurs

- (35) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie niet-verbonden importeurs verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken.
- (36) Eenentwintig niet-verbonden importeurs leverden de gevraagde informatie en stemden ermee in om in de steekproef te worden opgenomen. Overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de basisverordening heeft de Commissie vijf niet-verbonden importeurs geselecteerd op basis van de grootste omvang van de invoer in de Unie. Overeenkomstig artikel 17, lid 2, van de basisverordening zijn alle bekende betrokken importeurs geraadpleegd over de samenstelling van de steekproef.
- (37) Eén belanghebbende voerde aan dat de steekproef van importeurs niet representatief is, aangezien er geen importeurs uit Denemarken, Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk in opgenomen zijn, en de nadruk teveel ligt op importeurs die elektrische stadsfietsen kopen.
- (38) De medewerkende importeurs uit Denemarken, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk waren echter veel kleiner dan de in de steekproef opgenomen importeurs, en er waren geen importeurs uit Italië die medewerking verleenden. Bovendien voerden de in de steekproef opgenomen importeurs een breed assortiment producten in, waaronder elektrische stadsfietsen, elektrische tourfietsen, elektrische mountainbikes en elektrische vouwfietsen.
- (39) De Commissie merkt tevens op dat de steekproef het grootste invoervolume omvatte dat redelijkerwijs binnen de beschikbare tijd kon worden onderzocht.
- (40) In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie bevestigd dat de steekproef representatief is voor de medewerkende importeurs.

1.5.3. Steekproef van producenten-exporteurs in de VRC

- (41) Om de Commissie in staat te stellen te beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze samen te stellen, werden alle producenten-exporteurs in de VRC verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken. Daarnaast heeft de Commissie de vertegenwoordiging van de VRC bij de Europese Unie verzocht mogelijke andere producenten-exporteurs die geïnteresseerd zouden kunnen zijn in medewerking aan het onderzoek, in kaart te brengen en/of contact met hen op te nemen.
- (42) 96 Producenten-exporteurs uit de VRC verstrekten de gevraagde informatie en stemden erin toe in de steekproef te worden opgenomen. Een producent meldde geen uitvoer van elektrische fietsen gedurende het onderzoekstijdvak en werd daarom niet voor de steekproef in aanmerking genomen. De Commissie heeft een voorlopige steekproef van vier groepen van medewerkende producenten samengesteld op basis van het grootste representatieve uitvoervolume naar de Unie.
- (43) Overeenkomstig artikel 17, lid 2, van de basisverordening zijn alle bekende producenten-exporteurs van elektrische fietsen en de autoriteiten van de VRC geraadpleegd over de samenstelling van de steekproef.
- (44) Drie niet in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs voerden aan dat zij in de steekproef moesten worden opgenomen vanwege beweerdelijke bijzondere kenmerken van hun productie of verkoop die hen onderscheiden van sommige of alle in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs.
- (45) Deze kenmerken zijn niet relevant uit het oogpunt van artikel 17, lid 1, van de basisverordening, op basis waarvan de steekproef moet worden samengesteld. Overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de basisverordening heeft de Commissie een steekproef samengesteld op basis van het grootste representatieve uitvoervolume naar de Unie dat binnen de beschikbare tijd redelijkerwijs kan worden onderzocht. Geen van de drie niet in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs wierp tegen dat zij volgens dit criterium voor de steekproef in aanmerking kwamen en geen van hen voerde aan dat het criterium voor het samenstellen van de steekproef moest worden veranderd. De drie verzoeken werden derhalve afgewezen.
- (46) Na het verstrijken van de termijn voor het indienen van antwoorden in het kader van de samenstelling van de steekproef en nadat de steekproef was samengesteld en de vragenlijsten reeds waren verstuurd, maakte één producent-exporteur zich kenbaar met het verzoek om als medewerkend te worden beschouwd, op grond dat hij binnen de gestelde termijn had gereageerd op de steekproefprocedure in het parallel lopende antisubsidieonderzoek. Het verzoek werd afgewezen omdat de onderneming zich niet binnen de in het onderhavige onderzoek gestelde termijn kenbaar had gemaakt.

1.6. Individueel onderzoek

- (47) Zes niet in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs hebben overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de basisverordening formeel om een individueel onderzoek verzocht. Twee van hen verzochten om behandeling als marktgerichte onderneming (hierna ook: „BMO”), waardoor twee extra aanvraagformulieren voor BMO moeten worden geanalyseerd en gecontroleerd. Voorts zijn drie van de ondernemingen die formeel om een individueel onderzoek hebben verzocht, groepen van ondernemingen met een totaal van zes verbonden handelaren. Hun antwoorden op het desbetreffende deel van de antidumpingvragenlijst zouden ook moeten worden geanalyseerd en gecontroleerd door de teams die de zaken behandelen. Het onderzoeken van een zo groot aantal verzoeken zou te belastend zijn en kan redelijkerwijs niet worden verwacht binnen de voor dit onderzoek beschikbare tijd. De Commissie heeft dan ook besloten verzoeken om een individueel onderzoek niet in te willigen.

1.7. Aanvraagformulieren voor behandeling als marktgerichte onderneming („BMO”)

- (48) Met het oog op de toepassing van artikel 2, lid 7, onder b), van de basisverordening heeft de Commissie BMO-aanvraagformulieren toegezonden aan alle medewerkende producenten-exporteurs in de VRC die in de steekproef waren opgenomen en aan de niet in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs die een aanvraag voor een individuele dumpingmarge wilden indienen. Slechts een van de in de steekproef opgenomen groepen van producenten-exporteurs in de VRC heeft een BMO-aanvraagformulier ingediend, dat door de Commissie is beoordeeld.

1.8. Antwoorden op de vragenlijst

- (49) De Commissie heeft een vragenlijst gestuurd naar alle in de steekproef opgenomen ondernemingen, naar alle producenten-exporteurs die voornemens waren een individueel onderzoek aan te vragen en naar 27 producenten uit mogelijke referentielanden in Australië, Japan, Mexico, Zuid-Korea, Zwitserland, Taiwan, Thailand, Turkije en de VS.
- (50) De Commissie heeft volledig ingevulde vragenlijsten ontvangen van alle in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, alle in de steekproef opgenomen niet-verbonden importeurs, de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs in de VRC, de producenten-exporteurs in de VRC die om een individueel onderzoek hebben verzocht, en één producent in het referentieland uit Zwitserland.

1.9. Controlebezoeken

- (51) De Commissie heeft alle gegevens die zij voor de voorlopige vaststelling van dumping, daardoor veroorzaakte schade en het belang van de Unie nodig achtte, verzameld en gecontroleerd. Op grond van artikel 16 van de basisverordening zijn controlebezoeken gebracht aan de bedrijfsruimten van de volgende bedrijven:

Producenten in de Unie:

- Accell Group (Heerenveen, Nederland),
- Eurosport DHS SA (Deva, Roemenië), en de hieraan verbonden onderneming Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Duitsland),
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Duitsland),
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Nederland);

Producenten-exporteurs in de VRC:

- Bodo Vehicle Group Co., Ltd (Tianjin),
- Giant Electric Vehicle Co. (Kunshan), Ltd; Giant (China) Co. (Kunshan), Ltd en Giant (Tianjin) Co., Ltd (Tianjin),
- Jinhua Vision Industry Co., Ltd en Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd (Jinhua),
- Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd (Suzhou);

Producenten in een referentieland:

- Bicycletec AG; (Huttwil, Zwitserland);

Niet-verbonden importeurs in de Unie:

- Hartmobile B.V. (Amsterdam, Nederland),
- Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Nederland);

Verbonden importeurs in de Unie:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Nederland),
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Nederland),
- Giant Deutschland GmbH. (Düsseldorf, Duitsland).

1.10. Onderzoektijdvak en beoordelingsperiode

- (52) Het onderzoek naar dumping en schade had betrekking op de periode van 1 oktober 2016 tot en met 30 september 2017 („het onderzoektijdvak” of „OT”). Het onderzoek naar ontwikkelingen die relevant zijn voor de schadebeoordeling had betrekking op de periode van 1 januari 2014 tot het einde van het onderzoektijdvak („de beoordelingsperiode”).

2. BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT

2.1. Betrokken product

- (53) Het betrokken product betreft rijwielen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor, van oorsprong uit de VRC, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8711 60 10 en ex 8711 60 90 (Taric-code 8711 60 90 10) („het betrokken product”).
- (54) Deze definitie bestrijkt verschillende soorten elektrische fietsen.

2.2. Soortgelijk product

- (55) Uit het onderzoek is gebleken dat de volgende producten dezelfde fysieke basiskkenmerken en dezelfde basistoepassingen hebben:
- a) het betrokken product;
 - b) het product dat wordt geproduceerd en verkocht op de binnenlandse markt van Zwitserland, dat voorlopig als referentieland heeft gediend;
 - c) het in de Unie door de bedrijfstak van de Unie vervaardigde en verkochte product.
- (56) De Commissie heeft in dit stadium beslist dat die producten derhalve soortgelijke producten zijn in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

2.3. Argumenten betreffende de productomschrijving

- (57) De CCCME betwistte in zijn opmerkingen na de opening van het onderzoek het voornemen van de Commissie om alle elektrische fietsen als één enkel product te groeperen. Hij voerde in het bijzonder aan dat snelle elektrische fietsen (elektrische fietsen met een snelheid van meer dan 25 km/h en maximaal 45 km/h) moeten worden uitgesloten van de reikwijdte van het onderzoek. De motor van een standaard elektrische fiets heeft een maximaal vermogen ⁽¹⁾ van 250 W, terwijl de motor van een snelle elektrische fiets doorgaans een hoger vermogen heeft van 350-500 W.
- (58) De CCCME voerde aan dat deze fietsen aanzienlijk verschillende eigenschappen en een ander beoogd gebruik hebben en tevens zeer verschillend geprijsd zijn. Vanuit het perspectief van de consument zijn snelle elektrische fietsen niet onderling verwisselbaar met alle andere elektrische fietsen waarop dit onderzoek van toepassing is.
- (59) Volgens de CCCME zijn er meerdere redenen waarom snelle elektrische fietsen verschillen van andere elektrische fietsen. Ten eerste zijn de basismaterialen en onderdelen anders. Zo heeft de motor van een snelle elektrische fiets een hoger vermogen en zijn de voor de elektrische fietsen gebruikte materialen sterker en van een betere kwaliteit.
- (60) Ten tweede zouden de kosten en prijzen behoorlijk ver uit elkaar liggen. Aangezien er strengere voorschriften gelden voor de kwaliteit en sterkte van de onderdelen die gebruikt worden voor de productie van snelle elektrische fietsen, zijn de kosten van het produceren van snelle elektrische fietsen hoger dan die van gewone elektrische fietsen, wat bijgevolg leidt tot een hogere verkoopprijs.
- (61) Ten derde hebben zij verschillende GN-codes. Sinds 1 januari 2017 zijn elektrische fietsen ingedeeld onder GN-code 8711 60 10 en snelle elektrische fietsen onder GN-code 8711 60 90. Vóór 2017 waren gewone elektrische fietsen ingedeeld onder (ex) GN-code 8711 90 10 en snelle elektrische fietsen onder (ex) GN-code 8711 90 90.

⁽¹⁾ Nominaal continu maximumvermogen.

