

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1012**av den 17 juli 2018****om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/671**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artikel 7,

efter samråd med medlemsstaterna, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE**1.1 Inledande**

- (1) Den 20 oktober 2017 inledde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en antidumpningsundersökning beträffande import till unionen av pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor (nedan kallade *elcyklar*) med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina*) på grundval av artikel 5 i grundförordningen.
- (2) Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾.
- (3) Kommissionen inledde undersökningen till följd av ett klagomål som ingavs den 8 september 2017 av European Bicycle Manufacturers Association (nedan kallad *klaganden* eller *EBMA*). Klaganden svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda tillverkning av elcyklar. Klagomålet innehöll bevisning för dumpning och därav följande väsentlig skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.
- (4) Den 21 december 2017 inledde kommissionen en antisubventionsundersökning beträffande import till unionen av elcyklar med ursprung i Kina och påbörjade en separat undersökning. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽³⁾.

1.2 Registrering av import

- (5) Den 31 januari 2018 lämnade klaganden in en begäran om registrering av import av elcyklar med ursprung i Kina i enlighet med artikel 14.5 i grundförordningen. Den 3 maj 2018 offentliggjorde kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/671 ⁽⁴⁾ (nedan kallad *registreringsförordningen*) genom vilken elcyklar från Kina görs till föremål för registrering från och med den 4 maj 2018.
- (6) Berörda parter lämnade synpunkter till följd av begäran om registrering, vilka behandlades i registreringsförordningen. Kommissionen bekräftar att klagandena ingav tillräcklig bevisning för att motivera registrering av importen. Importen från Kina och dess marknadsandel har ökat kraftigt. Synpunkterna avvisades därför.

1.3 Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (7) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden 1 oktober 2016–30 september 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattar perioden från och med den 1 januari 2014 till och med slutet av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ EUT C 353, 20.10.2017, s. 19.

⁽³⁾ EUT C 440, 21.12.2017, s. 22.

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/671 av den 2 maj 2018 om registrering av import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 113, 3.5.2018, s. 4).

1.4 Berörda parter

- (8) I tillkännagivandet om inledande uppmanade kommissionen berörda parter att kontakta kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom underrättade kommissionen uttryckligen klagandena, andra kända unionstillverkare, de kända exporterande tillverkarna, myndigheterna i Kina samt kända importörer om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.
- (9) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (10) I tillkännagivandet om inledande underrättade kommissionen de berörda parterna om att den preliminärt valt Schweiz som tredjeland med marknadsekonomi (nedan kallat *jämförbart land*) i den mening som avses i artikel 2.7 a i grundförordningen. Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (11) Vissa av de berörda parterna som stödde klagomålet begärde konfidentiell behandling, eftersom de var rädda för repressalier på grund av att de köper vissa delar till sina elcyklar i Kina. Kommissionen beviljade deras ansökningar efter en bedömning av de argument som lagts fram.
- (12) Den kinesiska handelskammaren för import och export av maskiner och elektroniska produkter (nedan kallad CCCME) och Collective of European Importers of Electric Bicycles (nedan kallad CEIEB), vilka båda företräder flera berörda parter, lämnade synpunkter efter inledandet av förfarandet.
- (13) CCCME hävdade att de skäl som legat till grund för kommissionens beviljande av konfidentiell behandling av identiteten när det gäller vissa berörda parter som stödde klagomålet var såväl otillräckliga som ogrundade. Enligt CCCME importerar vissa av medlemmarna av unionsindustrin kompletta elcyklar från Kina och kan mot bakgrund av artikel 4.1 a i grundförordningen således inte anses vara medlemmar av unionsindustrin. CCCME påpekade att konfidentiell behandling av vissa av de berörda parternas identitet hindrar de exporterande tillverkarna från att kunna göra en ordentlig undersökning av representativiteten i detta fall.
- (14) På ett liknande sätt gjorde CEIEB gällande att klagomålet varken innehåller en förteckning över alla kända unionstillverkare av den likadana produkten eller volymen och värdet som framställs av dessa tillverkare. Kommissionen avvisade detta påstående. Klagomålet innehöll en förteckning över kända tillverkare i unionen ⁽¹⁾, samt deras totala produktionsvolym ⁽²⁾. CEIEB kunde således göra en bedömning av förteckningen över kända unionstillverkare av den likadana produkten.
- (15) Med hjälp av denna information kunde CEIEB fastställa att två av de företag som anges som unionstillverkare i förteckningen även importerar den undersökta produkten från det aktuella landet. Det står därför klart att CEIEB fullt ut kan utöva sin rätt till försvar i detta avseende. Påståendena avvisades därför.
- (16) CCCME gjorde dessutom gällande att det saknades tillräcklig bevisning i klagomålet för att motivera inledandet av en undersökning. För detta uppgav CCCME fyra skäl.
- (17) För det första ska importuppgifterna, vilka grundas på kinesisk exportstatistik som erhållits från den kinesiska tullen, tillsammans med de justeringar som gjorts för att filtrera ut den produkt som är föremål för denna undersökning, inte behandlas konfidentiellt och kommissionen ska undersöka källan i vederbörlig ordning.
- (18) För det andra hävdades att viss information i klagomålet, exempelvis den påstådda överkapaciteten i den relevanta sektorn i Kina är vilseledande, eftersom den inte enbart hänför sig till sektorn för elcyklar, utan både till elcyklar och cyklar. På ett liknande sätt hade värdet av unionsmarknaden för elcyklar överskattats, eftersom det omfattar alla lätta elfordon och inte enbart elcyklar.
- (19) För det tredje skulle påståendena om subventionering i klagomålet vara ogrundade och kan anses kräva en egen antisubventionsundersökning.

⁽¹⁾ Klagomålet, bilaga 10.

⁽²⁾ Klagomålet, bilaga 9.

- (20) För det fjärde innehåller klagomålet enligt CCCME en rad omotiverade påståenden som kan skada den kinesiska industrin för elcyklar, nämligen att det är unionstillverkarna som driver innovationen framåt inom denna verksamhet och att de kinesiska tillverkarna endast kopierar den befintliga teknik som unionstillverkarna har utvecklat för elcyklar.
- (21) Kommissionen har granskat klagomålet i enlighet med artikel 5 i grundförordningen och dragit slutsatsen att villkoren för inledande av en undersökning är uppfyllda, dvs. att den bevisning som klaganden lagt fram är riktig och tillförlitlig och därmed också att anse som tillräcklig. Enligt artikel 5.2 i grundförordningen ska ett klagomål innehålla sådana uppgifter som rimligen är tillgängliga för den klagande vad gäller de faktorer som anges där. På grundval av den bevisning som framlagts ansåg kommissionen att detta krav var uppfyllt.
- (22) Vad gäller argumentet beträffande de kinesiska importuppgifterna hänvisar kommissionen till avsnitt 3.2 i registreringsförordningen och till avsnitt 4.3 i denna förordning, där detta argument behandlas tillräckligt.
- (23) Vad gäller argumentet om överkapacitet är det faktiskt relevant att undersöka överkapacitet för elcyklar och cyklar tillsammans, eftersom produktionskapacitet för cyklar kan anpassas till elcyklar till ringa kostnad eller liten arbetsinsats (se skäl 172) och det finns dokumenterad bevisning för att detta regelbundet görs av företag som tillverkar båda produkterna.
- (24) Vad gäller synpunkterna om påstådd subventionering på den kinesiska marknaden inledde kommissionen den 21 december 2017 en antisubventionsundersökning avseende import till unionen av elcyklar med ursprung i Kina och påbörjade en separat undersökning. Denna undersökning pågår fortfarande.
- (25) Vad gäller argumenten avseende innovation och efterbildning saknar det slutligen betydelse för den bedömning från kommissionen som ligger till grund för inledandet av detta förfarande huruvida de påståenden som anges i punkt fyra är riktiga, eftersom de inte omfattas av de faktorer som beaktas i detta syfte.
- (26) Kommissionen drog således slutsatsen att klagomålet innehöll bevisning för dumpning och därav följande väsentlig skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.

1.5 Stickprovsförfarande

- (27) I tillkännagivandet om inledande uppgav kommissionen att den eventuellt skulle komma att göra ett urval bland exporterande tillverkare, unionstillverkare och icke-närstående importörer i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

1.5.1 Stickprovsförfarande avseende unionstillverkare

- (28) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionstillverkare. Kommissionen hade gjort urvalet på grundval av de största representativa försäljningsvolymerna av den likadana produkten under undersökningsperioden och hade därvid säkerställt både geografisk spridning och spridning med avseende på produkttyper.
- (29) Urvalet utgjordes av fyra unionstillverkare. De unionstillverkare som ingick i urvalet svarade för 60 % av den totala produktionsvolymen och 58 % av unionsindustrins totala försäljning. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet.
- (30) EBMA hävdade att urvalet fokuserade för mycket på den nederländska marknaden och att de franska tillverkarna inte beaktades tillräckligt.
- (31) Kommissionen noterade att urvalet omfattade de största marknaderna för den undersökta produkten och de viktigaste tillverkarna sett till volym och försäljning på unionsmarknaden som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande.
- (32) Kommissionen noterade även att tillverkningen från de franska tillverkarna endast utgjorde en mindre del av tillverkningen av elcyklar i unionen. Därför är det inte nödvändigt att ta med någon fransk tillverkare i urvalet för att säkerställa att det är representativt.
- (33) En berörd part föreslog att en tysk tillverkare skulle tas med i urvalet. Det aktuella företaget samarbetade emellertid inte och synpunkten lämnades därför utan beaktande. Detta påverkade inte urvalets representativitet, eftersom det omfattade 60 % av produktionsvolymen och omfattade en tysk tillverkare.
- (34) Mot denna bakgrund bekräftade kommissionen att urvalet var representativt för unionsindustrin.

1.5.2 *Stickprovsförfarande avseende importörer*

- (35) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande.
- (36) 21 icke-närstående importörer lämnade de begärda uppgifterna och samtyckte till att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval bestående av fem icke-närstående importörer på grundval av den största importvolymen till unionen. I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen hölls samråd med alla kända berörda importörer om urvalet.
- (37) En berörd part uppgav att urvalet av importörer inte var representativt, eftersom det inte omfattade importörer från Danmark, Tyskland, Italien och Förenade kungariket och för stort fokus låg på importörer som köper elektriska citycyklar.
- (38) Emellertid var de samarbetsvilliga importörerna från Danmark, Tyskland och Förenade kungariket mycket mindre än de importörer som ingick i urvalet, och inga italienska importörer var samarbetsvilliga. Dessutom importerade de importörer som ingick i urvalet en rad olika produkter, inbegripet elektriska citycyklar, elektriska trekkingcyklar, elektriska MTB-cyklar och hopfällbara elcyklar.
- (39) Kommissionen noterar även att urvalet omfattade den största importvolym som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande.
- (40) Mot denna bakgrund bekräftade kommissionen att urvalet var representativt för de samarbetsvilliga importörerna.