- (62) Ten vierde worden snelle elektrische fietsen beschouwd als motorvoertuigen (voertuigcategorie L1e-B), en moeten bestuurders een rijbewijs hebben en een helm dragen. Dergelijke voorschriften gelden niet voor gewone elektrische fietsen. Deze voorschriften zullen een aanmerkelijke beperking vormen voor wie snelle elektrische fietsen kunnen kopen en besturen.
- (63) Ten vijfde worden snelle elektrische fietsen gekocht door andere typen consumenten. De kopers van gewone elektrische fietsen zijn doorgaans voornamelijk kantoormedewerkers of oudere personen die de extra elektrische ondersteuning waarderen, terwijl de kopers van snelle elektrische fietsen meestal jonge mensen zijn die deze elektrische fietsen gebruiken voor meer inspannende of sportieve activiteiten.
- (64) De klager voerde aan dat alle elektrische fietsen belangrijke gemeenschappelijke kenmerken delen. In het bijzonder zijn het beide rijwielen die gemaakt zijn om te trappen en die voorzien zijn van een elektrische hulpmotor voor trapondersteuning. Bovendien worden alle elektrische fietsen onderworpen aan dezelfde tests in het kader van de Europese norm EN 15194. Op basis hiervan concludeerde de klager dat zij voor deze onderzoeken samen één enkel product vormen.
- (65) De klager wees er ook op dat vanwege het feit dat de snelheid waarbij de motorondersteuning wordt onderbroken eenvoudig kan worden veranderd van 25 km/h naar 45 km/h en vice versa, dit hoofdzakelijk een kwestie van softwareprogramming is en geen feitelijke fysieke verschillen betreft.
- (66) Tijdens het onderzoek voerde een importeur aan dat elektrische fietsen die zijn ingedeeld onder de categorie L1e-A moeten worden uitgesloten van de productomschrijving van het onderzoek. De categorie L1e-A betreft elektrische fietsen met elektrische motorondersteuning tot maximaal 25 km/h, maar met een motorvermogen van maximaal 1 kW. Naar verluidt worden elektrische fietsen van de categorie L1e-A niet in de Unie geproduceerd en niet specifiek genoemd in de klacht. Voorts voert de importeur aan dat elektrische fietsen van categorie L1e-A schade geen schade kunnen hebben toegebracht aan de bedrijfstak van de Unie, aangezien de eerste elektrische fiets van categorie L1e-A meer dan acht weken nadat de klager de klacht had ingediend, op de markt van de Unie werd verkocht.
- (67) De Commissie heeft al deze opmerkingen in aanmerking genomen. Zij merkte op dat de productomschrijving van de klacht inderdaad betrekking had op alle rijwielen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor. De productomschrijving van de klacht bevat geen beperking voor de voertuigclassificatie. Derhalve wordt geconcludeerd dat elektrische fietsen van categorie L1e-A door de klacht worden bestreken. Tevens bleek uit de eigen website van de importeur dat elektrische fietsen van de categorie L1e-A alle voordelen van een gewone elektrische fiets hebben, maar met meer vermogen. De importeur benadrukt met name dat voor elektrische fietsen van de categorie L1e-A in de meeste lidstaten geen helm verplicht is en dat deze fietsen op gewone fietspaden mogen worden gebruikt.
- (68) Met betrekking tot snelle elektrische fietsen wordt beweerd dat zij aanzienlijk hogere productiekosten en een aanzienlijk hogere verkoopprijs hebben. Dit is als zodanig geen reden voor uitsluiting van de productomschrijving van een product, aangezien de productomschrijving gewoonlijk goederen omvat die tegen verschillende prijzen worden verkocht. Deze factor wordt evenwel in aanmerking genomen bij de vergelijkingen wat de berekeningen inzake dumping en schade betreft.
- (69) Wat het verschillende beoogde gebruik en de perceptie van de consument betreft, wordt aangevoerd dat de normale elektrische fietsen voornamelijk worden verkocht aan ouderen, recreatieve fietsers en kantoorwerknemers, terwijl elektrische fietsen het meest worden meestal gebruikt voor zwaardere activiteiten zoals woon-werkverkeer. Aangezien kantoorwerknemers waarschijnlijk hun normale elektrische fiets gebruiken om van hun huis naar kantoor te gaan, is dit gebruik zeer vergelijkbaar met het gebruik van snelle elektrische fietsen voor woon-werkverkeer. Derhalve wordt geconcludeerd dat het beoogde gebruik en de perceptie van de consument elkaar grotendeels overlappen, en derhalve geen rechtvaardiging opleveren voor de uitsluiting van het product.
- (70) Met betrekking tot beide argumenten voor uitsluiting concludeert de Commissie dat snelle elektrische fietsen en elektrische fietsen van de categorie L1e-A dezelfde fysieke kenmerken hebben als andere elektrische fietsen en derhalve onder dezelfde productomschrijving vallen. Hoewel de Commissie erkent dat er verschillende productsoorten binnen de algemene categorie van het betrokken product vallen, kan dit niet per se leiden tot uitsluiting van de productomschrijving. Een andere douaneclassificatie binnen dezelfde algemene categorie van het betrokken product is ook geen criterium dat per se tot uitsluiting zou leiden. Het komt in antidumpingonderzoeken immers heel vaak voor dat het betrokken product een reeks douanecodes omvat. Ten slotte hebben voorschriften met betrekking tot het gebruik na verkoop van het betrokken product of het soortgelijke product geen gevolgen voor de fysieke basiskenmerken die dat product omschrijven voor antidumpingonderzoeken. In dezelfde geest wordt de productomschrijving niet bepaald door categorieën consumenten die voor de ene of de andere productsoort kiezen. De argumenten werden daarom afgewezen.
- (71) Een importeur voerde aan dat elektrische driewielers uit de productomschrijving van het onderzoek moeten worden verwijderd. Hij stelde dat niet duidelijk is of het onderzoek feitelijk betrekking had op alle typen rijwielen (met inbegrip van tweewielers, driewielers en vierwielers) of alleen op rijwielen, omdat de titel van het bericht van inleiding vermeldde dat de antidumpingprocedure betrekking heeft op de invoer van elektrische fietsen.

- (72) De Commissie merkte op dat de productomschrijving van het onderzoek echter niet wordt bepaald door de titel van het bericht van inleiding, maar door punt „2. Onderzocht product”. In dit punt wordt duidelijk bepaald dat het onderzochte product „rijwielen” betreft. De term „rijwielen” is niet beperkt tot fietsen met twee wielen, maar omvat ook driewielers en vierwieler. Aangezien fietsen verreweg de meest gebruikte soort rijwielen zijn, verwees de titel naar fietsen, zonder andere soorten rijwielen van de reikwijdte van het onderzoek uit te sluiten.
- (73) Voorts voerde de importeur aan dat het onderzoek specifiek op tweewielers gericht is. De Commissie was het niet eens met deze bewering. Zij had informatie verzameld over alle soorten elektrische rijwielen; producenten en exporteurs in de Unie werd gevraagd het aantal wielen aan te geven voor alle door hen geproduceerde en op de markt van de Unie verkochte producten. Het is derhalve duidelijk dat driewielers gedurende het onderzoek afzonderlijk in kaart werden gebracht en onderzocht. Aangezien fietsen onbetwist de meest gebruikte soort rijwielen zijn, is het geen verrassing dat de term e-bikes/elektrische fietsen zowel in het onderzoek als op de markt algemeen gebruikt wordt als verwijzing naar alle soorten elektrische rijwielen. Dit betekent niet dat andere soorten rijwielen tijdens het onderzoek niet in aanmerking zijn genomen.
- (74) Er wordt derhalve geconcludeerd dat snelle elektrische fietsen, elektrische fietsen van de categorie L1e-A en elektrische driewielers dezelfde fysieke basiskenmerken en -eigenschappen en gebruiksdoeleinden hebben als andere soorten elektrische rijwielen, en derhalve niet kunnen worden uitgesloten van de productomschrijving van het onderzoek.

3. DUMPING

3.1. Normale waarde

3.1.1. Behandeling als marktgerichte onderneming („BMO”)

- (75) Uit hoofde van artikel 2, lid 7, onder b), van de basisverordening stelt de Commissie de normale waarde vast in overeenstemming met artikel 2, leden 1 tot en met 6, van de basisverordening voor alle producenten-exporteurs in de VRC die voldoen aan de criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening, en dus in aanmerking komen voor BMO.
- (76) De CCCME voerde aan dat na het verstrijken van punt 15, onder a), ii), van het Protocol inzake de toetreding van de VRC tot de Wereldhandelsorganisatie („WTO”) op 11 december 2016, de algemene regels voor de vaststelling van de normale waarde op Chinese exporteurs van toepassing zouden moeten zijn. In dit verband stelde de CCCME dat het gebruik van een methode voor landen zonder markteconomie om tot een vaststelling te komen na 11 december 2016, in strijd is met de WTO-verplichtingen van de Unie. De CCCME voerde tevens aan dat de normale waarde niet op een referentieland kan worden gebaseerd, maar moet worden gebaseerd op Chinese verkoop- en kostengegevens.
- (77) Het bericht van inleiding werd op 20 oktober 2017 bekendgemaakt. Bijgevolg is de relevante wetgeving die op deze procedure van toepassing is de basisverordening in de versie die van kracht was op het tijdstip van inleiding van de procedure. De normale waarde moet derhalve worden vastgesteld overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a) en b), van de basisverordening, zoals die van toepassing was op de datum waarop dit onderzoek werd ingeleid in oktober 2017. Het argument van de CCCME wordt derhalve afgewezen.
- (78) Gemakshalve luiden de criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening om behandeling als marktgerichte onderneming in het kort:
- (1) besluiten van bedrijven worden genomen als reactie op marktsignalen, zonder staatsinmenging van betekenis, en kosten geven marktvoorwaarden weer;
 - (2) bedrijven beschikken over een duidelijke basisboekhouding die onder controle staat van een onafhankelijke instantie in overeenstemming met de hiervoor internationaal geldende normen en die alle terreinen bestrijkt;
 - (3) er zijn geen verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie;
 - (4) faillissements- en eigendomswetten bieden rechtszekerheid en stabiliteit, en
 - (5) de omrekening van munteenheden geschiedt tegen de marktkoers.
- (79) Om de informatie te verkrijgen die nodig is om te kunnen bepalen of aan de criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening wordt voldaan, heeft de Commissie de producenten-exporteurs gevraagd het BMO-aanvraagformulier in te vullen. Slechts één in de steekproef opgenomen producent-exporteur, de Giant-groep, heeft verzocht om een BMO en geantwoord binnen de gestelde termijn.
- (80) Aangezien in dit geval verbonden partijen waren betrokken, heeft de Commissie onderzocht of de groep van verbonden ondernemingen als geheel aan de voorwaarden voor een BMO voldeed. Vandaar dat wanneer een dochteronderneming of andere aan de producent-exporteur in de VRC verbonden onderneming, direct of indirect bij de productie of verkoop van het betrokken product was betrokken, het BMO-onderzoek zowel betrekking had op elke verbonden onderneming afzonderlijk als op de groep als geheel.

- (81) De Commissie heeft alle gegevens verzameld die zij nodig achtte en de in de BMO-aanvragen verstrekte gegevens ter plaatse bij grotere rechtspersonen van de groepen gecontroleerd.
- (82) Op basis hiervan was de Commissie van oordeel dat de Giant-groep niet had aangetoond aan de BMO-criteria in artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening te hebben voldaan, met name de criteria 1 en 3. Derhalve verwierp de Commissie zijn verzoek om BMO.
- (83) De Giant-groep kon bovendien niet aantonen dat er geen sprake was van staatsinmenging van betekenis en dat de kosten van de belangrijkste productiemiddelen bij zijn productie van het betrokken product hoofdzakelijk marktwaarden weergaven. Zoals uiteengezet in de mededeling inzake BMO koopt de Giant-groep Chinese aluminium buizen en frames, waarvan de prijzen worden beïnvloed door de aanzienlijke verstoringen van primair aluminium door staatsinmenging van betekenis. Op basis hiervan heeft de Commissie geconcludeerd dat de Giant-groep niet heeft aangetoond dat hij voldeed aan BMO-criterium 1.
- (84) Bovendien heeft de Giant-groep niet aangetoond dat hij niet onderhevig was aan verstoringen van betekenis die nog voortvloeiden uit het vroegere systeem zonder markteconomie. Volgens de BMO-mededeling heeft de Giant Groep voordeel gehad van meerdere preferentiële fiscale regelingen, restituties, financiële prikkels en bijzondere aftrek voor opgekomen uitgaven. Deze voordelen, met name in combinatie, worden beschouwd als verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie. Derhalve voldeed de groep niet aan BMO-criterium 3.
- (85) De Commissie heeft de bevindingen meegedeeld aan de betrokken producent-exporteur, aan de autoriteiten van het betrokken land en aan de bedrijfstak van de Unie. De belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de bevindingen en te verzoeken om een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures. De Commissie heeft de uiteengezette standpunten in overweging genomen.
- (86) Na de mededeling van de BMO-bevindingen, heeft de Giant-groep een aantal opmerkingen ingediend.
- (87) Met betrekking tot criterium 1 voerde de groep aan dat de prijs van aluminium dat gebruikt wordt voor de productie van elektrische fietsen in overeenstemming was met de internationale prijzen, zoals genoteerd op de London Metal Exchange („LME”). Subsidiair voerde de groep aan dat de eruit voortvloeiende verstoring niet als aanmerkelijk kon worden aangemerkt, omdat de impact van de vermeende verstoring in termen van waarde de minimis was.
- (88) Zoals de Commissie uitvoerig heeft uitgelegd in het mededelingsdocument, is de SHFE zodanig opgezet dat de Chinese overheid volledige controle over de aluminiummarkt kan uitoefenen. De vraag of die invloed gebruikt wordt om prijzen op marktniveau of niet vast te stellen, of gebaseerd op andere overwegingen en derhalve op een fluctuerende afwijking van het marktniveau, is irrelevant voor de vaststelling van staatsinmenging van betekenis. Aan het criterium van staatsinmenging van betekenis wordt voldaan wanneer de staat prijzen niet alleen marginaal kan beïnvloeden, maar aanzienlijke controle kan uitoefenen, onafhankelijk van hoe die controle daadwerkelijk wordt uitgeoefend.
- (89) Het feit dat het aandeel aluminium dat gebruikt wordt voor de productie van elektrische fietsen lager is dan in andere producten verandert niets aan het feit dat producenten van elektrische fietsen actief zijn op een sterk verstoorde markt. In dit specifieke geval, en los van de waarde ervan, stelde de Commissie op basis van de tijdens het onderzoek verzamelde feiten vast dat het aluminiumframe (vervaardigd uit aluminiumbuizen) een van de meest essentiële onderdelen voor de productie van een elektrische fiets is met domino-effecten op alle overige onderdelen en componenten.
- (90) Met betrekking tot criterium 3 voerde de Giant-groep aan dat het voordeel dat voortvloeit uit het gedifferentieerde belastingtarief een gevolg is van de legitieme doelstellingen van het industriebeleid van de VRC en niet beschouwd kan worden als een verstoring die is voortgevloeid uit een voormalig systeem zonder markteconomie. Voorts betoogde de Giant-groep dat de verstoringen, zo daarvan al sprake was, niet van betekenis zijn. De groep voerde voorts aan dat er een onjuiste methode werd gebruikt om te bepalen of de preferentiële verlening van grondgebruiksrechten een verstoring van betekenis was, aangezien die het gedurende de looptijd van het actief ontvangen voordeel niet heeft geamortiseerd.
- (91) De Commissie was het niet eens met de zienswijze dat een kwalificatie als verstoring van betekenis in de zin van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening enig wettig of feitelijk verband houdt met het begrip „voordeel” in de zin van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ („de antisubsidiebasisverordening”). Het betreft eerder een intrinsiek begrip bij de onderhavige beoordeling in het kader van artikel 2, lid 7, onder c), van de antidumpingbasisverordening.

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie (PB L 176 van 30.6.2016, blz. 55).

- (92) De Commissie stelde vast dat twee ondernemingen van de groep de prijs van het grondgebruiksrecht bijna volledig vergoed hebben gekregen, terwijl een derde na restitutie een klein percentage van de waarde van de prijs van het grondgebruiksrecht heeft betaald. Gezien de aard van de bedrijfstak waar grond het belangrijkste actief is en een significant karakter heeft, kon de Commissie niet anders dan concluderen dat de productiekosten en de financiële situatie van de onderneming onderhevig zijn aan verstoringen van betekenis die voortgevloeid zijn uit het systeem zonder markteconomie.
- (93) De conclusie om het BMO-verzoek van de Giant-groep te weigeren, blijft derhalve ongewijzigd.
- (94) De Commissie heeft de belanghebbenden in kennis gesteld van haar definitieve BMO-vaststelling.

3.1.2. Referentieland

- (95) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening is de normale waarde voor de producenten-exporteurs aan wie geen BMO was toegekend, vastgesteld aan de hand van de prijs of de berekende waarde in een derde land („referentieland”) met een markteconomie. Daartoe moest een derde land met een markteconomie worden gekozen.
- (96) Naast Zwitserland, Japan en Taiwan, die in het bericht van inleiding werden genoemd, heeft de Commissie geprobeerd producenten van het onderzochte product te vinden in Australië, Mexico, Zuid-Korea, Thailand, Turkije en de VS. Op basis van de ontvangen informatie heeft de Commissie 27 haar bekende producenten van het soortgelijke product gevraagd om informatie te verstrekken. Eén producent in Zwitserland en één producent in Taiwan hebben de vragenlijst voor producenten in het referentieland ingevuld. In het antwoord van de producent in Taiwan ontbrak essentiële informatie, waaronder productiekosten per productsoort en een lijst met binnenlandse verkopen. Ondanks verzoeken van de Commissie heeft de producent de vragenlijst niet volledig ingevuld, waardoor Zwitserland overbleef als het enige mogelijke referentieland.
- (97) De CCCME voerde aan dat Zwitserland om meerdere redenen niet geschikt is als referentieland. Ten eerste verschillen de Zwitserse elektrische fietsen van de Chinese — zij hebben een middenmotor, terwijl Chinese elektrische fietsen meestal een (in de wielen gemonteerde) naafmotor hebben, waarmee sprake is van verschillende technologieën. De Zwitsers maken ook gebruik van onderdelen die wezenlijk anders zijn (krachtigere middenmotoren, gps-ondersteunde trackers, displays met aanraakscherm enz.). Ten tweede produceren Zwitserse producenten hun eigen merken, terwijl Chinese producenten voornamelijk fabrikanten van oorspronkelijke onderdelen („original equipment manufacturers” — „OEM”) voor de importeurs in de Unie zijn. Ten derde is de totale productieschaal in Zwitserland veel kleiner dan die in de VRC. Ten vierde voeren de Zwitsers hun onderdelen uit de Unie en Japan in, terwijl de Chinezen hun onderdelen in eigen land aankopen. Ten slotte voeren drie van de acht Zwitserse producenten alleen complete elektrische fietsen uit Taiwan in die ze wederverkopen, en voert de grootste producent alle onderdelen in uit het buitenland om ze in Zwitserland alleen te assembleren.
- (98) Het CEIEB voerde ook aan dat Zwitserland niet geschikt is als het referentieland. Het wijst erop dat Zwitserland een heel ander ontwikkelingsniveau heeft dan de VRC en daardoor ook andere productiekosten (vooral arbeidskosten). Bovendien heeft geen andere markt ter wereld een zo hoog aandeel snelle elektrische fietsen, die door de wettelijk vereiste typegoedkeuring doorgaans duurder zijn.
- (99) In het onderzoek werd bevestigd dat, terwijl het merendeel van de door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs vanuit de VRC naar de Unie uitgevoerde elektrische fietsen een naafmotor heeft, alle elektrische fietsen die tijdens het OT door de medewerkende producent in het referentieland op de Zwitserse markt werden verkocht, een middenmotor hebben. Naast de accu is de motor doorgaans verreweg het duurste onderdeel van een elektrische fiets. Midden- en naafmotoren betreffen twee verschillende technologieën met een verschillende technische specificaties en mate van complexiteit. Middenmotoren hebben niet alleen een andere prijs dan naafmotoren, maar het gebruik van de ene in plaats van de andere motor heeft een domino-effect op andere onderdelen. Zo zou een elektrische fiets met een middenmotor een ander, vaak duurder, frame hebben dat is ontworpen om passend te zijn ten aanzien van de motor. Hetzelfde zou gelden voor rijwielen in geval van elektrische fietsen met naafmotoren. Bepaalde aanvullende onderdelen, zoals speciale motorhouders, zijn nodig voor elektrische fietsen met middenmotor, maar niet noodzakelijk voor die met naafmotoren. Andere onderdelen, zoals koppelsensoren, verschillen naargelang van het type motor.
- (100) Rekening houdend met het feit dat dit twee verschillende technologieën met verschillende kostenstructuren en prijzen zijn, zou het gebruik van Zwitserland als het referentieland de Commissie geen normale waarde voor het grootste deel van de invoer verschaffen vanwege het hierboven genoemde domino-effect en de moeilijkheid om correcties te kwantificeren die nodig zouden zijn om de normale waarde van Zwitserland te corrigeren bij de afstemming ten aanzien van de uit de VRC naar de Unie uitgevoerde productsoorten.
- (101) Voorts heeft de Commissie gekeken naar de uitvoer van de medewerkende producent in het referentieland naar andere landen, maar die betrof ook uitsluitend elektrische fietsen met een middenmotor.
- (102) De Commissie heeft derhalve in dit stadium geconcludeerd dat Zwitserland geen geschikt referentieland is in de zin van artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening.

- (103) Wegens het ontbreken van een geschikt derde land met een markteconomie werd daarom in overeenstemming met artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening voorlopig geconcludeerd dat het niet mogelijk was de normale waarde voor de in de steekproef opgenomen producenten vast te stellen op basis van de binnenlandse prijzen of de berekende normale waarde in een derde land met een markteconomie of de prijs bij uitvoer uit een dergelijk derde land naar andere landen, met inbegrip van de Unie, en dat de normale waarde daarom moest worden vastgesteld op een andere redelijke grondslag, in dit geval op basis van de werkelijk betaalde of te betalen prijs van het soortgelijke product in de Unie. Dit werd passend geacht wegens de ongeschiktheid van Zwitserland en het gebrek aan enige andere medewerking zoals vermeld in de overwegingen 96 en 99 tot en met 102. Daarnaast heeft de Commissie dit gerechtvaardigd geacht wegens de omvang van de EU-markt, de aanwezigheid van invoer en de sterke interne concurrentie op de EU-markt voor dit product.

3.1.3. Normale waarde

- (104) Omdat in dit geval geen BMO werd verleend, werd de normale waarde voor alle Chinese producenten-exporteurs vastgesteld op basis van de werkelijk betaalde of te betalen prijs van het soortgelijke product in de Unie, zoals in overweging 103 is uiteengezet, op basis van de ter plaatse bij de in overweging 51 genoemde in de steekproef opgenomen producenten in de Unie gecontroleerde gegevens.
- (105) De normale waarde van elke productsoort werd gebaseerd op de eigenlijke verkoopprijs (af fabriek), gecorrigeerd om rekening te houden met de streefwinst van de bedrijfstak van de Unie.
- (106) Het grootste deel van de productsoorten die uit de VRC naar de Unie werden uitgevoerd, was vergelijkbaar met de productsoorten die in de Unie werden geproduceerd en verkocht. In de zeldzame gevallen dat exacte overeenstemming op het niveau van het productcontrolenummer („PCN”) niet mogelijk was, verwijderde de Commissie de PCN-tekens vaak totdat er een succesvolle match was gevonden. In bepaalde uitzonderlijke gevallen, wanneer de specifieke fietstypen niet in de Unie geproduceerd werden, werd de grootst mogelijke match op basis van andere kenmerken gemaakt. De details van deze procedure zijn bekendgemaakt aan de producenten-exporteurs.

3.2. Uitvoerprijs

- (107) De uitvoer naar de Unie door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs vond plaats hetzij rechtstreeks naar onafhankelijke afnemers, hetzij via al dan niet verbonden ondernemingen die optraden als importeur.
- (108) In de gevallen waarin de producenten-exporteurs het betrokken product rechtstreeks naar onafhankelijke afnemers in de Unie hadden uitgevoerd, was de uitvoerprijs overeenkomstig artikel 2, lid 8, van de basisverordening de voor het betrokken product met het oog op uitvoer naar de Unie werkelijk betaalde of te betalen prijs.
- (109) In de gevallen waarin de producenten-exporteurs het betrokken product via als importeur optredende verbonden ondernemingen naar de Unie uitvoerden, werd de uitvoerprijs overeenkomstig artikel 2, lid 9, van de basisverordening vastgesteld op basis van de prijs waartegen het ingevoerde product voor het eerst aan onafhankelijke afnemers in de Unie was doorverkocht. In die gevallen zijn correcties toegepast voor alle tussen invoer en doorverkoop gemaakte kosten, met inbegrip van verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten („VAA-kosten”), en winst (9 %).

3.3. Vergelijking

- (110) De normale waarde en de uitvoerprijs van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs werden vergeleken in het stadium af fabriek.
- (111) Om een billijke vergelijking tussen de normale waarde en de uitvoerprijs mogelijk te maken, werden overeenkomstig artikel 2, lid 10, van de basisverordening correcties toegepast voor verschillen die van invloed waren op de prijzen en de vergelijkbaarheid van de prijzen. De Commissie heeft de volgende correcties in de uitvoerprijs aangebracht met gebruikmaking van de gegevens die de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs hebben verstrekt in hun antwoorden op de vragenlijst en tijdens de controlebezoeken: bankkosten, kosten van lading, overlading en lossing in het land van uitvoer, kredietkosten en winst voor de niet-verbonden handelaren in geval van de verbonden handelaren in de Unie.
- (112) De CCCME en één in de steekproef opgenomen producent-exporteur voerden aan dat om een billijke vergelijking tussen de normale waarde en de uitvoerprijs te kunnen maken, de laatste naar boven moet worden aangepast waar de producenten-exporteurs OEM zijn.
- (113) De CCCME voerde aan dat, aangezien de meeste Chinese producenten van elektrische fietsen OEM zijn, door hen geproduceerde elektrische fietsen aan eindafnemers worden verkocht via merkimporteurs en -distributeurs. De prijs die aan eindafnemers in rekening wordt gebracht is inclusief de winstmarge van de importeur en de winstmarge van de distributeur. De CCCME merkte op dat merkimporteurs in de bedrijfstak van de elektrische fietsen anders zijn dan gewone importeurs in andere sectoren.