1.5.3 *Stickprovsförfarande avseende exporterande tillverkare i Kina*

- (41) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla exporterande tillverkare i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen bad dessutom Kinas delegation vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta eventuella andra exporterande tillverkare som skulle kunna vara intresserade av att delta i undersökningen.
- (42) 96 exporterande tillverkare i Kina lämnade de begärda uppgifterna och samtyckte till att ingå i urvalet. En tillverkare hade inte rapporterat någon export av elcyklar till unionen under undersökningsperioden och ansågs därför inte vara behörig att ingå i urvalet. Kommissionen gjorde ett preliminärt urval bestående av fyra samarbetsvilliga tillverkargrupper på grundval av den största representativa exportvolymen till unionen.
- (43) I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen hölls samråd om urvalet med alla kända exporterande tillverkare av elcyklar och myndigheterna i Kina.
- (44) Tre av de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet hävdade att de skulle tas med i urvalet på grund av att deras tillverkning eller försäljning påstods ha särskilda egenskaper som särskiljer dem från vissa eller alla exporterande tillverkare som ingick i urvalet.
- (45) Dessa egenskaper är inte relevanta med utgångspunkt i artikel 17.1 i grundförordningen, på grundval av vilken urvalet ska göras. I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval på grundval av den största representativa exportvolym till unionen som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. Ingen av de tre exporterande tillverkarna som inte ingick i urvalet ifrågasatte att de kvalificerade sig för urvalet enligt detta kriterium och ingen av dem gjorde gällande att kriteriet för urvalet skulle ändras. Därför avslogs de tre ansökningarna.
- (46) När fristen för att lämna synpunkter på stickprovsförfarandet hade löpt ut och efter det att urvalet hade gjorts och frågeformulär redan hade skickats ut, gav sig en exporterande tillverkare till känna och begärde att betraktas som samarbetsvillig, eftersom vederbörande hade svarat i tid på stickprovsförfarandet i den parallella antisubventionsundersökningen. Denna ansökan avslogs, eftersom företaget inte hade gett sig till känna i tid i den aktuella undersökningen.

1.6 Individuell undersökning

- (47) Sex exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet begärde formellt en individuell undersökning i enlighet med artikel 17.3 i grundförordningen. Två av dem begärde att bli behandlade som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden, vilket innebär att ytterligare två formulär för en sådan begäran behöver analyseras och kontrolleras. Dessutom utgör tre av de företag som formellt begärde individuell undersökning företagsgrupper med totalt sex närstående handlare. Deras svar på den relevanta delen av antidumpningsfrågeformuläret måste även analyseras och kontrolleras av de arbetslag som behandlar ärendet. En granskning av ett så stort antal ansökningar skulle bli orimligt betungande och kan inte rimligen förväntas kunna genomföras inom den tid som står till förfogande för denna undersökning. Kommissionen har därför beslutat att inte bevilja eventuella ansökningar om individuella undersökningar.

1.7 Ansökningsformulär för marknadsekonomisk status

- (48) I enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen sände kommissionen ansökningsformulär för marknadsekonomisk status till alla samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet och till de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet men som ville ansöka om en individuell dumpningsmarginal. Endast en av de exporterande kinesiska tillverkargrupper som ingick i urvalet lämnade in ett ansökningsformulär för marknadsekonomisk status, vilken bedömts av kommissionen.

1.8 Svar på frågeformuläret

- (49) Kommissionen sände frågeformulär till alla företag som ingick i urvalet, till alla exporterande tillverkare som hade för avsikt att begära en individuell undersökning och till 27 tillverkare i de potentiella jämförbara länderna Australien, Japan, Mexiko, Sydkorea, Schweiz, Taiwan, Thailand, Turkiet och Förenta staterna.
- (50) Kommissionen mottog fullständiga svar på frågeformuläret från alla unionstillverkare i urvalet, alla icke-närstående importörer i urvalet, de kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet, de kinesiska exporterande tillverkare som begärt en individuell undersökning och en jämförbar tillverkare från Schweiz.

1.9 Kontrollbesök

- (51) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för ett preliminärt fastställande av dumpning, därav följande skada och unionens intresse. Kontrollbesök enligt artikel 16 i grundförordningen genomfördes på plats hos följande företag:

Unionstillverkare:

- Accell Group (Heerenveen, Nederländerna),
- Eurosport DHS SA (Deva, Rumänien) och deras närstående företag Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Tyskland),
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Tyskland),
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Nederländerna).

Exporterande tillverkare i Kina:

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

Tillverkare i ett jämförbart land:

- Bicycletec AG, (Huttwil, Schweiz).

Icke-närstående importörer i unionen:

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

Närstående importörer i unionen:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Nederländerna),
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Nederländerna),
- Giant Deutschland GmbH. (Düsseldorf, Tyskland).

1.10 Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (52) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden från den 1 oktober 2016 till den 30 september 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden* eller i tabeller *UP*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattar perioden från och med den 1 januari 2014 till och med utgången av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Berörd produkt

- (53) Den produkt som berörs är pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor som har sitt ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8711 60 10 och ex 8711 60 90 (Taric-nummer 8711 60 90 10) (nedan kallad *den berörda produkten*).
- (54) Denna definition omfattar olika typer av elcyklar.

2.2 Likadan produkt

- (55) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:
- a) Den berörda produkten.
 - b) Den produkt som tillverkas och säljs på Schweiz hemmamarknad, som preliminärt tjänade som jämförbart land.
 - c) Den produkt som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.
- (56) Kommissionen beslutade i detta skede att dessa produkter därför är att anse som likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

2.3 Invändningar gällande produktdefinitionen

- (57) I de synpunkter som CCCME lämnade efter inledandet av undersökningen ifrågasatte organisationen kommissionens avsikt att behandla alla elcyklar som en enda produkt. I synnerhet anser CCCME att undersökningen inte ska omfatta speedbikes (elcyklar med en hastighet på över 25 km/tim och upp till 45 km/tim). Medan motorer från normala elcyklar har en maximal effekt ⁽¹⁾ på 250 W kan motorn från en speedbike ha en högre effekt på vanligtvis 350–500 W.
- (58) CCCME hävdade att dessa cyklar har mycket olika egenskaper och avsedda användningsområden och även mycket olika priser. Sett ur konsumentperspektiv är speedbikes inte utbytbara mot alla de andra elcyklar som omfattas av denna undersökning.
- (59) Enligt CCCME skiljer sig speedbikes från andra elcyklar av flera olika skäl. För det första skiljer sig råvarorna och komponenterna åt. Till exempel har speedbikes en motor med större effekt och det material som används för sådana elcyklar har högre hållfasthet och kvalitet.
- (60) För det andra skiljer sig kostnaderna och priserna väsentligen åt. Eftersom det ställs strängare krav på kvalitet och hållfasthet för de delar som används för att tillverka speedbikes är tillverkningskostnaderna för speedbikes högre än för vanliga elcyklar, vilket i sin tur medför ett högre slutligt försäljningspris.
- (61) För det tredje skiljer sig KN-numren åt. Sedan den 1 januari 2017 klassificeras vanliga elcyklar enligt KN-nummer 8711 60 10 och speedbikes enligt KN-nummer 8711 60 90. Före 2017 klassificerades vanliga elcyklar enligt KN-nummer 8711 90 10 och speedbikes under (ex) KN-nummer 8711 90 90.

⁽¹⁾ Högsta kontinuerliga märkeffekt.

- (62) För det fjärde anses speedbikes utgöra motorfordon (fordonskategori L1e-B), vilket innebär att förare är skyldiga att ha körkort och bära hjälm. Några sådana krav finns inte för vanliga elcyklar. Dessa krav medför väsentliga begränsningar när det gäller vem som kan förvärva och framföra speedbikes.
- (63) För det femte förvärvas speedbikes av en annan typ av konsumenter. Vanliga elcyklar förvärvas vanligtvis främst av kontorsanställda eller äldre personer som uppskattar den ytterligare kraften från motorn, medan speedbikes främst förvärvas av yngre personer som använder dem för mer krävande eller sportsliga aktiviteter.
- (64) Klaganden hävdar att alla elcyklar har samma väsentliga gemensamma egenskaper. I synnerhet utgör både vanliga elcyklar och speedbikes cyklar som är utformade för trampning, utrustade med extra pedalassisterande elektrisk hjälpmotor. Dessutom är alla elcyklar underkastade samma tester enligt den europeiska standarden EN 15194. Mot denna bakgrund drog klaganden slutsatsen att det är frågan om en enda produkt med avseende på denna undersökning.
- (65) Klaganden påpekade också att hjälpmotorns maximala hastighet utan svårighet kan ändras från 25 km/tim till 45 km/h och tvärtom, eftersom det främst är frågan om programmering av mjukvara och inte några faktiska fysiska skillnader.
- (66) Under undersökningen hävdade en importör att elcyklar som omfattas av kategorin L1e-A ska undantas från undersökningens produktdefinition. Kategorin L1e-A omfattar elcyklar som går upp till 25 km/tim med hjälpmotor, men med en motoreffekt på upp till 1 kW. Det hävdas att elcyklar av kategori L1e-A inte tillverkas i unionen och inte omnämns särskilt i klagomålet. Importören hävdar vidare att elcyklar av kategori L1e-A inte kan ha skadat unionsindustrin, eftersom den första elcykeln av kategorin L1e-A såldes på unionsmarknaden över åtta veckor efter det att klaganden ingav klagomålet.
- (67) Kommissionen beaktade alla dessa synpunkter. Den noterade att klagomålets produktdefinition omfattade alla pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor. Produktdefinitionen i klagomålet innehåller inte några begränsningar vad gäller fordonets klassificering. Följaktligen drogs slutsatsen att klagomålet omfattar elcyklar av kategori L1e-A. Det framgick även klart från importörens egen webbplats att elcyklar av kategori L1e-A har samma fördelar som vanliga elcyklar men att de har större effekt. Importören framhåller särskilt att det i de flesta medlemsstater inte krävs hjälm för att använda elcyklar av kategori L1e-A och att de kan användas på vanliga cykelbanor.
- (68) Vad gäller speedbikes påstås produktionskostnaderna och försäljningspriserna vara betydligt högre. Detta utgör inte i sig ett skäl för att utesluta en produkt från produktdefinitionen, eftersom produktdefinitionen allmänt omfattar varor med olika försäljningspriser. Denna faktor beaktas emellertid vid jämförelsen vid dumpnings- och skadeberäkningen.
- (69) När det gäller skillnaden i avsedda användningsområden och konsumenternas uppfattning hävdas det att vanliga elcyklar främst säljs till äldre människor, motionscyklister och kontorsanställda, medan speedbikes främst används för mer krävande aktiviteter såsom pendling. Eftersom kontorsanställda sannolikt kommer att använda sina vanliga elcyklar för att köra från sina hem till arbetsplatsen föreligger det stora likheter mellan denna användning och när speedbikes används för pendling. Därför drogs slutsatsen att den avsedda användningen och konsumenternas uppfattning i stor utsträckning överlappar varandra och därför inte motiverar ett uteslutande av produkten.
- (70) Kommissionen drar med avseende på båda kraven på uteslutande slutsatsen att speedbikes och cyklar av kategori L1e-A har samma fysiska egenskaper som andra elcyklar och således omfattas av produktdefinitionen. Medan kommissionen erkänner att den allmänna kategorin för den berörda produkten innehåller olika produkttyper, kan detta inte i sig leda till ett uteslutande från produktdefinitionen. Olika tullklassificeringar inom samma allmänna kategori för den berörda produkten utgör inte heller ett kriterium som i sig medför ett uteslutande. Vid antidumpningsundersökningar är det mycket vanligt att den berörda produkten omfattar en rad tullkoder. Slutligen påverkar krav som hänför sig till användningen av den berörda produkten eller en likadan produkt efter försäljningen inte de grundläggande fysiska egenskaper som är definierande för denna produkt vad gäller antidumpningsundersökningar. På liknande sätt är produktdefinitionen inte fastställd på grundval av vilka kategorier av konsumenter som kommer att välja den ena produkttypen eller den andra. Påståendena avvisades därför.
- (71) En importör begärde att trehjuliga elcyklar skulle tas bort från produktdefinitionen i undersökningen. Importören påstod att det inte står klart huruvida undersökningen faktiskt omfattade alla typer av cyklar (inbegripet två-, tre- och fyrehjuliga) eller endast tvåhjuliga cyklar, eftersom det i titeln till tillkännagivandet om inledande angavs att antidumpningsförfarandet gäller import av elcyklar.