- (114) Volgens de CCCME is de reden hiervoor dat, voor de meeste elektrische fietsen die vanuit de VRC naar de Unie worden uitgevoerd, design, onderzoek en ontwikkeling worden uitgevoerd door de merkimporteurs of door hen in samenwerking met de exporteur. In beide gevallen hebben de merkimporteurs een aanzienlijke investering in dit werk gedaan, evenals de producenten in de Unie zelf. Naast de invoerprijs voegen de merkimporteurs hun eigen merkwaarde toe aan hun wederverkoopprijs. Derhalve moet de uitvoerprijs van Chinese elektrische fietsen naar boven worden aangepast door de winstmarge van de merkimporteur toe te voegen alvorens een vergelijking met de normale waarde te maken.
- (115) De Commissie overwoog een passende correctie toe te passen uit hoofde van artikel 2, lid 10, onder d), („handelsstadium”) van de basisverordening. Aan de relevante voorwaarden werd echter niet voldaan, aangezien de Commissie geen consistent en duidelijk verschil in de functies en prijzen van de bedrijfstak van de Unie tussen hun OEM- en niet-OEM-verkoop op de markt van de Unie op het niveau van productsoorten heeft vastgesteld, in de zin van artikel 2, lid 10, onder d), i), van de basisverordening. Ook artikel 2, lid 10, onder d), ii), van de basisverordening is niet van toepassing aangezien het relevante handelsstadium — dat van de OEM — bestaat op de binnenlandse markt van producenten in de Unie.
- (116) De Commissie heeft ook overwogen een correctie door te voeren op grond van artikel 2, lid 10, onder k), („andere factoren”) om rekening te houden met de ontwerp- en O & O-kosten van de merkimporteurs. In dit stadium van het onderzoek hebben de producenten-exporteurs de Commissie echter geen betrouwbare kwantificering van deze kosten doen toekomen. De Commissie verzoekt derhalve belanghebbenden om haar een betrouwbare en controleerbare kwantificering van de kosten te doen toekomen voor een correctie op grond van artikel 2, lid 10, onder k), van de basisverordening.
- (117) Het argument van de CCCME werd derhalve afgewezen.
- (118) Volgens drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs was de door de Commissie voorgestelde indeling van de productsoorten ontoereikend om elektrische fietsen met verschillende prijsniveaus te onderscheiden. Zij verzochten de Commissie om verscheidene kenmerken aan de indeling van de productsoorten toe te voegen, namelijk:
- Deraillleur — om het verschil tussen de externe deraillleur en de interne deraillleur weer te geven;
 - Rem — om het verschil tussen mechanische en hydraulische remmen weer te geven;
 - Vering — om het verschil tussen ophanging met veren, hydraulische vering en luchtvering weer te geven, en
 - Accukenmerken — twee vermogensbereiken toevoegen— minder dan 250 Wh en tussen 250 Wh en 350 Wh.
- (119) Anderzijds voerde de klager aan dat verschillende onderdelen binnen elk voorgesteld kenmerk niet per se verschillende prijzen hebben. Bovendien hoeven elektrische fietsen met naar verluidt duurder onderdelen binnen elk voorgesteld kenmerk niet duurder te zijn dan elektrische fietsen met de gestelde goedkopere onderdelen. De klager heeft hier verschillende voorbeelden van gegeven.
- (120) De producenten-exporteurs waren het hier niet mee eens en wezen er bijvoorbeeld op dat de klager in zijn voorbeelden een dure externe deraillleur (met tien versnellingen) vergelijkt met een goedkope interne deraillleur (met drie versnellingen). Om deze reden zou de prijs vergelijkbaar zijn. Evenzo worden dure mechanische remmen vergeleken met goedkopere hydraulische remmen. De producent-exporteur wees er ook op dat de vergelijking van fietsen met verschillende onderdelen om aan te tonen dat deze onderdelen niet van invloed zijn op de prijs van de complete fiets zinloos is, omdat elk voorbeeld andere onderscheidende factoren dan de desbetreffende onderdelen bevat.
- (121) De Commissie heeft nota genomen van de opmerkingen van beide indieners. Met betrekking tot de aanvullende kenmerken merkt de Commissie op dat zij niet heeft kunnen vaststellen dat een interne deraillleur altijd aanzienlijk duurder is dan een externe of dat een hydraulische rem altijd aanzienlijk duurder is dan een mechanische. Binnen deze subcategorieën zijn er onderdelen die aan de boven- en de onderkant van het prijs-spectrum zitten. De Commissie concludeerde derhalve dat er geen consistent significant prijsverschil tussen onderdelen binnen de voorgestelde aanvullende kenmerken lijkt te bestaan dat tot wijzigingen met betrekking tot de in dit onderzoek vastgestelde productsoorten zou nopen.
- (122) In dit stadium van het onderzoek was er geen bewijsmateriaal dat correcties op basis van prijsverschillen van onderdelen binnen de bovengenoemde kenmerken rechtvaardigt, alsook binnen de aanvullende kenmerken waarom de producenten-exporteurs later hadden verzocht (namelijk het aantal deraillleurversnellingen en het merk van de middenmotor). Chinese naar de Unie uitgevoerde elektrische fietsen maken gebruik van een mix van onderdelen binnen deze kenmerken, waarbij, naar beste weten van de Commissie weet, niet aan een bepaald type de voorkeur wordt gegeven. Hetzelfde kan worden gezegd over de elektrische fietsen die in de Unie worden geproduceerd. De Commissie verzocht de belanghebbenden hernieuwd om haar dergelijk controlebaar bewijsmateriaal en informatie te vertrekken in het kader van haar beoordeling van de bovengenoemde argumenten.

3.4. Dumpingmarges

- (123) Voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs heeft de Commissie de gewogen gemiddelde normale waarde van elke soort van het soortgelijke product vergeleken met de gewogen gemiddelde uitvoerprijs van de overeenkomstige soort van het betrokken product, zoals bepaald in artikel 2, leden 11 en 12, van de basisverordening.
- (124) De dumpingmarge voor de medewerkende producenten-exporteurs die niet in de steekproef waren opgenomen, werd vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 9, lid 6, van de basisverordening. Deze marge werd berekend als een gewogen gemiddelde op basis van de marges die voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs waren vastgesteld.
- (125) Wat alle andere producenten-exporteurs in de VRC betreft, bepaalde de Commissie de mate van medewerking in de VRC. Deze werd gemeten door het aandeel van het uitvoervolume van de medewerkende producenten-exporteurs naar de Unie in het totale uitvoervolume van het betrokken land naar de Unie te bepalen.
- (126) De mate van medewerking was hoog. Daarom werd de voor alle andere producenten-exporteurs in de VRC geldende residuele dumpingmarge voorlopig vastgesteld op een niveau dat overeenkomt met de hoogste dumpingmarge die voor de in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs werd vastgesteld.
- (127) De onderstaande tabel bevat de voorlopige dumpingmarges, uitgedrukt als percentage van de cif-prijs, grens Unie, vóór inklaring:

Tabel 1

Onderneming	Voorlopige dumpingmarge
Bodo Vehicle Group Co., Ltd	90,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	34,6 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd en Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	42,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %
Medewerkende producenten-exporteurs die niet in de steekproef zijn opgenomen (zie bijlage)	51,0 %
Alle andere ondernemingen	106,4 %

4. SCHADE

4.1. Definitie van de bedrijfstak van de Unie en de productie in de Unie

- (128) Aan het begin van de beoordelingsperiode werd het soortgelijke product in de Unie door 41 producenten geproduceerd. Zij vormen de „bedrijfstak van de Unie” in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening. Vier van hen hebben in het onderzoektijdvak hun productie gestaakt.
- (129) De totale productie in de Unie in het onderzoektijdvak werd vastgesteld op ongeveer 1,1 miljoen stuks. De Commissie heeft dit cijfer vastgesteld op basis van het door de Confederation of the European Bicycle Industry („CONEBI”) overgelegde verbruik, invoerstatistieken en de verhouding verkoop/productie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.
- (130) Eén belanghebbende voerde aan dat twee producenten in de Unie ook importeurs van elektrische fietsen zijn. Hij stelde echter niet dat deze producenten moeten worden uitgesloten van de definitie van de bedrijfstak van de Unie, noch kwam hij met argumenten waarom zij zouden moeten worden uitgesloten. De invoer per se is geen reden voor uitsluiting van de definitie van de bedrijfstak van de Unie.
- (131) Een andere partij beweerde dat de onderneming ATALA en de daaraan verbonden onderneming Accell Nederland geen deel mogen uitmaken van de bedrijfstak van de Unie omdat ATALA elektrische fietsen vanuit de VRC invoert. Op grond van de voorwaarden van artikel 4, lid 2, van de basisverordening zijn ATALA en Accell niet verbonden. In elk geval is de invoer per se geen reden voor uitsluiting van de definitie van de bedrijfstak van de Unie.

- (132) Andere producenten in de Unie die om vertrouwelijkheid hebben verzocht hebben invoer vanuit de VRC gemeld. Deze ondernemingen zijn samen met de in de overwegingen 130 en 131 genoemde ondernemingen goed voor minder dan 5 % van de productie en verkoop van de bedrijfstak van de Unie. Zij hebben derhalve geen aanmerkelijke impact op de schade-indicatoren van de bedrijfstak van de Unie in zijn geheel. De vraag of deze ondernemingen al dan niet moeten worden beschouwd als deel uitmakend van de bedrijfstak van de Unie heeft geen aanmerkelijke gevolgen voor de schadeanalyse. Deze kwestie zal voor de definitieve bevindingen nader worden onderzocht.

4.2. Verbruik in de Unie

- (133) De Commissie heeft het verbruik in de Unie vastgesteld op basis van de door de CONEBI ingediende informatie.
- (134) Het verbruik in de Unie heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 2

Verbruik in de Unie (stuks)

	2014	2015	2016	OT
Totaalverbruik in de Unie (stuks)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
<i>Index</i>	100	120	146	174

Bron: CONEBI.

- (135) Het verbruik in de Unie nam gestaag toe van 1,1 miljoen stuks in 2014 tot bijna 2 miljoen stuks in het onderzoekstijdvak, wat overeenkomt met een groei van 74 % tijdens de beoordelingsperiode. Deze ontwikkeling was te danken aan een hoger milieubewustzijn en voortdurende investeringen in marketing en promotie, en in de technologische ontwikkeling van elektrische fietsen.

4.3. Invoer uit de VRC

4.3.1. Volume en marktaandeel van de invoer uit de VRC

- (136) Sinds 2017 zijn elektrische fietsen ingedeeld onder GN-code 8711 60 10. Vóór 2017 waren elektrische fietsen ingedeeld onder (ex) GN-code 8711 90 10, waaronder ook andere producten vielen. Als oplossing voor dit probleem, diende de klager gedetailleerde Chinese douanestatistieken in, aan de hand waarvan hij de Chinese uitvoer van elektrische fietsen kon vaststellen.
- (137) De Commissie stelde de omvang van de invoer vast op basis van Eurostat-gegevens door de verhouding van de Chinese uitvoer van elektrische fietsen (zoals hierboven vastgesteld) tot de totale uitvoer vanuit de VRC onder dezelfde GS-code te extrapoleren naar de relevante GS-code. Voor de negen maanden van 2017 zijn de Chinese invoerstatistieken rechtstreeks gebaseerd op Eurostat.
- (138) Vervolgens is het marktaandeel van de invoer vastgesteld door het invoervolume te vergelijken met het verbruik in de Unie als vermeld in tabel 2 in overweging 134.
- (139) De invoer in de Unie uit de VRC heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 3

Omvang van de invoer (stuks) en marktaandeel

	2014	2015	2016	OT
Omvang van de invoer uit de VRC (stuks)	199 728	286 024	389 046	699 658
<i>Index</i>	100	143	195	350
Marktaandeel (%)	18	21	23	35
<i>Index</i>	100	120	133	201

Bron: Eurostat, Chinese uitvoerstatistieken.

- (140) De omvang van de invoer vanuit de VRC is meer dan verdrievoudigd, met een stijging van bijna 200 000 stuks in 2014 tot bijna 700 000 stuks in het onderzoekstijdvak. De groei versnelde tussen 2016 en het onderzoekstijdvak.
- (141) Tegelijkertijd steeg het aandeel van de invoer uit de VRC op de markt van de Unie van 17 % in 2014 tot 35 % in het onderzoekstijdvak.
- (142) De CCCME uitte zijn bezorgdheid over de betrouwbaarheid van de door de klager ingediende Chinese douanestatistieken en verzocht om openbaarmaking van de gedetailleerde statistieken en de bron van deze gegevens.
- (143) De klager stelde de gedetailleerde statistieken ter ondersteuning van zijn klacht ter beschikking van de Commissie. De klager stelde in de niet-vertrouwelijke versie van de klacht tevens de geaggregeerde uitvoercijfers per jaar ter beschikking. De klager gaf eveneens aan dat de bron de Chinese douane was, vermeldde de gebruikte codes en lichtte toe met welke methode hij andere producten dan het betrokken product had uitgesloten.
- (144) De Commissie stelde door middel van een controle van deze gegevens vast dat de klager deze douanestatistieken van een reeds lang bestaande Chinese onderneming had verworven die zich specialiseert op dit gebied, had gekocht en dat dezelfde informatie beschikbaar was van andere Chinese dienstenaanbieders.
- (145) Aan de andere kant blijkt uit de controle tevens dat de klager in het niet-vertrouwelijke dossier accuraat de methode had beschreven die was gevolgd voor het bepalen van de uitvoer uit de VRC van elektrische fietsen.
- (146) Bovendien werden de door de klager ingediende gedetailleerde gegevens kruislings gecontroleerd aan de hand van andere informatiebronnen, en bleken zij betrouwbaar te zijn. Overigens stelde geen enkele andere partij een alternatieve informatiebron of methode voor.
- (147) De Commissie heeft tevens vastgesteld dat de gedetailleerde gegevens en de identiteit van de onderneming die deze informatie van vertrouwelijke aard waren in de zin van artikel 19, lid 1, van de basisverordening. De openbaarmaking van de identiteit van de leverancier van de informatie zou een aanzienlijk negatief effect hebben op de persoon die de informatie verstrekke of de persoon van wie de informatie was verkregen.
- (148) Onder deze omstandigheden en gezien het niveau van openbaarmaking van de geaggregeerde gegevens en de methode van het niet-vertrouwelijke dossier was de Commissie van oordeel dat de inputgegevens en de identiteit van de onderneming die ze wederverkocht, niet noodzakelijk zijn voor de betrokken belanghebbende om zijn rechten van verdediging uit te oefenen.
- (149) Het argument van de CCCME moest daarom worden afgewezen.
- (150) Belanghebbenden voerden aan dat de invoer uit de VRC de marktontwikkelingen heeft gevolgd, aangezien zowel het verbruik in de Unie als de uitvoer uit de VRC toenam. Er zij echter op gewezen dat de stijging van de uitvoer uit de VRC ten opzichte van die van de consumptie in de Unie zeer verschillend is. Tussen 2014 en het onderzoekstijdvak steeg de invoer uit China met 250 %, terwijl het verbruik in de Unie in een veel trager tempo steeg, met 74 %. Terwijl de tendens zeker dezelfde was, was er qua orde van grootte van de stijging sprake van een groot verschil.