- (72) Kommissionen noterade att produktdefinitionen i undersökningen emellertid inte definieras i titeln till tillkännagivandet om inledande, utan i avsnitt "2. Undersökt produkt". I detta avsnitt anges tydligt att den undersökta produkten omfattar "cyklar". Begreppet "cykel" är inte begränsat till cyklar med två hjul, utan omfattar även tre- och fyrehjuliga cyklar. Eftersom tvåhjuliga cyklar utgör den överlägset vanligaste cykeltypen, hänvisade titeln till dessa utan att undanta andra typer av cyklar från undersökningen.
- (73) Importören hävdade vidare att undersökningen särskilt var inriktad på tvåhjuliga cyklar. Kommissionen höll inte med om detta. Den hade inhämtat uppgifter som omfattade alla typer av elcyklar. Unionstillverkare och exportörer var skyldiga att ange antalet hjul för alla produkter de tillverkade och sålde på unionsmarknaden. Det är således klarlagt att trehjuliga cyklar identifierades och undersöktes separat under hela undersökningen. Eftersom tvåhjuliga cyklar utan tvekan är den vanligaste cykeltypen, är det inte överraskande att begreppet e-cyklar/elcyklar vanligtvis används för att hänvisa till alla typer av elcyklar, i undersökningen samt på marknaden. Detta innebär inte att andra typer av cyklar inte beaktades i undersökningen.
- (74) Slutsatsen är därför att speedbikes, elcyklar av kategori L1e-A och elektriska trehjulingar har samma grundläggande fysiska egenskaper samt slutanvändning som andra typer av elcyklar och därför inte kan undantas från produktdefinitionen i undersökningen.

3. DUMPNING

3.1 Normalvärde

3.1.1 Marknadsekonomisk status

- (75) Enligt artikel 2.7 b i grundförordningen ska kommissionen fastställa normalvärdet i enlighet med artikel 2.1–2.6 i den förordningen för de exporterande tillverkare i Kina som uppfyller kriterierna i artikel 2.7 c i grundförordningen och som därmed kan beviljas marknadsekonomisk status (dvs. bli behandlade som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden).
- (76) CCCMC hävdade att efter det att punkt 15 a ii i protokollet om Kinas anslutning till Världshandelsorganisationen (WTO) löpte ut den 11 december 2016 bör de allmänna reglerna för fastställande av normalvärde gälla för kinesiska exportörer. I detta avseende hävdade organisationen att det efter den 11 december 2016 strider mot unionens WTO-skyldigheter att använda en metod för länder som inte är marknadsekonomier för att fastställa normalvärdet. CCCMC hävdade även att normalvärdet inte kan grundas på ett jämförbart land, utan att det bör grundas på uppgifter om kinesisk försäljning och kostnader.
- (77) Tillkännagivandet om inledande offentliggjordes den 20 oktober 2017. Den relevanta lagstiftning som är tillämplig på detta förfarande är därför grundförordningen i dess lydelse vid tidpunkten för inledandet. Normalvärdet ska således fastställas på grundval av artikel 2.7 a och 2.7 b i grundförordningen, i den lydelse som var tillämplig på dagen för inledandet av denna undersökning i oktober 2017. CCCMC:s begäran avvisas därför.
- (78) De kriterier som fastställs i artikel 2.7 c i grundförordningen för behandling som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden anges endast upplysningsvis och är i korthet följande:
1. Affärsbeslut fattas på grundval av marknadsförhållanden och utan ett större statligt inflytande, och kostnader återspeglar marknadsvärdet.
 2. Företagen har en enda uppsättning räkenskaper som är föremål för en självständig revision i överensstämmelse med internationella redovisningsnormer och som tillämpas för alla ändamål.
 3. Det förekommer inga betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet.
 4. Rättssäkerhet och stabila villkor garanteras genom lagstiftning om konkurser och ägandeförhållanden.
 5. Valutaomräkning sker till marknadskurser.
- (79) För att kommissionen skulle kunna fastställa huruvida kriterierna i artikel 2.7 c i grundförordningen var uppfyllda inhämtade den de härför nödvändiga uppgifterna genom att be de exporterande tillverkarna att fylla i ansökningsformuläret för marknadsekonomisk status. Endast en exporterande tillverkare som ingick i urvalet, Giant Group, ansökte om marknadsekonomisk status och svarade inom tidsfristen.
- (80) Eftersom målet gällde närstående partner undersökte kommissionen huruvida gruppen av närstående företag i sin helhet uppfyllde villkoren för marknadsekonomisk status. Om ett dotterbolag eller annat närstående företag till den exporterande tillverkaren i Kina direkt eller indirekt ägnade sig åt tillverkning eller försäljning av den berörda produkten utfördes utredningen av marknadsekonomisk status följaktligen för varje närstående företag för sig samt för företagsgruppen i sin helhet.

- (81) Kommissionen inhämtade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga och kontrollerade alla uppgifter i ansökningarna om marknadsekonomisk status på plats hos de största juridiska personerna i gruppen.
- (82) Mot denna bakgrund fann kommissionen att Giant Group inte kunde visa att den uppfyllde kriterierna för marknadsekonomisk status i artikel 2.7 c i grundförordningen, särskilt kriterierna 1 och 3. Kommissionen avvisade därför ansökan om marknadsekonomisk status.
- (83) Giant Group kunde inte visa att det inte fanns något större statligt inflytande, och att kostnaderna för de viktigaste insatsvarorna i stort sett återspeglar marknadsvärdena vid dess tillverkning av den berörda produkten. Såsom förklarats i uppgifterna i ansökan om marknadsekonomisk status förvärvar Giant Group kinesiska rör och ramar för vilka priserna påverkas av de betydande snedvridningarna främst för aluminium på grund av större statligt inflytande. Mot denna bakgrund slog kommissionen fast att Giant Group inte hade visat att den uppfyllde kriterium 1 för marknadsekonomisk status.
- (84) Giant Group kunde heller inte visa att den inte var föremål för betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet. Enligt uppgifterna i ansökan om marknadsekonomisk status hade Giant Group dragit fördel av program för förmånlig skattebehandling, återbetalningar, finansiella förmåner och särskilda avdrag för uppkomna kostnader. Dessa fördelar anses, särskilt i kombination, utgöra en betydande snedvridning som överförs från det icke-marknadsekonomiska systemet. Således uppfyllde gruppen inte kriterium 3 för marknadsekonomisk status.
- (85) Kommissionen underrättade den berörda exporterande tillverkaren, myndigheterna i det berörda landet och unionsindustrin om undersökningsresultaten. Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på undersökningsresultaten och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden. Kommissionen beaktade de synpunkter som lämnats.
- (86) Efter utlämnandet av undersökningsresultaten beträffande marknadsekonomisk status lämnade Giant Group ett antal synpunkter.
- (87) Vad gäller kriterium 1 påstod Giant Group att priset på det aluminium som användes vid tillverkningen av elcyklar överensstämde med internationella priser, såsom det återspeglas på Londons metallbörs (LME, London Metal Exchange). Alternativt uppgav gruppen att snedvridningen inte kunde anses betydande, eftersom den påstådda snedvridningen värdemässigt hade en minimal påverkan.
- (88) Såsom kommissionen utförligt har förklarat i meddelandet av uppgifter är Shanghai Futures Exchange (SHFE) utformad på ett sätt som gör att den kinesiska regeringen kan utöva full kontroll över aluminiummarknaden. Det saknar betydelse för slutsatsen huruvida det förelåg större statligt inflytande om denna påverkan används för att fastställa priser på marknadsnivå eller inte, eller på grundval av andra överväganden och således med fluktuerande avvikelse från marknadsnivån. Ett större statligt inflytande kan anses föreligga när staten inte enbart kan påverka priserna marginellt, utan kan utöva väsentlig kontroll, oberoende av på vilket sätt denna kontroll faktiskt utövas.
- (89) Det faktum att det används en lägre andel aluminium vid tillverkningen av elcyklar jämfört med andra produkter ändrar inte det faktum att elcykeltillverkare bedriver sin verksamhet på en marknad med betydande snedvridningar. Kommissionen har i detta särskilda fall på grundval av de uppgifter som samlats in under undersökningen fastställt att aluminiumramen (tillverkad av aluminiumrör), oberoende av dess värde, är en av de viktigaste delarna vid tillverkningen av elcyklar, vilken påverkar alla andra delar och komponenter.
- (90) Vad gäller kriterium 3 hävdade Giant Group att den fördel som den differentierade skattesatsen medför är ett uttryck för Kinas legitima industripolitiska mål och inte kan anses utgöra en snedvridning som överförs från det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet. Dessutom påstod Giant Group att en sådan eventuell snedvridning inte är betydande. Vidare hävdar gruppen att den metod som har använts för att fastställa om det förmånliga beviljandet av markanvändningsrättigheterna utgör en betydande snedvridning var felaktig, eftersom den förmån som erhållits inte avskrivits under tillgångens livslängd.
- (91) Kommissionen höll inte med om att klassificeringen som betydande snedvridning i den mening som avses i artikel 2.7 c i grundförordningen i rättsligt eller faktiskt hänseende ska jämföras med konceptet "förmån" i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037⁽¹⁾ (nedan kallad *den grundläggande antisubventionsförordningen*). Det kan snarare anses vara ett koncept som är kännetecknande för den aktuella bedömningen under artikel 2.7 c i grundförordningen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 176, 30.6.2016, s. 55).