4.3.2. Prijzen van de invoer uit de VRC en prijsonderbieding

- (151) De Commissie heeft de prijzen van de invoer op basis van gegevens van Eurostat vastgesteld met gebruikmaking van de in overweging 137 beschreven methode.
- (152) De gemiddelde prijs van de invoer in de Unie uit de VRC ontwikkelde zich als volgt:

Tabel 4

Invoerprijzen (EUR/stuk)

	2014	2015	2016	OT
De VRC	472	451	477	422
<i>Index</i>	100	96	101	89

Bron: Eurostat, Chinese uitvoerstatistieken.

- (153) De gemiddelde prijs van invoer vanuit de VRC daalde tussen 2014 en het onderzoekstijdvak met 11 %, met een eerste daling van 4 % tussen 2014 en 2015 en een tweede daling van 12 % tussen 2016 en het onderzoekstijdvak.
- (154) Aangezien de gedetailleerde mix van productsoorten niet bekend was wegens de algemene aard van de Eurostat-statistieken, is de ontwikkeling van de prijzen niet volledig betrouwbaar. De Commissie merkte niettemin op dat de gemiddelde prijzen van de invoer vanuit de VRC ver onder die van zowel de producenten in de Unie als van de invoer vanuit andere derde landen dan de VRC lagen. Hoewel Chinese exporteurs het assortiment producten die op de markt van de Unie werden verkocht uitbreidden en daar duurdere elektrische fietsen in opnamen, nam de gemiddelde prijs van de Chinese invoer bovendien af.
- (155) De Commissie heeft de prijsonderbieding in het onderzoekstijdvak vastgesteld aan de hand van een vergelijking van:
1. de gewogen gemiddelde verkoopprijs per productsoort die door de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in rekening is gebracht aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie, gecorrigeerd tot het niveau af fabriek, en
 2. de overeenkomstige gewogen gemiddelde prijs per productsoort van de invoer van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs in de VRC aan de eerste onafhankelijke afnemer op de markt van de Unie, op cif-basis met de nodige correcties voor douanerechten van 6 % en invoerkosten.
- (156) MOFCOM voerde aan dat de analyse inzake prijsonderbieding rekening moet houden met verschillende elementen, zoals het type elektrische fiets (bv. elektrische stadfietsen en elektrische mountainbikes), de plaats van de motor (naaf- of middenmotor), het vermogen van de batterij en het materiaal waarvan de elektrische fiets is gemaakt (bv. staal, aluminium, koolstof). Er wordt bevestigd dat al deze factoren in aanmerking zijn genomen bij de analyse inzake prijsonderbieding.
- (157) De Commissie heeft de prijzen indien nodig gecorrigeerd en na aftrek van rabatten en kortingen, per productsoort vergeleken voor de transacties. Voor wat betreft het handelsstadium van deze transacties werd vastgesteld dat zowel de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie als de in de steekproef opgenomen Chinese exporteurs verkopen aan zowel OEM-afnemers als onder hun eigen merk. Derhalve werd onderzocht of een correctie voor het handelsstadium nodig was. In dit opzicht werd onderzocht of er een consistent en duidelijk prijsverschil bestaat tussen de verkoop aan OEM-afnemers en de verkoop onder hun eigen merk. Er werd vastgesteld dat er geen sprake is van een dergelijk consistent en duidelijk prijsverschil voor de verkoop van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.
- (158) Het resultaat van de vergelijking werd uitgedrukt als een percentage van de omzet van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie tijdens het onderzoekstijdvak. Hieruit is gebleken dat de prijsonderbiedingsmarges varieerden van 16,2 % tot 41 %.

4.4. Economische situatie van de bedrijfstak van de Unie

4.4.1. Algemene opmerkingen

- (159) Overeenkomstig artikel 3, lid 5, van de basisverordening omvatte het onderzoek naar de gevolgen van de invoer met dumping voor de bedrijfstak van de Unie een beoordeling van alle economische indicatoren die tijdens de beoordelingsperiode van invloed waren op de situatie van de bedrijfstak van de Unie.
- (160) Zoals in overweging 28 is vermeld, werd voor de vaststelling van mogelijke door de bedrijfstak van de Unie geleden schade gebruikgemaakt van een steekproef.
- (161) Voor de schadevaststelling maakte de Commissie onderscheid tussen macro-economische en micro-economische schade-indicatoren.
- (162) De Commissie heeft de macro-economische indicatoren (productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad, verkoop-volume, marktaandeel, werkgelegenheid, groei, productiviteit, hoogte van de dumpingmarges en herstel van eerdere dumping) beoordeeld op basis van de door de CONEBI, invoerstatistieken en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie verstrekte gegevens.
- (163) De Commissie heeft het door de CONEBI ingediende verbruikscijfer gecontroleerd. De Commissie heeft vastgesteld dat deze informatie daadwerkelijk is gebaseerd op informatie die was verkregen van nationale verenigingen van Europese producenten, dat zij voortkwam uit verklaringen afkomstig van ondernemingen of van redelijke schattingen en dat daaraan adequate documentatie en onderzoeksprocedures ten grondslag lagen.

- (164) De indicatoren wat betreft de verkoop, productie, capaciteit en werkgelegenheid van de bedrijfstak van de Unie zijn van deze informatie afgeleid. Zij zijn geschat op basis van de relevante ratio's van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Deze aanpak volgt de methode die door de klager wordt beschreven in de niet-vertrouwelijke versie van de klacht. Geen enkele belanghebbende heeft opmerkingen geplaatst bij deze methode.
- (165) Op basis hiervan was de Commissie van oordeel dat de reeks macro-economische gegevens representatief is voor de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie.
- (166) De Commissie heeft de micro-economische indicatoren (gemiddelde verkoopprijzen per eenheid, loonkosten, kosten per eenheid, voorraden, winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen) beoordeeld aan de hand van de naar behoren gecontroleerde gegevens die door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in hun antwoorden op de vragenlijst waren verstrekt. De gegevens hadden betrekking op de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

4.4.2. Macro-economische indicatoren

4.4.2.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

- (167) De totale productie, de productiecapaciteit en de bezettingsgraad in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 5

Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2014	2015	2016	OT
Productievolume (stuks)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
<i>Index</i>	100	117	132	129
Productiecapaciteit (stuks)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
<i>Index</i>	100	122	149	135
Bezettingsgraad (%)	74	71	65	71
<i>Index</i>	100	96	89	96

Bron: CONEBI, in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

- (168) Het productievolume van de bedrijfstak van de Unie nam in de beoordelingsperiode toe met 29 %, ondanks een daling van 2 % tussen 2016 en het onderzoektijdvak.
- (169) De stijging van de productie werd veroorzaakt door de toename van het verbruik. De productie moet voorafgaand aan zeer korte verkoopseizoenen worden gepland en is daardoor in bepaalde mate afhankelijk van verkoopprognoses. De afname van de productie tussen 2016 en het onderzoektijdvak hield derhalve voornamelijk verband met een aanhoudend verlies van marktaandeel aan invoer vanuit de VRC waardoor de bedrijfstak van de Unie genoodzaakt was om zijn verwachtingen bij te stellen.
- (170) De productiecapaciteit nam tussen 2014 en het eind van het onderzoektijdvak met 35 % toe. De productiecapaciteit is met 49 % gestegen tussen 2014 en 2016 en vervolgens met 9 % gedaald tussen 2016 en het onderzoektijdvak.
- (171) De bezettingsgraad nam van 74 % in 2014 af tot 71 % tijdens het onderzoektijdvak. De bezettingsgraad nam af van 74 % tot 65 % tussen 2014 en 2016 doordat de capaciteit sneller groeide dan de productie. De trend keerde om tussen 2016 en het onderzoektijdvak toen de capaciteit sneller daalde dan de productie, wat leidde tot een toename van de bezettingsgraad van 65 % tot 71 %.
- (172) De capaciteit komt overeen met het theoretische aantal elektrische fietsen dat op de beschikbare productielijnen kan worden vervaardigd. De productielijnen die momenteel worden gebruikt voor de productie van elektrische fietsen zijn grotendeels omgebouwd van bestaande productielijnen die voordien werden gebruikt voor gewone fietsen. Dat ombouwen kan snel en tegen geringe kosten worden uitgevoerd. De productiecapaciteit voor elektrische fietsen vertegenwoordigt een klein deel van de bestaande capaciteit voor de vervaardiging van gewone fietsen. Als gevolg hiervan zijn de indicatoren voor de capaciteit en bezettingsgraad van beperkt belang, aangezien zij kunnen worden aangepast met inachtneming van de ontwikkelingen op de markt. In dit specifieke geval heeft de Commissie ook vastgesteld dat het ombouwen van conventionele naar elektrische fietsen geen aanmerkelijke investeringen (met een impact op de kasstroom, het vermogen om kapitaal aan te trekken, of de voortzetting van de zakelijke activiteiten) vergt en evenmin aanzienlijke vaste kosten (met een grote impact op de winstgevendheid in verband met het gebruik) meebrengt of een verplichting om de productie te verhogen.

4.4.2.2. Verkoopvolume en marktaandeel

- (173) Het verkoopvolume en het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 6

Verkoopvolume en marktaandeel

	2014	2015	2016	OT
Omvang van de verkoop op de markt van de Unie (stuks)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
<i>Index</i>	100	109	125	121
Marktaandeel (%)	76	69	64	53
<i>Index</i>	100	91	85	69

Bron: CONEBI, in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

- (174) De productie van de bedrijfstak van de Unie nam tijdens de beoordelingsperiode met 21 % toe. Het verkoopvolume van de bedrijfstak van de Unie is met 25 % gestegen tussen 2014 en 2016 en vervolgens met 3 % gedaald tussen 2016 en het onderzoektijdvak.
- (175) Evenals de ontwikkeling van het productievolume, was de toename van de verkoophoeveelheden tussen 2014 en 2016 het gevolg van een stijging van het verbruik. De afname in verkoophoeveelheden tussen 2016 en het onderzoektijdvak hield rechtstreeks verband met het aanhoudende verlies van marktaandeel aan invoer uit de VRC.
- (176) De verkoop van de bedrijfstak van de Unie steeg veel langzamer dan de ontwikkeling van het verbruik. Als gevolg daarvan daalde het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie aanzienlijk, van 76 % in 2014 tot 53 % tijdens het onderzoektijdvak.

4.4.2.3. Groei

- (177) De bedrijfstak van de Unie kon niet ten volle profiteren van de groei van het verbruik tussen 2014 en het onderzoektijdvak. Het verbruik nam namelijk met 74 % toe en de bedrijfstak van de Unie slaagde er slechts in om zijn verkoop met 21 % te verhogen. Als gevolg daarvan verloor de bedrijfstak van de Unie een behoorlijk marktaandeel (23 procentpunten) gedurende deze periode. De bedrijfstak van de Unie moest zijn productie, verkoop, werkgelegenheid en capaciteit tussen 2016 en het onderzoektijdvak beperken vanwege de invoer met dumping vanuit de VRC.

4.4.2.4. Werkgelegenheid en productiviteit

- (178) De werkgelegenheid en de productiviteit hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 7

Werkgelegenheid en productiviteit

	2014	2015	2016	OT
Aantal werknemers	2 577	3 030	3 546	3 610
<i>Index</i>	100	118	138	140
Productiviteit (stuks/werknemer)	327	326	312	302
<i>Index</i>	100	100	96	92

Bron: CONEBI, in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(179) De werkgelegenheid in de bedrijfstak van de Unie is tijdens de beoordelingsperiode toegenomen met 40 %. Het grootste deel van deze stijging deed zich voor tussen 2014 en 2016. De werkgelegenheid nam tussen 2016 en het eind van het onderzoekstijdvak met 2 % toe.

(180) De productiviteit daalde met 8 % doordat de werkgelegenheid sneller steeg dan de productie.

4.4.2.5. Hoogte van de dumpingmarge en herstel van eerdere dumping

(181) De gevolgen van de hoogte van de werkelijke dumpingmarges voor de bedrijfstak van de Unie waren aanzienlijk, gezien de omvang en de prijzen van de invoer uit de VRC.

(182) Niets wijst op eerdere dumping.