- (92) Kommissionen konstaterade att två bolag från gruppen hade erhållit en nästan fullständig återbetalning av priset för markanvändningsrättigheterna, medan ett tredje betalade en liten andel av värdet för priset för markanvändningsrättigheterna efter återbetalningen. Med hänsyn till industrins karaktär, där mark utgör den viktigaste tillgången och har väsentlig betydelse, kunde kommissionen endast konstatera att tillverkningskostnaderna och företagets finansiella situation är föremål för betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknads-ekonomiska systemet.
- (93) Slutsatsen att Giant Group inte bör beviljas marknadsekonomisk status kvarstår därför.
- (94) Kommissionen underrättade berörda parter om det slutliga fastställandet av marknadsekonomisk status.

3.1.2 Jämförbart land

- (95) I enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen fastställdes normalvärdet på grundval av priset eller det konstruerade värdet i ett tredjeland med marknadsekonomi (nedan kallat *jämförbart land*) för de exporterande tillverkare som inte beviljats marknadsekonomisk status. Det var därför nödvändigt att välja ut ett tredjeland med marknadsekonomi.
- (96) Förutom Schweiz, Japan och Taiwan, som angavs i tillkännagivandet om inledande, försökte kommissionen även identifiera tillverkare av den undersökta produkten i Australien, Mexiko, Sydkorea, Thailand, Turkiet och Förenta staterna. På grundval av den information som inkom bad kommissionen 27 kända tillverkare av den likadana produkten att tillhandahålla uppgifter. En tillverkare i Schweiz och en tillverkare i Taiwan besvarade frågeformuläret för tillverkare i det jämförbara landet. Viktig information saknades i svaret från tillverkaren i Taiwan, inbegripet tillverkningskostnaderna per produkttyp och inhemska försäljningssiffror. Trots uppmaningar från kommissionen kompletterade tillverkaren inte svaret, vilket innebar att det enda möjliga jämförbara landet var Schweiz.
- (97) CCCME hävdade att Schweiz var olämpligt som jämförbart land av flera olika skäl. För det första skiljer sig schweiziska elcyklar från de kinesiska, eftersom de har en centralmotor, medan de kinesiska elcyklarna främst har navmotorer (monterade i hjulen), vilket utgör olika tekniker. Därutöver använder de schweiziska företagen delar som skiljer sig betydligt från de kinesiska (kraftfullare centralmotorer, GPS-styrda regulatorer, pekskärmar etc.). För det andra tillverkar de schweiziska företagen främst sina egna varumärken medan kinesiska företag främst tillverkar originalutrustning (OEM) till unionsimportörerna. För det tredje är den sammanlagda tillverkningen i Schweiz mycket mindre än den i Kina. För det fjärde importerar de schweiziska företagen sina delar från unionen och Japan medan kinesiska företag köper inhemska delar. Slutligen importerar tre av de åtta schweiziska tillverkarna enbart kompletta elcyklar från Taiwan och säljer dessa vidare, och den största tillverkaren importerar alla delar från utlandet och sätter endast samman dem i Schweiz.
- (98) Även CEIEB gjorde gällande att Schweiz skulle vara olämpligt som jämförbart land. Organisationen påpekade att utvecklingsnivån i Schweiz skiljer sig väsentligen från i Kina och således även tillverkningskostnaderna (särskilt för arbetskraft). Vidare har ingen annan marknad i världen så stor andel speedbikes, vilka generellt är dyrare beroende på det typgodkännande som krävs enligt lag.
- (99) Undersökningen bekräftade att av de elcyklar som exporterades till unionen från Kina av de exporterande tillverkare som ingick i urvalet har den övervägande majoriteten navmotorer, medan alla elcyklar som såldes på den schweiziska marknaden av samarbetsvilliga tillverkare från det jämförbara landet under undersökningsperioden har centralmotorer. Normalt sett är motorn tillsammans med batteriet den enskilt dyraste delen från en elcykel. Centralmotorer och navmotorer utgör två olika tekniker med olika tekniska specifikationer och grad av komplexitet. Det är inte enbart priset som skiljer sig mellan centralmotorer och navmotorer, utan användningen av de olika motortyperna påverkar även andra delar. Till exempel har en elcykel med en centralmotor en annan, ofta dyrare, ram som är utformad för att passa till motorn. Detsamma gäller för hjulen i fråga om elcyklar med navmotorer. För elcyklar med centralmotorer krävs vissa ytterligare delar, såsom särskilda motorhållare, vilket inte är nödvändigt för elcyklar med navmotorer. Andra delar, såsom momentsensorer, skiljer sig åt beroende på motortyp.
- (100) Med tanke på att det är frågan om två olika tekniker med olika kostnadsstrukturer och priser, skulle användningen av Schweiz som jämförbart land inte ge kommissionen något normalvärde för den övervägande delen av importer, beroende på den påverkan på andra delar som hänvisats till ovan och svårigheterna att kvantifiera de ändringar som skulle krävas för att justera normalvärdet från Schweiz så att det motsvarar de produkttyper som exporteras från Kina till unionen.
- (101) Kommissionen har vidare beaktat exporten från de samarbetsvilliga tillverkarna från det jämförbara landet till andra länder men även denna utgjordes uteslutande av elcyklar med centralmotorer.
- (102) Kommissionen drog i detta skede således slutsatsen att Schweiz inte är ett lämpligt jämförbart land enligt artikel 2.7 a i grundförordningen.

- (103) Eftersom det inte fanns några andra lämpliga tredjeländer med marknadsekonomi drogs i enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen därför preliminärt slutsatsen att det inte var möjligt att fastställa normalvärdet för tillverkarna som ingick i urvalet baserat på de inhemska priserna eller konstruerade normalvärden i ett tredjeland med marknadsekonomi eller ett sådant tredjelands pris vid försäljning till andra länder, inklusive till unionen, och att det därför var nödvändigt att fastställa normalvärdet utifrån någon annan skälig grund, i detta fall på grundval av de priser som för närvarande betalas eller kan betalas i unionen för en likadan produkt. Detta ansågs lämpligt mot bakgrund av att Schweiz var olämpligt och det saknades annat samarbete såsom angetts i skälen 96 och 99–102. Dessutom fann kommissionen att detta var motiverat på grund av unionsmarknadens storlek, förekomsten av import och den kraftiga interna konkurrensen på unionsmarknaden för denna produkt.

3.1.3 Normalvärde

- (104) Eftersom marknadsekonomisk status inte beviljades i detta fall fastställdes normalvärdet för alla kinesiska exporterande tillverkare, såsom förklaras ovan i skäl 103, på grundval av de priser som för närvarande betalas eller kan betalas i unionen för en likadan produkt på grundval av de uppgifter som kontrollerats på plats hos de unionstillverkare som ingick i urvalet som förtecknas i skäl 51.
- (105) Normalvärdet för varje produkttyp grundades på det faktiska försäljningspriset (fritt fabrik), vilket justerats för att omfatta unionsindustrins vinstmål.
- (106) Det stora flertalet produkttyper som exporteras från Kina till unionen hade en motsvarighet i de produkttyper som tillverkades och såldes i unionen. I de sällsynta fall där det inte förelåg någon exakt motsvarighet med avseende på produktkontrollnummer, tog kommissionen bort egenskaper från numret en efter en till dess att en motsvarighet hittades. I vissa undantagsfall när de särskilda cykeltyperna inte tillverkades i unionen fastställdes den närmaste möjliga motsvarigheten på grundval av andra egenskaper. De exporterande tillverkarna har erhållit information om detaljerna från detta förfarande.

3.2 Exportpris

- (107) Exportförsäljningen till unionen från de exporterande tillverkarna som ingick i urvalet skedde direkt till oberoende kunder eller genom närstående eller icke-närstående företag som fungerar som importörer.
- (108) Om de exporterande tillverkarna exporterade den berörda produkten direkt till oberoende kunder i unionen fastställdes exportpriset på grundval av det pris som faktiskt betalats eller skulle betalas för den berörda produkten vid försäljning på export till unionen i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen.
- (109) Om de exporterande tillverkarna exporterade den berörda produkten till unionen via närstående företag som fungerar som importörer fastställdes exportpriset på grundval av den importerade produktens pris då den första gången såldes vidare till oberoende kunder i unionen, i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen. I sådana fall gjordes justeringar av priset för alla kostnader som tillkommit mellan importen och återförsäljningen, inbegripet försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst (9 %).

3.3 Jämförelse

- (110) Kommissionen jämförde normalvärdet och exportpriset för de exporterande tillverkarna i urvalet på grundval av priset fritt fabrik.
- (111) För att få en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset gjordes i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen justeringar för olikheter som påverkade priserna och prisernas jämförbarhet. Kommissionen gjorde följande justeringar av exportpriset på grundval av uppgifter som de exporterande tillverkarna i urvalet lämnat i sina svar på frågeformuläret och vid kontrollbesök: Bankavgifter, avgifter för hantering och lastning i exportlandet, kreditkostnader och vinster för icke-närstående handlare med avseende på närstående handlare i unionen.
- (112) CCCME och en exporterande tillverkare som ingick i urvalet argumenterade att exportpriset ska justeras uppåt på grund av att de exporterande tillverkarna är OEM-tillverkare för att säkerställa en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset.
- (113) CCCME hävdade att eftersom de flesta kinesiska elcykeltillverkare är OEM-tillverkare, säljs elcyklar som de har tillverkat till slutkonsumenter genom märkesimportörer och distributörer. Det pris som togs ut av slutkunderna omfattar både märkesimportörens påslag och distributörens påslag. CCCME noterade att märkesimportörer inom sektorn för elcyklar skiljer sig från vanliga importörer inom andra sektorer.

- (114) CCCME konstaterade att detta beror på att formgivning, forskning och utveckling för de flesta elcyklar som exporteras från Kina till unionen sköts av märkesimportörerna eller i samarbete mellan dem och exportören. I båda fallen har märkesimportörerna gjort stora investeringar som i stor utsträckning liknar dem från unionstillverkare. Utöver importpriset lägger märkesimportörerna på sitt eget varumärkesvärde när de fastställer sitt återförsäljningspris. Således ska exportpriset för kinesiska elcyklar justeras uppåt genom att märkesimportörens påslag läggs på innan det jämförs med normalvärdet.
- (115) Kommissionen övervägde att göra en lämplig justering under artikel 2.10 d (handelsled) i grundförordningen. De relevanta villkoren var emellertid inte uppfyllda, eftersom kommissionen inte fann några klara och tydliga olikheter vad gäller unionsindustrins funktioner och priser mellan deras OEM-försäljning och icke-OEM-försäljning på unionsmarknaden på produkttypnivå, i den mening som avses i artikel 2.10 d i) i grundförordningen. Inte heller var artikel 2.10 d ii i grundförordningen tillämplig, eftersom det relevanta handelsledet, OEM, finns på unionstillverkarnas inhemska marknad.
- (116) Kommissionen övervägde även en justering enligt artikel 2.10 k (andra faktorer) för att beakta märkesimportörernas kostnader för utformning, forskning och utveckling. I detta skede av undersökningen har de exporterande tillverkarna emellertid inte lämnat någon tillförlitlig kvantifiering av dessa kostnader till kommissionen. Således uppmanar kommissionen berörda parter att tillhandahålla en tillförlitlig och kontrollerbar kvantifiering av kostnaderna för en justering enligt artikel 2.10 k i grundförordningen.
- (117) CCCME:s begäran avvisades därför.
- (118) Enligt tre exporterande tillverkare som ingick i urvalet var den klassificering av produkttyp som kommissionen föreslagit otillräcklig när det gällde att skilja mellan elcyklar på olika prisnivåer. De begärde att kommissionen skulle utöka klassificeringen av produkttypen med flera egenskaper, nämligen:
- Växelförare – för att återspegla skillnaden mellan yttre och inre växelförare.
 - Broms – för att återspegla skillnaden mellan mekaniska och hydrauliska bromsar.
 - Fjädring – för att återspegla skillnaden mellan spiralfjädring, hydraulisk fjädring och luftfjädring.
 - Batteriegenskaper – tillägg av två olika kapaciteter – under 250Wh och mellan 250Wh och 350Wh.
- (119) Klaganden gjorde däremot gällande att priserna för olika delar inte i sig skiljer sig inom varje föreslagen egenskap. Vidare är elcyklar som har delar som påstås vara dyrare med avseende på varje föreslagen egenskap inte nödvändigtvis dyrare än de som innehåller delar som påstås vara billigare. Klaganden gav flera exempel på detta.
- (120) De exporterande tillverkarna motsatte sig i sin tur detta och påpekade exempelvis att klaganden i sina exempel jämförde en avancerad yttre växelförare (med tio växlar) med en enkel inre växelförare (med tre växlar). Detta är anledningen till att priset är liknande. På ett liknande sätt jämförs avancerade mekaniska bromsar med enkla hydrauliska bromsar. Den exporterande tillverkaren påpekade även att det inte kan anses ändamålsenligt att jämföra cyklar som innehåller olika delar för att bevisa att dessa delar inte påverkar priset på hela cykeln, eftersom det finns andra faktorer som medför skillnader än de aktuella delarna.
- (121) Kommissionen har beaktat båda uppsättningarna av synpunkter. Vad gäller de ytterligare egenskaperna noterar kommissionen att den inte har kunnat fastställa att en inre växelförare alltid är betydligt dyrare än en yttre eller att en hydraulisk broms alltid är betydligt dyrare än en mekanisk. Inom dessa underkategorier finns det delar som ligger i den övre och den under delen av prisspannet. Kommissionen drog därför slutsatsen att det inte verkar finnas någon klar betydande prisskillnad mellan delar inom de föreslagna ytterligare egenskaperna som skulle garantera en förändring av de produkttyper som fastställts i denna undersökning.
- (122) I detta skede av undersökningen fanns det inga bevis som motiverade justeringar på grundval av prisskillnader på delar inom de egenskaper som anges ovan, samt de ytterligare egenskaper som senare har gjorts gällande av de exporterande tillverkarna (nämligen antalet växlar och varumärket på centralmotorn). I kinesiska elcyklar som exporteras till unionen används en blandning av delar inom dessa egenskaper och såvitt kommissionen vet favoriseras inte någon viss typ. Detsamma kan sägas om de elcyklar som tillverkas i unionen. Kommissionen uppmanar återigen berörda parter att tillhandahålla sådana kontrollerbara bevis och sådan information för att den ska kunna slutföra sin bedömning av ovannämnda argument.

3.4 Dumpningsmarginaler

- (123) För de exporterande tillverkare som ingick i urvalet jämförde kommissionen det vägda genomsnittliga normalvärdet för varje typ av den likadana produkten med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den berörda produkten, i enlighet med artikel 2.11 och 2.12 i grundförordningen.
- (124) Dumpningsmarginalen för de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet fastställdes i enlighet med bestämmelserna i artikel 9.6 i grundförordningen. Denna marginal beräknades som ett vägt genomsnitt på grundval av de marginaler som fastställts för de exporterande tillverkare som ingick i urvalet.
- (125) För alla andra exporterande tillverkare i Kina fastställde kommissionen graden av samarbetsvilja i Kina. Den mättes genom en bedömning av de samarbetsvilliga exporterande tillverkarnas exportandel till unionen jämfört med den totala exportvolymen från det berörda landet till unionen.
- (126) Samarbetsviljan var hög. Därför fastställdes den övriga dumpningsmarginal som ska tillämpas på alla övriga exporterande tillverkare i Kina preliminärt till en nivå som motsvarade den högsta dumpningsmarginal som konstaterats för de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet.
- (127) De provisoriska dumpningsmarginalerna, uttryckta i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Tabell 1

| Företag | Provisorisk dumpningsmarginal |
|--|-------------------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd | 90,6 % |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd | 34,6 % |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 42,8 % |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd | 106,4 % |
| Samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet (se bilagan) | 51,0 % |
| Alla övriga företag | 106,4 % |

4. SKADA

4.1 Definition av unionsindustrin och unionstillverkningen

- (128) I början av skadeundersökningsperioden fanns det 41 tillverkare av den likadana produkten i unionen. Dessa tillverkare utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen. Fyra av dem upphörde med sin tillverkning under undersökningsperioden.
- (129) Unionens sammanlagda tillverkning under undersökningsperioden fastställdes till cirka 1,1 miljoner enheter. Kommissionen fastställde siffran på grundval av de uppgifter om förbrukning som Confederation of the European Bicycle Industry (nedan kallad CONEBI) lämnat in, importstatistik och förhållandet mellan försäljningen och tillverkningen från de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (130) En berörd part hävdade att två unionstillverkare även importerar elcyklar. De hävdade emellertid inte att dessa tillverkare skulle undantas från definitionen av unionsindustrin, eller tillhandahöll argument varför de skulle uteslutas. Import utgör inte i sig en anledning för uteslutande från definitionen av unionsindustrin.
- (131) En annan part påstod att företaget ATALA och dess närstående företag Accell Nederland inte skulle utgöra del av unionsindustrin, eftersom ATALA importerar elcyklar från Kina. Enligt villkoren i artikel 4.2 i grundförordningen är ATALA och Accell inte närstående. I vilket fall som helst utgör import inte i sig en anledning för uteslutande från definitionen av unionsindustrin.

- (132) Andra unionstillverkare som har begärt konfidentiell behandling har rapporterat import från Kina. Dessa företag utgör tillsammans med de som anges i skälen 130 och 131 mindre än 5 % av unionsindustrins tillverkning och försäljning. De har därför inte någon väsentlig inverkan på skadeindikatorerna från unionsindustrin i dess helhet. Huruvida dessa företag anses utgöra del av unionsindustrin eller inte har ingen väsentlig inverkan på skadeanalysen. Denna fråga kommer att undersökas ytterligare för det slutgiltiga undersökningsresultatet.

4.2 Förbrukning i unionen

- (133) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av den information som CONEBI lämnat.
- (134) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Förbrukning i unionen (enheter)

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Unionen totalt, förbrukning (enheter) | 1 139 000 | 1 363 842 | 1 666 251 | 1 982 269 |
| <i>Index</i> | 100 | 120 | 146 | 174 |

Källa: CONEBI.

- (135) Förbrukningen i unionen ökade stadigt från 1,1 miljoner enheter 2014 till nästan 2 miljoner enheter under undersökningsperioden, vilket återspeglar en tillväxt på 74 % under skadeundersökningsperioden. Denna utveckling beror på en ökad miljömedvetenhet och fortsatta investeringar i marknadsföring och reklam och i den tekniska utvecklingen av elcyklar.

4.3 Import från Kina

4.3.1 Den kinesiska importens volym och marknadsandel

- (136) Sedan 2017 har elcyklar klassificerats enligt KN-nummer 8711 60 10. Före 2017 klassificerades elcyklar enligt (ex) KN-nummer 8711 90 10, vilket även omfattade andra produkter. För att övervinna detta problem lämnade klaganden in detaljerad kinesisk tullstatistik i vilken den kinesiska exporten av elcyklar kunde identifieras.
- (137) Kommissionen fastställde exportvolymen med hjälp av uppgifter från Eurostat genom att till det relevanta HS-numret extrapolera andelen kinesisk export av elcyklar (såsom fastställts ovan) av den totala exporten från Kina under samma HS-nummer. För de nio månaderna under 2017 grundas den kinesiska importstatistiken direkt på Eurostat.
- (138) Importens marknadsandel fastställdes sedan genom att importvolymerna jämfördes med förbrukningen i unionen, vilken framgår av tabell 2 i skäl 134.
- (139) Importen till unionen från Kina utvecklades på följande sätt:

Tabell 3

Importvolym (enheter) och marknadsandel

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Importvolym från Kina (enheter) | 199 728 | 286 024 | 389 046 | 699 658 |
| <i>Index</i> | 100 | 143 | 195 | 350 |
| Marknadsandel (%) | 18 | 21 | 23 | 35 |
| <i>Index</i> | 100 | 120 | 133 | 201 |

Källa: Eurostat, kinesisk exportstatistik.