4.4.3. Micro-economische indicatoren

4.4.3.1. Prijzen en factoren die de prijzen beïnvloeden

(183) De gewogen gemiddelde verkoopprijzen per eenheid van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie aan niet-verbonden afnemers in de Unie ontwikkelde zich in de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 8

Verkoopprijzen in de Unie

	2014	2015	2016	OT
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie (EUR/eenheid)	1 112	1 156	1 237	1 276
<i>Index</i>	100	104	111	115
Productiekosten per eenheid (EUR/stuk)	1 068	1 134	1 173	1 234
<i>Index</i>	100	106	110	116

Bron: In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(184) De gemiddelde verkoopprijzen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie zijn tijdens de beoordelingsperiode gestegen met 15 %, in overeenstemming met de stijging van de gemiddelde productiekosten van 16 %.

(185) Aangezien de gemiddelde kosten en prijzen beïnvloed worden door de productmix die door deze producenten wordt verkocht, betekent dit niet dat de kosten en prijzen van een vergelijkbaar product tijdens de beoordelingsperiode stegen met 16 %.

4.4.3.2. Loonkosten

(186) De gemiddelde loonkosten van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich gedurende de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 9

Gemiddelde loonkosten per werknemer

	2014	2015	2016	OT
Gemiddelde loonkosten per werknemer (EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
<i>Index</i>	100	97	91	90

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(187) De gemiddelde arbeidskosten per werknemer daalden tijdens de beoordelingsperiode met 10 % vanwege de stijging van het aantal fabrieksarbeiders in verhouding tot de stijging van het aantal personeelsleden met verkoop- en administratieve functies.

4.4.3.3. Voorraden

- (188) De voorraden van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich gedurende de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 10

Voorraden

	2014	2015	2016	OT
Eindvoorraden (stuks)	59 375	73 521	90 573	98 412
<i>Index</i>	100	124	153	166

Bron: In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

- (189) De eindvoorraden van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie zijn tijdens de beoordelingsperiode met 66 % toegenomen.
- (190) Er moest worden opgemerkt dat het voorraadniveau tijdens het onderzoekstijdvak eind september werd vastgesteld, wanneer de voorraden gewoonlijk beperkt zijn aangezien het dan het einde van het verkoopseizoen is. Daarentegen werd het voorraadniveau in de overige perioden eind december vastgesteld, wanneer het normaal is om grote voorraden te hebben ter voorbereiding op het volgende verkoopseizoen.
- (191) De toename van de voorraden was derhalve significant. Dit was het geval dankzij de algemene ontwikkeling van de markt en het feit dat hoewel de productiehoeveelheden ruim onder de stijging van het verbruik werden gehouden, de verkoophoeveelheden zich zelfs minder snel ontwikkelden dan de productie, wat resulteerde in grote voorraden, wat met name aan het einde van het onderzoekstijdvak goed te zien is.

4.4.3.4. Winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken

- (192) De winstgevendheid, de kasstroom, de investeringen en het rendement van de investeringen van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie ontwikkelden zich gedurende de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 11

Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2014	2015	2016	OT
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	2,7	4,3	3,8	3,4
<i>Index</i>	100	160	142	125
Kasstroom (EUR)	5 178 860	– 5 433 666	17 079 409	4 955 399
<i>Index</i>	100	– 105	330	96
Kasstroom (% van de omzet)	1,1	– 1,0	2,5	0,6
<i>Index</i>	100	– 89	218	55
Investerings (EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
<i>Index</i>	100	262	116	177
Rendement van investeringen (%)	18	30	38	37
<i>Index</i>	100	164	213	203

Bron: In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

- (193) De Commissie heeft de winstgevendheid van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vastgesteld door de nettowinst vóór belastingen van de verkoop van het soortgelijke product aan niet-verbonden afnemers in de Unie uit te drukken als percentage van de aldus gerealiseerde omzet.

- (194) De winstmarges begonnen met 2,7 % laag in 2014 en daalden van 4,3 % in 2015 tot 3,4 % in het onderzoekstijdvak.
- (195) De nettokasstroom is het vermogen van de producenten in de Unie om hun activiteiten zelf te financieren. De kasstroom is tijdens de beoordelingsperiode gedaald met 4 % en werd in 2015 negatief. De gedane investeringen tijdens de beoordelingsperiode werden hiermee niet gedekt.
- (196) De vergelijking tussen de winstmarge als percentage van de omzet en de op dezelfde basis uitgedrukte operationele kasstroom laat een zeer geringe omzetting van winst in kasstromen zien vanwege de schommelende voorraden.
- (197) De investeringen namen tijdens de beoordelingsperiode toe met 77 % en waren tegelijkertijd goed voor slechts 2 % van de verkoop.
- (198) De verhouding van het rendement van investeringen is tijdens de beoordelingsperiode met 103 % toegenomen. Echter, hoewel in de sector van elektrische fietsen structureel veel contant geldverkeer plaatsvindt, zijn er slechts geringe activa nodig om operationeel te zijn en zijn die meestal al aanwezig van de productie van gewone fietsen. In dat opzicht is het rendement van investeringen van beperkt belang.
- (199) De slechte financiële prestaties van de bedrijfstak van de Unie in termen van winst en kasstroom tijdens het onderzoekstijdvak beperkten het vermogen van de bedrijfstak om kapitaal aan te trekken.

4.4.4. Conclusie inzake schade

- (200) De bedrijfstak van de Unie was, geconfronteerd met een versnellende stroom van invoer met dumping vanuit China, niet in staat te profiteren van de groei van de markt van elektrische fietsen. De verkoop steeg tijdens de beoordelingsperiode met 21 %, terwijl het verbruik met 74 % toenam. Tegelijkertijd ging 23 % aan marktaandeel verloren, waarvan 18 % aan Chinese invoer die de prijzen van de bedrijfstak van de Unie tijdens het onderzoekstijdvak met 16 % tot 43 % onderbood.
- (201) De druk op de verkoop werd gevoeld met betrekking tot de productie, voorraden, capaciteit, bezettingsgraad en werkgelegenheid. De productie steeg tussen 2014 en 2015 in grote lijnen in hetzelfde tempo als het verbruik (respectievelijk + 17 % en + 20 %). Na 2015 was de bedrijfstak van de Unie echter genoodzaakt om zijn verkoopprognoses te herzien. De ontwikkeling van de productie week vervolgens duidelijk en steeds meer af van de algemene ontwikkeling van de markt, waarbij de productie tussen 2015 en het onderzoekstijdvak steeg met 12 % en het verbruik met 54 %.
- (202) Niettemin was de productie, behalve in 2014, systematisch hoger dan de verkoop, wat leidde tot een aanzienlijke toename van de voorraden. De productiecapaciteit, die tot 2016 in overeenstemming met het verbruik was gestegen, werd teruggebracht om het hoofd te bieden aan de bezettingsgraad die tussen 2014 en 2016 met 9 % daalde.
- (203) Tussen 2016 en het onderzoekstijdvak daalde in het algemeen de productie, waren de voorraden na het verkoopseizoen groter dan ervoor, werd de capaciteit teruggeschoefd en kwam de groei van de werkgelegenheid tot stilstand, terwijl de invoer vanuit de VRC met 155 % steeg.
- (204) De druk op de prijzen en het onvermogen om te profiteren van schaalvoordelen in een opkomende markt hielden de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie gedurende de hele beoordelingsperiode op een laag niveau. Dit lage winstniveau en de schommelende voorraden leidden tot lage operationele kasstromen die tijdens de beoordelingsperiode lager waren dan het niveau van de gedane investeringen en zorgden voor extra kwetsbaarheid voor deze sector waarin veel contant geldverkeer plaatsvindt en die sterk afhankelijk is van de door banken verstrekte liquide middelen. Vier producenten gingen tijdens het onderzoekstijdvak failliet.
- (205) De schade-indicatoren voor groei, marktaandeel, capaciteit, bezettingsgraad, voorraden, winstmarges, kasstromen en het vermogen om kapitaal aan te trekken hebben zich negatief ontwikkeld. Alleen de sterke onderliggende groei in de vraag voorkwam dat andere indicatoren niet ook negatief werden.
- (206) Op basis van het bovenstaande heeft de Commissie in dit stadium geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie aanmerkelijke schade heeft geleden in de zin van artikel 3, lid 5, van de basisverordening.

5. OORZAKELIJK VERBAND

- (207) Overeenkomstig artikel 3, lid 6, van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of de bedrijfstak van de Unie door de invoer met dumping uit de VRC aanmerkelijke schade heeft geleden. Overeenkomstig artikel 3, lid 7, van de basisverordening heeft de Commissie ook onderzocht of de bedrijfstak van de Unie in dezelfde periode door andere bekende factoren schade had kunnen lijden.

- (208) De Commissie heeft zich ervan verzekerd dat eventuele schade die werd veroorzaakt door andere factoren dan de invoer met dumping uit de VRC niet aan de invoer met dumping werd toegeschreven. Deze factoren zijn: invoer vanuit andere derde landen, de uitvoerprestaties van de producenten in de Unie, en een vermeende impact van investeringen en de uitbreiding van capaciteit.

5.1. Gevolgen van de invoer met dumping

- (209) De prijzen van de invoer met dumping uit de VRC lagen tijdens het onderzoekstijdvak aanzienlijk lager dan de prijzen van de bedrijfstak van de Unie met prijsonderbiedingsmarges die varieerden van 16,2 % tot 43,2 %. Tijdens de beoordelingsperiode verloor de bedrijfstak van de Unie 23 punten aan marktaandeel in een met 74 % groeiende markt, terwijl de invoer uit de VRC met 250 % steeg en 17 punten aan marktaandeel won van 18 % tot 35 %. De druk op de prijzen door invoer met dumping vanuit de VRC zorgde ervoor dat winsten en kasstromen laag bleven.

5.2. Gevolgen van andere factoren

5.2.1. Invoer uit derde landen

- (210) Het volume van de invoer uit andere derde landen heeft zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 12

Invoer uit derde landen

Land		2014	2015	2016	OT
Taiwan	Volume (stuks)	21 335	43 095	79 312	108 817
	<i>Index</i>	100	202	372	510
	Marktaandeel (%)	2	3	5	5
	Gemiddelde prijs (EUR)	622	571	843	1 016
	<i>Index</i>	100	92	135	163
Vietnam	Volume (stuks)	37 892	74 259	91 468	101 376
	<i>Index</i>	100	196	241	268
	Marktaandeel (%)	3	5	5	5
	Gemiddelde prijs (EUR)	435	539	542	570
	<i>Index</i>	100	124	125	131
Zwitserland	Volume (stuks)	883	14 310	30 477	28 440
	<i>Index</i>	100	1 621	3 452	3 221
	Marktaandeel (%)	0	1	2	1
	Gemiddelde prijs (EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	<i>Index</i>	100	122	141	141
Japan	Volume (stuks)	16 994	4 217	1 613	1 710
	<i>Index</i>	100	25	9	10
	Marktaandeel (%)	1	0	0	0
	Gemiddelde prijs (EUR)	1 098	1 406	1 687	952
	<i>Index</i>	100	128	154	87

Land		2014	2015	2016	OT
Totaal van alle derde landen behalve de VRC	Volume (stuks)	77 104	135 881	202 870	240 343
	<i>Index</i>	100	176	263	312
	Marktaandeel (%)	7	10	12	12
	Gemiddelde prijs (EUR)	641	666	828	897
	<i>Index</i>	100	104	129	140

Bron: Eurostat.

- (211) De ingevoerde hoeveelheden uit andere derde landen dan de VRC ontwikkelden zich sterk, waardoor het marktaandeel van die invoer steeg van 7 % in 2014 (77 000 stuks) tot 12 % (240 000 in het onderzoektijdvak). Toch nam het tempo van de stijging af toen de activiteiten van Chinese exporteurs toenamen na 2015.
- (212) Die invoer was vrijwel uitsluitend afkomstig uit Taiwan en Vietnam. Niettemin nam de Commissie na 2015 een langzamere stijging van de invoer uit Vietnam waar, wat verklaard kan worden door het aanzienlijke en toenemende prijsverschil met invoer uit de VRC. Evenzo vond de aanhoudende stijging van invoer uit Taiwan plaats als gevolg van een even aanzienlijke stijging van de prijzen, wat erop duidt dat deze invoer mogelijk naar de bovenkant van de markt verschoven is.
- (213) De invoer uit Taiwan en Vietnam vond gemiddeld plaats tegen lagere prijzen dan die van de bedrijfstak van de Unie. Gezien de ruime bandbreedte van de prijzen van elektrische fietsen kan de Commissie echter niet concluderen dat deze invoer de prijzen van de bedrijfstak van de Unie op overeenkomstige basis onderbood. Bovendien stegen de gemiddelde prijzen ervan, terwijl de gemiddelde prijzen van de invoer vanuit de VRC daalden.
- (214) Het verschil tussen de prijzen van invoer uit Vietnam en die van de bedrijfstak van de Unie was niettemin aanzienlijk en het kan niet worden uitgesloten dat zij marginaal hebben bijgedragen tot de schade. De invoer vanuit Vietnam bleef na 2015 echter geen marktaandeel meer winnen en de omvang ervan bleef gering.
- (215) Hieruit volgt dat de invoer uit alle andere derde landen dan de VRC het oorzakelijk verband tussen de invoer met dumping uit de VRC en de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade niet heeft verbroken en niet meer dan een marginaal effect kan hebben gehad op de schade.