- (140) Importvolymen från Kina mer än tredubblades och ökade från nästan 200 000 enheter år 2014 till nästan 700 000 enheter under undersökningsperioden. Tillväxttakten ökade mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (141) Samtidigt ökade den kinesiska importens marknadsandel på unionsmarknaden, från 17 % år 2014 till 35 % under undersökningsperioden.
- (142) CCCME ställde sig tvekan till tillförlitligheten från den kinesiska tullstatistik som klaganden ingett och begärde att den detaljerade statistiken och källan till dessa uppgifter skulle lämnas ut.
- (143) Klaganden lade fram detaljerad statistik för kommissionen till stöd för sitt klagomål. Klaganden tillhandahöll även de aggregerade exportsiffrorna per år i den icke-konfidentiella versionen av klagomålet. Klaganden uppgav vidare den kinesiska tullen som källa och nämnde de nummer som använts samt förklarade vilken metod som använts för att utesluta andra produkter än den berörda produkten.
- (144) Kommissionen fastställde genom en kontroll av dessa uppgifter att klaganden hade förvärvat denna tullstatistik från ett sedan länge etablerat kinesiskt företag som är specialiserat inom detta område och att samma information fanns tillgänglig från andra kinesiska tjänsteleverantörer.
- (145) Verifieringen visade även att klaganden hade tillhandahållit en korrekt beskrivning av den metod som använts för att fastställa exporten av elcyklar från Kina i den offentliga versionen.
- (146) Dessutom dubbelkontrollerades de detaljerade uppgifter som klaganden ingett mot andra informationskällor och visade sig vara tillförlitliga. Ingen annan part har föreslagit alternativa informationskällor eller metoder.
- (147) Kommissionen slog även fast att de detaljerade uppgifterna och identiteten för de företag som tillhandahållit denna information var av konfidentiell natur i den mening som avses i artikel 19.1 i grundförordningen. Det skulle medföra betydande negativ inverkan för den person som tillhandahållit informationen eller för den person från vilken informationen har förvärvats om denna persons identitet skulle röjas.
- (148) Under dessa omständigheter och med beaktande av den utsträckning i vilken de aggregerade uppgifterna och metoden i den icke-konfidentiella versionen har lämnats ut, ansåg kommissionen att det inte är nödvändigt att den berörda parten har tillgång till ingångsuppgifterna och identiteten för det företag som har sålt dem vidare för att denne ska kunna utöva sin rätt till försvar.
- (149) CCCME:s argument måste därför avvisas.
- (150) Berörda parter hävdade att importen från Kina har följt marknadstrenderna, eftersom såväl konsumtionen i unionen som den kinesiska exporten växte. Det ska emellertid noteras att det föreligger stora skillnader mellan tillväxten från den kinesiska exporten och konsumtionen i unionen. Mellan 2014 och undersökningsperioden växte den kinesiska importen med 250 %, medan konsumtionen i unionen ökade i en betydligt långsammare takt med 74 %. Trenden var således densamma, men däremot skiljde sig ökningen väsentligen åt vad gäller storleken.

4.3.2 Priser för importen från Kina och prisunderskridande

- (151) Kommissionen har fastställt importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostat med tillämpning av den metod som beskrivs i skäl 137.
- (152) Det genomsnittliga priset för importen till unionen från Kina utvecklades på följande sätt:

Tabell 4

Importpriser (euro/enhet)

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|-------|------|------|------|-----|
| Kina | 472 | 451 | 477 | 422 |
| Index | 100 | 96 | 101 | 89 |

Källa: Eurostat, kinesisk exportstatistik.

- (153) Det genomsnittliga priset på importen från Kina minskade med 11 % mellan 2014 och undersökningsperioden, med en första minskning på 4 % mellan 2014 och 2015 och en andra minskning på 12 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (154) Prisutvecklingen är inte helt tillförlitlig, eftersom den detaljerade produkttypmixen inte är känd, vilket beror på den allmänna karaktären hos Eurostats statistik. Kommissionen noterade emellertid att de genomsnittliga importpriserna från Kina var betydligt lägre än såväl unionstillverkarnas priser som importpriser från övriga tredjeländer. Dessutom sjönk det genomsnittliga priset för import från Kina fastän kinesiska exportörer utökade produktsortimentet på unionsmarknaden och inkluderade dyrare elcyklar.
- (155) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra
1. det vägda genomsnittliga försäljningspriset per produkttyp som de fyra unionstillverkarna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån fritt fabrik och
 2. motsvarande vägda genomsnittliga priser per produkttyp för importen från de exporterande tillverkare från Kina som ingick i urvalet till den första oberoende kunden på unionsmarknaden, fastställda till cif-nivån, med lämpliga justeringar för tullar på 6 % och importkostnader.
- (156) MOFCOM hävdade att olika aspekter skulle beaktas vid analysen av prisunderskridandet, såsom vilken typ av elcykel det är frågan om (t.ex. elektriska citycyklar och MTB-cyklar), motorns placering (nav- eller centralmotor), batteriets effekt och av vilket material elcykeln är tillverkad (t.ex. stål, aluminium, kol). Det bekräftades att alla dessa faktorer beaktades vid analysen av prisunderskridandet.
- (157) Kommissionen gjorde en prisjämförelse för varje enskild produkttyp för transaktioner, efter justering av priserna där detta var nödvändigt och efter avräkning av avdrag och rabatter. Vad gäller handelsled för dessa transaktioner fastställdes det att både de unionstillverkare som ingick i urvalet och de kinesiska exportörer som ingick i urvalet säljer till OEM-kunder samt under sitt eget varumärke. Det undersöktes därför huruvida det var motiverat med en justering av handelsled. I detta hänseende undersökte kommissionen huruvida det föreligger klara och tydliga prisskillnader mellan försäljning till OEM-kunder och försäljning under deras eget varumärke. Det fastställdes att det inte fanns någon sådan klar och tydlig prisskillnad vad gäller försäljningen från de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (158) Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av omsättningen för de fyra unionstillverkare som ingick i urvalet under undersökningsperioden. Det framgick att prisunderskridandemarginalerna uppgick till mellan 16,2 % och 41 %.

4.4 Unionsindustrins ekonomiska situation

4.4.1 Allmänna anmärkningar

- (159) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen omfattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som var av betydelse för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.
- (160) Såsom anges i skäl 28 tillämpades ett stickprovsförfarande för fastställandet av den skada som unionsindustrin eventuellt lidit.
- (161) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen på makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer.
- (162) Kommissionen bedömde de makroekonomiska indikatorerna (tillverkning, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, tillväxt, produktivitet samt dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning) på grundval av de uppgifter som lämnats av CONEBI, importstatistiken och de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (163) Kommissionen har kontrollerat de uppgifter om förbrukningen som CONEBI har ingett. Kommissionen fastställde att denna information faktiskt grundades på information som samlats in från nationella intresseorganisationer för europeiska tillverkare, att den härstammade från företagsdeklarationer eller rimliga uppskattningar och att den stöddes av lämplig dokumentation och lämpliga forskningsförfaranden.

- (164) Indikatorerna för unionsindustrins försäljning, tillverkning, kapacitet och sysselsättning härstammar från denna information. De har uppskattats på grundval av de relevanta andelarna från de unionstillverkare som ingick i urvalet. Detta tillvägagångssätt följer den metod som klaganden beskrivit i den icke-konfidentiella versionen av klagomålet. Inga berörda parter lämnade synpunkter på denna metod.
- (165) På grundval av ovanstående ansåg kommissionen att de makroekonomiska uppgifterna är representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.
- (166) Kommissionen bedömde de mikroekonomiska indikatorerna (genomsnittliga försäljningspriser per enhet, arbetskraftskostnader, kostnader per enhet, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet) på grundval av uppgifterna i frågeformulärssvaren från unionstillverkarna i urvalet, vilka kontrollerats. Dessa uppgifter avsåg de unionstillverkare som ingick i urvalet.

4.4.2 Makroekonomiska indikatorer

4.4.2.1 Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (167) Den totala unionstillverkningen, produktionskapaciteten och kapacitetsutnyttjandet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Produktionsvolym (enheter) | 842 531 | 987 111 | 1 108 087 | 1 089 541 |
| <i>Index</i> | 100 | 117 | 132 | 129 |
| Produktionskapacitet (enheter) | 1 140 553 | 1 397 145 | 1 694 853 | 1 538 347 |
| <i>Index</i> | 100 | 122 | 149 | 135 |
| Kapacitetsutnyttjande (%) | 74 | 71 | 65 | 71 |
| <i>Index</i> | 100 | 96 | 89 | 96 |

Källa: CONEBI, de unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (168) Unionsindustrins tillverkningsvolym ökade med 29 % under skadeundersökningsperioden trots en minskning på 2 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (169) Ökningen av tillverkningen berodde på den ökade konsumtionen. Tillverkningen måste planeras i förväg för mycket korta försäljningssäsonger och tillverkarna måste därför i viss utsträckning förlita sig på försäljningsprognoser. Produktionsminskningen mellan 2016 och undersökningsperioden var därför huvudsakligen kopplad till en fortsatt förlust av marknadsandelar på grund av import från Kina som tvingade unionsindustrin att omvärdera sina förväntningar.
- (170) Produktionskapaciteten ökade med 35 % mellan 2014 och undersökningsperioden. Produktionskapaciteten ökade med 49 % mellan 2014 och 2016 och minskade sedan med 9 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (171) Kapacitetsutnyttjandet minskade från 74 % 2014 till 71 % under undersökningsperioden. Kapacitetsutnyttjandet minskade från 74 % till 65 % mellan 2014 och 2016 på grund av att kapaciteten växte snabbare än tillverkningen. Denna trend vände mellan 2016 och undersökningsperioden när kapaciteten minskade i större utsträckning än produktionsnedgången, vilket ledde till att kapacitetsutnyttjandet ökade från 65 % till 71 %.
- (172) Kapaciteten motsvarar det teoretiska antal elcyklar som kan tillverkas med tillgängliga produktionslinjer. De produktionslinjer som för närvarande används för att tillverka elcyklar utgör huvudsakligen en omställning från befintliga produktionslinjer som tidigare använts för konventionella cyklar. En sådan omställning kan göras snabbt och till låga kostnader. Tillverkningskapaciteten för elcyklar svarar för en liten del av den befintliga kapaciteten för tillverkning av konventionella cyklar. Detta innebär att indikatorerna för kapacitet och kapacitetsutnyttjande har begränsad betydelse, eftersom de kan anpassas så att marknadsutvecklingen beaktas. I detta särskilda fall slog kommissionen även fast att det för en omställning mellan konventionella cyklar och elcyklar inte heller krävs några betydande investeringar (som påverkar kassaflödet, kapitalanskaffningsförmågan eller den fortsatta verksamheten), betydande fasta kostnader (med betydande inverkan på lönsamheten kopplad till utnyttjandet) eller utgör ett hinder mot en ökad tillverkning.