5.2.2. Uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie

- (216) De uitvoer van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie ontwikkelde zich gedurende de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 13

Uitvoerprestaties van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

	2014	2015	2016	OT
Uitvoervolume (stuks)	5 539	14 529	24 922	21 548
<i>Index</i>	100	262	450	389
Gemiddelde prijs (EUR)	1 570	680	676	907
<i>Index</i>	100	43	43	58

Bron: In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

- (217) De uitvoer uit de Unie door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie was te verwaarlozen (3 % van het totale verkoopvolume in de beoordelingsperiode). Zelfs gelet op de daling van de gemiddelde prijs kunnen de uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie geen oorzaak van de schade zijn geweest.

5.2.3. Investing en uitbreiding van capaciteit

- (218) De CCME beweert dat de investering in capaciteit in 2016 resulteerde in een overcapaciteit die hoger lag dan welke realistische verkoopprognose dan ook, met de effecten van zowel een aanzienlijke beperking van de bezettingsgraad als ingrijpende gevolgen voor de winstgevendheid.
- (219) De Commissie heeft dit argument afgewezen. Ten eerste kan niet worden gezegd dat de investering in capaciteit verder ging dan welke realistische verkoopprognoses dan ook. Zoals te zien is in de bovenstaande tabel 5, steeg de productiecapaciteit tussen 2015 en 2016 met 300 000 stuks. Dit was volledig in overeenstemming met de groei in de vraag tussen 2015 en 2016, die zoals in de bovenstaande tabel 2 te zien is ook 300 000 stuks bedroeg. Vanwege de oneerlijke druk door de invoer met dumping vanuit de VRC, schroefde de bedrijfstak van de Unie bijgevolg zijn productiecapaciteit tussen 2016 en het onderzoektijdvak terug met meer dan 150 000 stuks, ondanks een verdere groei van de markt van meer dan 300 000 stuks.
- (220) Ten tweede merkte de Commissie op dat het niveau van de kapitaaluitgaven niet hoog was. Integendeel, dat bedroeg minder dan 2 % van de totale omzet in de beoordelingsperiode. De bedrijfstak van de Unie bouwde bestaande productielijnen om en de toename van de capaciteit was derhalve geen belangrijke aanjager van investeringen.
- (221) Ten derde werden kapitaaluitgaven niet in aanmerking genomen in de winstgevendheid (behalve voor waardeverminderingen en afschrijvingen die niet materieel zijn gestegen) of kasstromen (die op operationeel niveau plaatsvinden). Het was derhalve niet juist om deze indicatoren te interpreteren in het licht van het niveau van de investeringen.
- (222) Ten slotte bleek uit de indicatoren van de Commissie dat de productiekosten in overeenstemming met de verkoopprijzen waren gestegen. Bijgevolg kon niet worden gesteld dat de verhoging van de capaciteit een onevenredige impact had op de productiekosten.

5.3. Conclusie inzake oorzakelijk verband

- (223) De Commissie heeft voorlopig een oorzakelijk verband vastgesteld tussen de door de producenten in de Unie geleden schade en de invoer met dumping uit de VRC.
- (224) De Commissie heeft onderscheid gemaakt tussen en afzonderlijk gekeken naar de gevolgen van alle bekende factoren voor de situatie van de bedrijfstak van de Unie en het schadelijke effect van de invoer met dumping.
- (225) Van de andere in kaart gebrachte factoren, zoals invoer uit andere derde landen, uitvoerprestaties van de producenten in de Unie, en een vermeend effect van investeringen en een uitbreiding van de capaciteit, werd voorlopig niet vastgesteld dat deze het oorzakelijk verband verbreken, zelfs niet indien zij tezamen worden genomen.
- (226) Op basis van het bovenstaande is de Commissie in dit stadium tot de conclusie gekomen dat de aanmerkelijke schade die de bedrijfstak van de Unie heeft geleden, werd veroorzaakt door de invoer met dumping uit de VRC en dat de andere factoren, individueel of tezamen, het oorzakelijk verband tussen de schade en de invoer met dumping niet hebben verzwakt.

6. BELANG VAN DE UNIE

- (227) Overeenkomstig artikel 21 van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of duidelijk kon worden geconcludeerd dat het niet in het belang van de Unie was om in dit geval maatregelen te nemen, ondanks de vaststelling van schade veroorzakende dumping. Het belang van de Unie werd vastgesteld op basis van een beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder die van de bedrijfstak van de Unie, importeurs en gebruikers.

6.1. Belang van leveranciers

- (228) De CONEBI, waarin nationale organisaties die zowel fietsenfabrikanten als onderdelenleveranciers vertegenwoordigen bijeen zijn gebracht, steunde de instelling van maatregelen. Evenwel nam geen enkele leverancier individueel een standpunt in in dit onderzoek.
- (229) Volgens door de CONEBI ingediende cijfers worden de fietsonderdelen (voor zowel gewone als elektrische fietsen) geproduceerd door 424 ondernemingen in 19 lidstaten die bijna 21 000 personeelsleden in dienst hebben en in 2016 meer dan 660 miljoen EUR in productie en innovatie hebben geïnvesteerd.
- (230) De Commissie heeft voorlopig geconcludeerd dat de instelling van een antidumpingrecht in het belang van de leveranciers van de bedrijfstak van de Unie zou zijn.

6.2. Belang van de bedrijfstak van de Unie

- (231) De bedrijfstak van de Unie bestaat uit zowel grote als kleine en middelgrote ondernemingen en verschaft tijdens de beoordelingsperiode rechtstreeks werkgelegenheid voor ongeveer 3 600 Werknemers verspreid over twaalf lidstaten. Hoewel het verbruik van elektrische fietsen nog steeds een klein deel van de totale fietsenmarkt betreft, verloopt de verschuiving van de vraag naar gewone fietsen naar elektrische fietsen bovendien snel, wat zorgt voor een structurele uitdaging om het niveau van de activiteit, de meerwaarde en de werkgelegenheid van de hele fietsensector te handhaven.
- (232) Zoals aangetoond in punt 4.4.4 bij het analyseren van de ontwikkeling van de schade-indicatoren sinds het begin van de beoordelingsperiode, is de situatie van de gehele bedrijfstak van de Unie verslechterd en werd de bedrijfstak geconfronteerd met de negatieve gevolgen van de invoer met dumping.
- (233) De Commissie verwacht dat de instelling van een voorlopig antidumpingrecht alle producenten in staat zal stellen om onder omstandigheden van eerlijke handel actief te zijn op de markt van de Unie. Als er geen maatregelen worden genomen, is een verdere verslechtering van de economische en financiële situatie van de bedrijfstak van de Unie zeer waarschijnlijk.
- (234) Daarom heeft de Commissie voorlopig geconcludeerd dat de instelling van een antidumpingrecht in het belang van de bedrijfstak van de Unie zou zijn.

6.3. Belang van niet-verbonden importeurs

- (235) Het CEIEB liet weten niet achter de instelling van maatregelen te staan. Het vertegenwoordigde 21 importeurs uit zeven lidstaten.
- (236) Elf van de leden van het CEIEB hadden meegewerkt aan de steekproefprocedure. Daarnaast lieten twee in de steekproef opgenomen ondernemingen buiten dit collectief ook weten het niet eens te zijn met de instelling van antidumpingmaatregelen. Alles bij elkaar waren de dertien ondernemingen waarvan de ingevoerde hoeveelheden bekend zijn, goed voor 10 % van de totale invoer uit de VRC in het onderzoektijdvak.
- (237) Uit de door de in de steekproef opgenomen importeurs ingediende informatie bleek dat de instelling van rechten waarschijnlijk hun toeleveringsketens ten minste tijdelijk zou verstoren en hun financiële positie in gevaar zou brengen als zij niet in staat waren om de gestegen kosten in verband met het recht door te berekenen aan hun afnemers.
- (238) Uit de door de in de steekproef opgenomen importeurs ingediende informatie bleek ook dat de grootste importeurs in staat waren geweest om geschikte elektrische fietsen in te kopen en/of potentiële alternatieve leveringsbronnen buiten de VRC hadden, met inbegrip van de bedrijfstak van de Unie. Deze importeurs hebben de meeste van de in overweging 236 genoemde werknemers in dienst.
- (239) Uit de invoerstatistieken blijkt dat Vietnam en Taiwan aanzienlijke hoeveelheden elektrische fietsen aan Europese importeurs leverden. Het is ook waarschijnlijk dat andere landen die een stevige positie hebben in de productie van gewone fietsen potentieel aan importeurs zouden kunnen leveren.
- (240) De Commissie merkt in dit opzicht op dat de instelling van rechten op gewone fietsen van oorsprong uit de VRC niet als gevolg had dat de markt van de Unie werd gesloten voor invoer en daarentegen het aantal landen dat gewone fietsen levert deed toenemen. Anderzijds was de invoer op grote markten zonder maatregelen voor gewone fietsen uit de VRC, zoals de Verenigde Staten en Japan, goed voor respectievelijk 99 % en 90 % van de markt en kwam het grootste deel van deze invoer uit de VRC.
- (241) De Commissie merkte op dat de fietsensector uit meer dan 450 producenten bestaat, waarvan er momenteel slechts 37 elektrische fietsen vervaardigen. Bovendien leveren de huidige fabrikanten van elektrische fietsen reeds een breed assortiment elektrische fietsen en kunnen zij hun productiecapaciteit onder normale marktomstandigheden verhogen.
- (242) Hoewel de instelling van rechten een nadelig effect zou kunnen hebben voor een aantal voornamelijk kleine importeurs, zou het negatieve effect van de instelling van rechten worden verzacht door de mogelijkheid om tegen eerlijke prijzen elektrische fietsen in de bedrijfstak van de Unie, in andere derde landen en in de VRC te kopen.
- (243) De Commissie concludeerde derhalve dat de instelling van rechten niet in het belang van de importeurs was, maar dat de waarschijnlijke negatieve gevolgen voor importeurs niet opwogen tegen de positieve gevolgen van maatregelen voor de bedrijfstak van de Unie.

6.4. Belang van de gebruikers

- (244) De European Cyclists' Federation („ECF”) maakte zich in dit onderzoek kenbaar. De ECF vertegenwoordigt verenigingen en organisaties van fietsers. De ECF voerde aan dat de prijs niet bepalend is voor de vraag of mensen meer of minder fietsen en verstrekte bewijsmateriaal waaruit blijkt dat landen waar mensen meer fietsen de landen zijn waar fietsen en elektrische fietsen duurder zijn.

- (245) Deze bewering werd gestaafd door informatie die werd ingediend door het importeurscollectief dat zich tegen de maatregelen verzet en waaruit blijkt dat de landen waar elektrische fietsen het snelst worden omarmd de landen zijn waar elektrische fietsen gemiddeld het duurst zijn.
- (246) Het importeurscollectief voerde ook aan dat er een sterk verband bestaat tussen de prijs van elektrische fietsen, de nationale fietscultuur, de kwaliteit van de infrastructuur en uiteindelijk de omarming van elektrische fietsen.
- (247) Het ECF staat achter marktomstandigheden die kwaliteit, innovatie en diensten bevorderen. In dat kader voerde ECF aan dat indien dumping zou worden vastgesteld, het nadelig zou uitpakken voor de ontwikkeling van elektrische fietsen en bijgevolg voor de overgang naar een groener Europa dat haar burgers meer daadwerkelijke mobiliteit biedt.
- (248) Anderzijds voerde het importeurscollectief dat zich tegen de instelling van maatregelen verzet aan dat maatregelen Chinese producenten ervan zou weerhouden om goedkope producten te leveren en producten uit het midden- en topsegment te ontwikkelen, wat tot verminderde concurrentie zou leiden. Aangezien de bedrijfstak van de Unie naar verluidt op grote schaal actief is in het midden- en topsegment, zou dit anderzijds de keuze beperken en leiden tot hogere prijzen voor de Europese consumenten.
- (249) Uit het onderzoek blijkt dat de bedrijfstak van de Unie in alle marktsegmenten actief is, met inbegrip van instap-producten. Naar verwachting zullen de maatregelen de levering van elektrische fietsen verder uitbreiden en diversifiëren door de concurrentie op een gelijk speelveld te herstellen. Er wordt op gewezen dat de instelling van maatregelen ten aanzien van gewone fietsen de keuze van de consument niet beperkt heeft, maar de verscheidenheid aan leveranciers en de landen van oorsprong ervan juist heeft vergroot. Het argument werd derhalve ongegrond bevonden en moest worden afgewezen.
- (250) Hoewel de instelling van maatregelen naar verwachting de marktprijzen, die de facto hoger zijn dan dumping-prijzen, zal herstellen, is de prijs een van de bepalende factoren voor de keuzes van de consument en moet het waarschijnlijke effect op de prijzen voor consumenten worden gecompenseerd met een vergelijking van kosten en baten met alternatieven voor elektrische fietsen, zoals auto's, motoren of scooters.
- (251) De Commissie was van oordeel dat het belang van de consument niet kan worden gereduceerd naar het prijseffect van het terugbrengen van invoer uit de VRC naar niet-schadelijke niveaus. Daarentegen is overduidelijk aangetoond dat de keuze van de consument gebaseerd is op andere factoren zoals variëteit, kwaliteit, innovatie en diensten, die alleen onder normale marktomstandigheden met eerlijke en open concurrentie kunnen worden bereikt.
- (252) De Commissie concludeerde derhalve dat de maatregelen geen ongewenste gevolgen voor de situatie van consumenten zouden hebben en zou den bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van elektrische fietsen in Europa en de bredere voordelen ervan voor de maatschappij in termen van milieubescherming en verbeterde mobiliteit.