4.4.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

- (173) Unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 6

Försäljningsvolym och marknadsandel

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|---|---------|---------|-----------|-----------|
| Sammanlagd försäljningsvolym på unionsmarknaden (enheter) | 862 168 | 941 937 | 1 074 335 | 1 042 268 |
| <i>Index</i> | 100 | 109 | 125 | 121 |
| Marknadsandel (%) | 76 | 69 | 64 | 53 |
| <i>Index</i> | 100 | 91 | 85 | 69 |

Källa: CONEBI, de unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (174) Unionsindustrins försäljningsvolym ökade med 21 % under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins försäljningsvolym ökade med 25 % mellan 2014 och 2016 och minskade sedan med 3 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (175) Precis som när det gällde utvecklingen av produktionsvolymen berodde ökningen av försäljningsvolymen mellan 2014 och 2016 på den ökade konsumtionen. Minskningen av försäljningsvolymen mellan 2016 och undersökningsperioden hade ett direkt samband med den fortsatta förlusten av marknadsandelar på grund av import från Kina.
- (176) Unionsindustrins försäljning ökade i en mycket långsammare takt än utvecklingen av konsumtionen. Till följd av detta minskade unionsindustrins marknadsandel betydligt, från 76 % år 2014 till 53 % under undersökningsperioden.

4.4.2.3 Tillväxt

- (177) Unionsindustrin kunde inte dra nytta av konsumtionstillväxten mellan 2014 och undersökningsperioden fullt ut. Konsumtionen ökade med 74 % och unionsindustrin lyckades endast öka sin försäljning med 21 %. Följaktligen förlorade unionsindustrin betydande marknadsandelar (23 procentenheter). På grund av dumpad import från Kina var unionsindustrin tvungen att minska sin tillverkning, försäljning, antalet anställda och kapacitet mellan 2016 och undersökningsperioden.

4.4.2.4 Sysselsättning och produktivitet

- (178) Sysselsättningen och produktiviteten utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Sysselsättning och produktivitet

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Antal anställda | 2 577 | 3 030 | 3 546 | 3 610 |
| <i>Index</i> | 100 | 118 | 138 | 140 |
| Produktivitet (enheter per anställd) | 327 | 326 | 312 | 302 |
| <i>Index</i> | 100 | 100 | 96 | 92 |

Källa: CONEBI, de unionstillverkare som ingick i urvalet.

(179) Sysselsättningsnivån inom unionsindustrin ökade med 40 % under skadeundersökningsperioden. Den största delen av denna ökning skedde mellan 2014 och 2016. Sysselsättningen ökade med 2 % mellan 2016 och undersökningsperioden.

(180) Eftersom sysselsättningen ökade snabbare än tillverkningen minskade produktiviteten med 8 %.

4.4.2.5 Dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning

(181) Inverkan av de faktiska dumpningsmarginalernas storlek på unionsindustrin var betydande på grund av den kinesiska importens volymer och priser.

(182) Det finns ingen bevisning om tidigare dumpning.

4.4.3 Mikroekonomiska indikatorer

4.4.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

(183) De vägda genomsnittliga försäljningspriser per enhet som de fyra unionstillverkarna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Försäljningspriser i unionen

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (i euro/enhet) | 1 112 | 1 156 | 1 237 | 1 276 |
| <i>Index</i> | 100 | 104 | 111 | 115 |
| Tillverkningskostnad per enhet (euro per enhet) | 1 068 | 1 134 | 1 173 | 1 234 |
| <i>Index</i> | 100 | 106 | 110 | 116 |

Källa: De unionstillverkare som ingick i urvalet.

(184) Det genomsnittliga försäljningspriset från de unionstillverkare som ingick i urvalet ökade med 15 % under skadeundersökningsperioden, i överensstämmelse med ökningen av de genomsnittliga tillverkningskostnaderna, vilka ökade med 16 %.

(185) Eftersom de genomsnittliga kostnaderna och priserna påverkas av den produktmix som dessa tillverkare säljer, betyder detta inte att kostnaderna och priserna för en jämförbar produkt ökade med 16 % under skadeundersökningsperioden.

4.4.3.2 Arbetskraftskostnad

(186) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för de fyra unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro) | 38 348 | 37 042 | 34 818 | 34 659 |
| <i>Index</i> | 100 | 97 | 91 | 90 |

Källa: De unionstillverkare som ingick i urvalet.

(187) Under skadeundersökningsperioden minskade de genomsnittliga arbetskraftskostnaderna per anställd med 10 % på grund av ökningen av antalet fabriksarbetare i förhållande till antalet anställda inom försäljning och administration.

4.4.3.3 Lagerhållning

- (188) Lagernivåerna hos de fyra unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 10

Lager

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Utgående lager (enheter) | 59 375 | 73 521 | 90 573 | 98 412 |
| <i>Index</i> | 100 | 124 | 153 | 166 |

Källa: De unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (189) Nivån på de utgående lagren hos de fyra unionstillverkarna i urvalet ökade med 66 % under skadeundersökningsperioden.
- (190) Det ska noteras att lagernivåerna under undersökningsperioden mättes i slutet av september när lagernivåerna normalt sett är låga, eftersom det sammanfaller med slutet av försäljningssäsongen. Tvärtom mättes lagernivåerna under de andra perioderna i slutet av december när lagernivåerna normalt sett är höga inför nästa försäljningssäsong.
- (191) Ökningen av lagernivåerna var därför betydande. Detta berodde på den allmänna marknadsutvecklingen och det faktum att produktionsvolymerna inte tillnärmelsevis motsvarade ökningen av konsumtionen samt på att försäljningsvolymerna ökade ännu långsammare än tillverkningen, vilket ledde till ökande lager, något framgår särskilt tydligt i slutet av undersökningsperioden

4.4.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (192) Lönsamheten, kassaflödet, investeringarna och räntabiliteten för de fyra unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 11

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|---|-----------|-------------|------------|------------|
| Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (procent av omsättningen) | 2,7 | 4,3 | 3,8 | 3,4 |
| <i>Index</i> | 100 | 160 | 142 | 125 |
| Kassaflöde (euro) | 5 178 860 | - 5 433 666 | 17 079 409 | 4 955 399 |
| <i>Index</i> | 100 | - 105 | 330 | 96 |
| Kassaflöde (i procent av omsättningen) | 1,1 | - 1,0 | 2,5 | 0,6 |
| <i>Index</i> | 100 | - 89 | 218 | 55 |
| Investeringar (i euro) | 6 775 924 | 17 773 148 | 7 888 936 | 11 965 802 |
| <i>Index</i> | 100 | 262 | 116 | 177 |
| Räntabilitet (%) | 18 | 30 | 38 | 37 |
| <i>Index</i> | 100 | 164 | 213 | 203 |

Källa: De unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (193) Kommissionen fastställde lönsamheten för de fyra unionstillverkare som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen som en procentandel av omsättningen för denna försäljning.

- (194) Vinstmarginalerna startade från en låg nivå på 2,7 % 2014, för att sedan öka till 4,3 % 2015 och därefter minska till 3,4 % under undersökningsperioden.
- (195) Nettokassaflödet visar unionstillverkarnas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet minskade med 4 % under skadeundersökningsperioden och blev negativt 2015. Det täckte inte de investeringar som gjorts under skadeundersökningsperioden.
- (196) Jämförelsen mellan vinstmarginalen som andel av omsättningen med det tillämpliga kassaflödet uttryckt på samma sätt visar på att vinst i mycket låg utsträckning omvandlades till kassaflöde beroende på variationerna i lagerhållning.
- (197) Investeringarna ökade med 77 % under skadeundersökningsperioden medan de endast svarade för 2 % av försäljningen.
- (198) Räntabiliteten ökade med 103 % under skadeundersökningsperioden. Medan elcykelindustrin i strukturellt hänseende utgör en kontantintensiv verksamhet, krävs det inte några stora tillgångar för att bedriva verksamheten och i allmänhet utnyttjas befintliga tillgångar från tillverkningen av konventionella cyklar. I detta sammanhang är räntabiliteten av begränsad betydelse.
- (199) Unionsindustrins dåliga ekonomiska resultat vad gäller vinster och kassaflöde under undersökningsperioden gjorde att den fick sämre kapitalanskaffningsförmåga.

4.4.4 Slutsats om skada

- (200) Mot bakgrund av den ökande dumpade importen från Kina kunde unionsindustrin inte dra fördel av tillväxten på marknaden för elcyklar. Försäljningen ökade med 21 % under skadeundersökningsperioden medan konsumtionen ökade med 74 %. Under samma period förlorade unionsindustrin 23 procentenheter av marknadsandelarna, av vilka 18 % gick till kinesisk import som underskred unionsindustrins priser med 16 till 43 % under undersökningsperioden.
- (201) Pressen på försäljningen var kännbar med avseende på tillverkning, lager, kapacitet, kapacitetsutnyttjande och sysselsättning. Tillverkningen ökade i stort sett i samma takt som konsumtionen mellan 2014 och 2015 (+ 17 % respektive + 20 %). Efter 2015 tvingades unionsindustrin emellertid att omvärdera sin förväntade försäljning. Produktionstrenden avvek sedan i betydande och allt större utsträckning från den allmänna marknadsutvecklingen, där tillverkningen ökade med 12 procentenheter och konsumtionen med 54 procentenheter mellan 2015 och undersökningsperioden.
- (202) Förutom under 2014 var produktionen emellertid systematiskt högre än försäljningen, vilket medförde en betydande ökning av lagernivåerna. Produktionskapaciteten som hade ökat i överensstämmelse med konsumtionen fram till 2016, minskade för att motverka försämringen av kapacitetsutnyttjandegraden, vilken minskade med 9 procentenheter mellan 2014 och 2016.
- (203) Sammantaget minskade tillverkningen, lagernivåerna var högre än innan försäljningssäsongen, kapaciteten minskade, sysselsättningen avstannade medan importen från Kina ökade med 155 procentenheter mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (204) Prispressen och oförmågan att uppnå stordriftsfördelar på en gryende marknad gjorde att lönsamheten för unionsindustrin höll sig på en låg nivå under skadeundersökningsperioden. Denna låga vinstnivå och variationen i lager medförde låga kassaflöden som understeg investeringsnivån under skadeundersökningsperioden och ledde till ytterligare sårbarhet för denna kontantintensiva verksamhet som är starkt beroende av tillförd likviditet från banker. Fyra tillverkare gick i konkurs under undersökningsperioden.
- (205) Skadeindikatorerna för tillväxt, marknadsandelar, kapacitet, kapacitetsutnyttjande, lager, vinstmarginaler, kassaflöde och kapitalanskaffningsförmåga utvecklades negativt. Endast den starka underliggande ökade efterfrågan gjorde att andra indikatorer inte också blev negativa.
- (206) Mot denna bakgrund drar kommissionen i detta skede slutsatsen att unionsindustrin lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen.