6.5. Belang van andere partijen

- (253) Ten slotte uitte de Europese vakbond zijn zorgen over de negatieve gevolgen van de invoer met dumping voor de toestand van de bedrijfstak van de Unie en drukte hij zijn steun uit voor maatregelen om een gelijk speelveld en een aanhoudend sterke werkgelegenheidssituatie in de Unie te waarborgen.

6.6. Conclusie inzake het belang van de Unie

- (254) Hoewel een nadelig effect van de maatregelen op kleine importeurs van het betrokken product en op de prijzen voor consumenten niet kan worden uitgesloten, is dat effect niet groter dan de voordelen voor leveranciers, de bedrijfstak van de Unie en consumenten.
- (255) Op basis van het bovenstaande is de Commissie tot de conclusie gekomen dat er geen dwingende redenen zijn om aan te nemen dat het niet in het belang van de Unie zou zijn om in dit stadium van het onderzoek voorlopige maatregelen in te stellen op de invoer van het betrokken product van oorsprong uit de VRC.

7. VOORLOPIGE ANTIDUMPINGMAATREGELEN

- (256) Op basis van de conclusies van de Commissie inzake dumping, schade, het oorzakelijk verband en het belang van de Unie moeten voorlopige maatregelen worden ingesteld om te voorkomen dat de bedrijfstak van de Unie nog meer schade lijdt door de Chinese invoer met dumping.

7.1. Schade opheffend prijsniveau

- (257) Om het niveau van de maatregelen te bepalen, heeft de Commissie eerst de hoogte van het recht vastgesteld die nodig is om de schade voor de bedrijfstak van de Unie op te heffen.
- (258) De schade zou worden opgeheven als de bedrijfstak van de Unie in staat zou zijn om zijn productiekosten te dekken en op de verkoop van het soortgelijke product op de markt van de Unie een winst vóór belasting te behalen die redelijkerwijs door een bedrijfstak van dit type in de sector bij normale concurrentie, dat wil zeggen zonder dat er sprake is van invoer met dumping, kan worden bereikt.
- (259) Om de winst te bepalen die redelijkerwijs bij normale concurrentie kan worden bereikt, is de Commissie uitgegaan van de winst op de verkoop aan niet-verbonden afnemers die is gebruikt voor de bepaling van het schadeopheffende prijsniveau.
- (260) De streefwinst werd voorlopig vastgesteld op 4,3 %, de hoogste gemiddelde winstmarge van de bedrijfstak van de Unie tijdens de beoordelingsperiode. De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie waren niet in staat een winstmarge voor de productie van elektrische fietsen vóór 2014 te verstrekken.
- (261) De Commissie heeft vervolgens het schadeopheffende prijsniveau bepaald door de gewogen gemiddelde invoerprijs van de medewerkende in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs in de VRC, naar behoren gecorrigeerd voor invoerkosten en douanerechten, zoals vastgesteld voor de berekening van de prijsopbod, te vergelijken met de gewogen gemiddelde, geen schade veroorzakende prijs van het soortgelijke product dat in het onderzoekstijdvak door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie op de markt van de Unie werd verkocht. Het verschil dat uit deze vergelijking naar voren kwam, werd uitgedrukt in een percentage van de gewogen gemiddelde cif-waarde bij invoer.
- (262) De schademarge voor „andere medewerkende ondernemingen” en voor „alle andere ondernemingen” wordt op dezelfde manier vastgesteld als de dumpingmarge voor deze ondernemingen (zie overwegingen 123 tot en met 127).

7.2. Voorlopige maatregelen

- (263) Er moeten voorlopige antidumpingmaatregelen worden ingesteld op elektrische fietsen van oorsprong uit de VRC, in overeenstemming met de regel van het laagste recht uit artikel 7, lid 2, van de basisverordening. De Commissie heeft de schadeopheffende prijsniveaus en de dumpingmarges vergeleken. De hoogte van het recht moet worden vastgesteld op het niveau van de dumpingmarge, of op het schadeopheffende prijsniveau, indien dit lager is.
- (264) Op basis van het voorgaande zijn de voorlopige antidumpingrechten, uitgedrukt in cif-prijs grens Unie, vóór inklaring, als volgt:

Onderneming	Dumpingmarge	Schadeopheffend prijsniveau	Voorlopig antidumpingrecht
Bodo Vehicle Group Co., Ltd	90,6 %	77,6 %	77,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	34,6 %	27,5 %	27,5 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd en Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	42,8 %	21,8 %	21,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	106,4 %	83,6 %	83,6 %
Medewerkende producenten-exporteurs die niet in de steekproef zijn opgenomen (zie bijlage)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Alle andere ondernemingen	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) De Commissie stelde voor de invoer van het betrokken product registratie verplicht bij de registratieverordening met het oog op de mogelijke toepassing met terugwerkende kracht van antidumping- en compenserende maatregelen op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening en artikel 24, lid 5, van de antisubsidiebasisverordening.
- (266) Wat het huidige antidumpingonderzoek betreft, moet de registratie van de invoer met het oog op het antidumpingonderzoek op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening, gelet op de bovenstaande bevindingen worden beëindigd.

- (267) Met betrekking tot het parallelle antisubsidieonderzoek, moet de registratie van de invoer van het betrokken product overeenkomstig artikel 24, lid 5, van de antisubsidiebasisverordening worden voortgezet.
- (268) In dit stadium van de procedure kan geen besluit worden genomen over een mogelijke toepassing met terugwerkende kracht van antidumpingmaatregelen.
- (269) De bij deze verordening voor de afzonderlijke ondernemingen vastgestelde individuele antidumpingrechten zijn gebaseerd op de bevindingen van dit onderzoek. Zij weerspiegelen dan ook de situatie die bij het onderzoek voor die ondernemingen is vastgesteld. Deze rechten zijn uitsluitend van toepassing op het betrokken product van oorsprong uit de VRC en geproduceerd door de genoemde juridische entiteiten. Ten aanzien van de invoer van het betrokken product dat door andere ondernemingen is vervaardigd en welke niet specifiek in het dispositief van deze verordening is vermeld, met inbegrip van entiteiten die met de specifiek vermelde ondernemingen verbonden zijn, geldt dat deze is onderworpen aan het recht dat voor „alle andere ondernemingen” geldt. Die invoer mag niet worden onderworpen aan de individuele antidumpingrechten.
- (270) Een onderneming die later haar naam wijzigt, kan verzoeken om verdere toepassing van deze individuele antidumpingrechten. Dit verzoek moet worden ingediend bij de Commissie ⁽¹⁾. Het verzoek moet alle relevante informatie bevatten waaruit blijkt dat de wijziging niet van invloed is op het recht van de onderneming om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is. Als de naamswijziging van de onderneming niet van invloed is op haar recht om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is, zal een bericht over de naamswijziging worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- (271) Om een goede toepassing van de antidumpingrechten te garanderen, moet het voor alle andere ondernemingen vastgestelde antidumpingrecht niet alleen gelden voor de niet-medewerkende producenten-exporteurs in dit onderzoek, maar ook voor de producenten die in het onderzoektijdvak geen producten naar de Unie hebben uitgevoerd.

8. SLOTBEPALINGEN

- (272) Met het oog op een behoorlijk bestuur nodigde de Commissie de belanghebbenden uit schriftelijk te reageren en/of binnen een vaste termijn een hoorzitting met de Commissie en/of de raadgever-auditeur in handelsprocedures aan te vragen.
- (273) De bevindingen betreffende de instelling van voorlopige rechten zijn voorlopig en kunnen in het definitieve stadium van het onderzoek worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een voorlopig antidumpingrecht ingesteld op rijwielen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8711 60 10 en ex 8711 60 90 (Taric-code 8711 60 90 10).

2. De voorlopige antidumpingrechten die van toepassing zijn op de nettoprijs, franco grens Unie, vóór inkleding, van het in lid 1 omschreven en door de hieronder vermelde ondernemingen vervaardigde product zijn als volgt:

Onderneming	Voorlopig antidumpingrecht	Aanvullende Taric-code
Bodo Vehicle Group Co., Ltd	77,6 %	C382
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	27,5 %	C383
Jinhua Vision Industry Co., Ltd en Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	21,8 %	C384
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	83,6 %	C385
Andere medewerkende ondernemingen opgenomen in bijlage	37,0 %	Zie bijlage
Alle andere ondernemingen	83,6 %	C999

⁽¹⁾ Europese Commissie, Directoraat-generaal Handel, Directoraat H, Wetstraat 170, 1040 Brussel, België.

3. De individuele rechten die zijn vastgesteld voor de in lid 2 vermelde ondernemingen zijn uitsluitend van toepassing indien aan de douaneautoriteiten van de lidstaten een geldige handelsfactuur wordt overgelegd die een verklaring bevat die is gedateerd en ondertekend door een met naam en functie geïdentificeerde medewerker van de entiteit die deze factuur heeft opgesteld, en die als volgt luidt: „Ondergetekende verklaart dat de elektrische fietsen die naar de Europese Unie zijn uitgevoerd en waarop deze factuur betrekking heeft, zijn vervaardigd door [naam en adres van de onderneming] [aanvullende Taric-code] in de Volksrepubliek China. Ondergetekende verklaart dat de in deze factuur verstrekte informatie juist en volledig is.”. Als een dergelijke factuur niet wordt overgelegd, wordt het recht toegepast dat voor „alle andere ondernemingen” geldt.
4. Bij het in de Unie in het vrije verkeer brengen van het in lid 1 genoemde product wordt een zekerheid gesteld die gelijk is aan het bedrag van het voorlopige recht.
5. Tenzij anders vermeld, zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 2

1. Binnen 25 kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening kunnen belanghebbenden:
 - a) verzoeken om mededeling van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan deze verordening werd vastgesteld;
 - b) hun schriftelijke opmerkingen indienen bij de Commissie, en
 - c) een hoorzitting aanvragen met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures.
2. Binnen 25 kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening kunnen de partijen als bedoeld in artikel 21, lid 4, van Verordening (EU) 2016/1036 opmerkingen doen toekomen over de toepassing van de voorlopige maatregelen.

Artikel 3

In artikel 1 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/671 wordt lid 1 vervangen door:

„1. Overeenkomstig artikel 24, lid 5, van Verordening (EU) 2016/1037 wordt de douaneautoriteiten opgedragen passende maatregelen te nemen om de invoer in de Unie te registreren van rijwielen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8711 60 10 en ex 8711 60 90 (Taric-code 8711 60 90 10), van oorsprong uit de Volksrepubliek China.”.

Artikel 4

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 1 is gedurende een periode van zes maanden van toepassing.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 17 juli 2018.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

Naam van de onderneming	Provincie	Aanvullende Taric-code
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd	Jiangsu	C388
Aima Technology Group Co., Ltd	Tianjin	C389
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd	Beijing	C391
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C393
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd	Jiangsu	C394
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C396
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd	Jiangsu	C398
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd	Tianjin	C399
Cycleman E-Vehicle Ltd., Co.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd and Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Eco International Elebike Co., Ltd	Jiangsu	C403
Everest International Industries Ltd	Jiangsu	C404
Foshan Lano Bike Co., Ltd	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd	Guangdong	C406
Geoby Advance Technology Co., Ltd	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Science & Technology Development Co., Ltd	Guangdong	C409
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd	Guangzhou	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd	Zhejiang	C411
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
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C415

Naam van de onderneming	Provincie	Aanvullende Taric-code
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 Enjoycare Motive Technology Co., Ltd	Zhejiang	C419
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd	Zhejiang	C421
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C422
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd	Zhejiang	C423
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
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd	Jiangsu	C428
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd	Zhejiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd	Zhejiang	C433
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd	Zhejiang	C434
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd	Zhejiang	C435
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd	Zhejiang	C436
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
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
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd	Tianjin	C444
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C445
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd	Jiangsu	C446
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd	Jiangsu	C448

Naam van de onderneming	Provincie	Aanvullende Taric-code
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C450
Tianjin Anbike Electric Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C451
Ubchoice Co., Ltd	Guangdong	C452
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wetssen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C455
Wuxi Merry Ebike Co., Ltd	Jiangsu	C456
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C457
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd	Zhejiang	C461
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd	Tianjin	C462
Yadea Technology Group Co., Ltd	Jiangsu	C463
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd	Zhejiang	C465
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 Enze Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C471
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd	Zhejiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd	Zhejiang	C475
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C476
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd, Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd and Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C478
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C480