5. ORSAKSSAMBAND

- (207) I enlighet med artikel 3.6 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den dumpade importen från Kina vållade unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 3.7 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha vållat unionsindustrin skada.

- (208) Kommissionen säkerställde att all eventuell skada som vållats av andra faktorer än den dumpade importen från Kina inte tillskrevs den dumpade importen. Det rör sig om följande faktorer: import från övriga tredjeländer, unionstillverkarnas exportförsäljningsresultat och en påstådd inverkan på investeringar och kapacitetsökningar.

5.1 Verknningar av den dumpade importen

- (209) Priserna för den dumpade importen från Kina underskred unionsindustrins priser i en betydande utsträckning under undersökningsperioden, varvid prisunderskridandemarginalerna varierade mellan 16,2 % och 43,2 %. Under skadeundersökningsperioden förlorade unionsindustrin 23 procentenheter av marknadsandelarna på en marknad som växte med 74 % medan importen från Kina ökade med 250 % och ökade sin marknadsandel med 17 procentenheter från 18 % till 35 %. Pristrycket genom dumpad import från Kina gjorde att vinsten och kassaflödet hölls på nedpressade nivåer.

5.2 Verknningar av andra faktorer

5.2.1 Import från tredjeländer

- (210) Importvolymen från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 12

Import från tredjeländer

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

| Land | | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|------------------------------------|---------------------------|--------|---------|---------|---------|
| Totalt alla tredjeländer utom Kina | Volym (enheter) | 77 104 | 135 881 | 202 870 | 240 343 |
| | <i>Index</i> | 100 | 176 | 263 | 312 |
| | Marknadsandel (%) | 7 | 10 | 12 | 12 |
| | Genomsnittligt pris (EUR) | 641 | 666 | 828 | 897 |
| | <i>Index</i> | 100 | 104 | 129 | 140 |

Källa: Eurostat.

- (211) Importvolymen från övriga tredjeländer än Kina utvecklades starkt och ökade sin marknadsandel från 7 % 2014 (77 000 enheter) till 12 % (240 000 under undersökningsperioden). Denna ökningstakt minskade emellertid när de kinesiska exportörerna förstärkte sin verksamhet efter 2015.
- (212) Denna import härstammade nästan uteslutande från Taiwan och Vietnam. Efter 2015 noterade kommissionen emellertid en långsammare ökning av importen från Vietnam, vilket kan förklaras av en betydande och ökande prisskillnad i förhållande till import från Kina. På liknande sätt ägde den fortsatta ökningen av import från Taiwan rum mot bakgrund av en lika betydande prisökning, vilket talar för att denna import kan ha utvecklat sig mot de högre prissegmenten på marknaden.
- (213) I genomsnitt var priserna för import från Taiwan och Vietnam lägre än priserna från unionsindustrin. Mot bakgrund av den stora prisvariationen på elcyklar kan kommissionen emellertid inte dra slutsatsen att denna import underskrider unionsindustrins priser vid en jämförelse mellan likvärdiga elcyklar. Dessutom ökade deras genomsnittliga priser medan de genomsnittliga priserna för import från Kina minskade.
- (214) Skillnaden mellan priserna på importen från Vietnam och unionsindustrins priser var emellertid betydande och det kan inte uteslutas att de har bidragit marginellt till skadan. Importen från Vietnam upphörde emellertid att vinna marknadsandelar efter 2015 och deras volymer förblev små.
- (215) Importen från alla andra länder än Kina minskade således inte orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit och den kunde endast ha haft en marginell inverkan på skadan.

5.2.2 Unionsindustrins exportresultat

- (216) Exportvolymen för de fyra unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 13

Exportresultat för unionstillverkarna i urvalet

| | 2014 | 2015 | 2016 | UP |
|------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| Exportvolym (enheter) | 5 539 | 14 529 | 24 922 | 21 548 |
| <i>Index</i> | 100 | 262 | 450 | 389 |
| Genomsnittligt pris (i euro) | 1 570 | 680 | 676 | 907 |
| <i>Index</i> | 100 | 43 | 43 | 58 |

Källa: De unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (217) Exporten från de unionstillverkare som ingår i urvalet till länder utanför EU var försumbar (3 % av den totala försäljningsvolymen under skadeundersökningsperioden). Inte ens om minskningen av det genomsnittliga priset beaktas kan unionsindustrins exportresultat ha orsakat skadan.

5.2.3 Investeringar och kapacitetsökningar

- (218) CCCME hävdade att de investeringarna i kapacitet som gjordes 2016 medförde ett överskott av produktionskapacitet som överskred alla realistiska försäljningsprognoser, vilket både minskade kapacitetsutnyttjandet väsentligen och påverkade lönsamheten allvarligt.
- (219) Kommissionen avvisade detta påstående. För det första kan man inte säga att investeringarna i kapacitet överskred alla realistiska försäljningsprognoser. Såsom visas i tabell 5 ovan, ökade produktionskapaciteten med 300 000 enheter mellan 2015 och 2016. Detta överensstämde helt med konsumtionsökningen mellan 2015 och 2016, vilken även var 300 000 enheter såsom visas i tabell 2 ovan. På grund av illojalt tryck genom dumpad kinesisk import minskade unionsindustrin därefter sin produktionskapacitet mellan 2016 och undersökningsperioden med mer än 150 000 enheter, trots en ytterligare tillväxt på marknaden med över 300 000 enheter.
- (220) För det andra noterade kommissionen att kapitalutgifterna inte låg på en hög nivå. De utgjorde tvärtom mindre än 2 % av den totala omsättningen under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrin omvandlade befintliga produktionslinjer och kapacitetsökningen drev därför inte upp kapitalutgifterna i någon betydande utsträckning.
- (221) För det tredje beaktades inte kapitalutgifter för lönsamheten (utom för avskrivning och amortering, vilka inte ökade väsentligen) eller kassaflödet (vilka är på operativ nivå). Därför var det inte korrekt att tolka någon av dessa indikatorer på grundval av investeringsnivån.
- (222) Slutligen visade kommissionens indikatorer att produktionskostnaderna ökade i överensstämmelse med försäljningspriserna. Följaktligen kan det inte påstås att kapacitetsökningen påverkade tillverkningskostnaderna på ett oproportionerligt sätt.

5.3 Slutsats om orsakssamband

- (223) Kommissionen fastställde preliminärt att det fanns ett orsakssamband mellan den skada som unionstillverkarna lidit och den dumpade importen från Kina.
- (224) Kommissionen har särskilt och avgränsat verkningarna av alla kända faktorer som har betydelse för unionsindustrins situation från den dumpade importens skadevållande verkningar.
- (225) De övriga faktorer som identifierats, såsom importen från övriga tredjeländer, unionstillverkarnas exportresultat och en påstådd inverkan på investeringar och kapacitetsökningar, konstaterades preliminärt inte minska det orsakssamband som fastställdes, inte ens om hänsyn togs till deras eventuella sammantagna verkan.
- (226) Mot denna bakgrund drar kommissionen i detta skede slutsatsen att den väsentliga skada som unionsindustrin lidit orsakats av den dumpade importen från Kina och att de övriga faktorerna, oavsett om de bedömdes var och en för sig eller sammantaget, inte minskade orsakssambandet mellan skadan och den dumpade importen.

6. UNIONENS INTRESSE

- (227) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den med säkerhet kunde fastslå att det inte låg i unionens intresse att vidta åtgärder i detta fall, trots att skadevållande dumpning konstaterats föreligga. Unionens intresse fastställdes på grundval av en bedömning av alla de olika parternas intressen, däribland unionsindustrins, importörernas och användarnas intresse.

6.1 Leverantörernas intresse

- (228) CONEBI, som samordnar nationella intresseorganisationer som både företräder cykeltillverkare och leverantörer av delar stödde införandet av åtgärder. Inga leverantörer lämnade emellertid individuella synpunkter i denna undersökning.
- (229) Enligt de siffror som CONEBI har lämnat, tillverkas cykeldelarna (både för elcyklar och konventionella cyklar) av 424 företag i 19 medlemsstater, som sysselsätter nästan 21 000 anställda, vilka investerade över 660 miljoner euro i tillverkning och innovation år 2016.
- (230) Kommissionen drar preliminärt slutsatsen att det gynnar unionsindustrins leverantörer att en antidumpningstull införs.

6.2 Unionsindustrins intresse

- (231) Unionsindustrin består av såväl stora som små och medelstora företag och hade ca 3 600 anställda som var direkt sysselsatta, utspridda på tolv medlemsstater under skadeundersökningsperioden. Eftersom konsumtionen av elcyklar fortfarande utgör en liten andel av den sammantagna cykelmarknaden, medför den snabba förskjutningen av efterfrågan från konventionella cyklar till elcyklar dessutom en strukturell utmaning när det gäller att bibehålla verksamhetsnivån, mervärdet och arbetstillfällena inom hela cykelindustrin.
- (232) Såsom framgår av avsnitt 4.4.4 visar analysen av hur skadeindikatorerna utvecklats sedan början av skadeundersökningsperioden att hela unionsindustrin fått en försämrad situation och påverkats negativt av den dumpade importen.
- (233) Det är kommissionens avsikt att införandet av en provisorisk antidumpningstull ska göra det möjligt för alla tillverkare att omfattas av rättvisa handelsvillkor när de bedriver sin verksamhet på unionsmarknaden. Vidtas inga åtgärder är det mycket troligt att unionsindustrins ekonomiska situation kommer att försämrats ytterligare.
- (234) Kommissionen drar därför preliminärt slutsatsen att det ligger i unionsindustrins intresse att en antidumpningstull införs.

6.3 Icke-närstående importörers intresse

- (235) CEIEB gav sig till känna för att motsätta sig införandet av åtgärder. Organisationen företräder 21 importörer från sju medlemsstater.
- (236) Elva av CEIEB:s medlemmar deltog i stickprovsförfarandet. Dessutom motsatte sig två företag utanför denna sammanslutning också införandet av antidumpningsåtgärder. Sammantaget företräder de 13 företag för vilka importvolymen är känd 10 % av den totala importen från Kina under undersökningsperioden.
- (237) Inlagorna från de importörer som ingick i urvalet visade att införandet av tullar i varje fall tillfälligt sannolikt skulle påverka deras försörjningskedjor och hota deras finansiella ställning om de inte kunde överföra de ökade kostnader som tullen medför till sina kunder.
- (238) Inlagorna från de importörer som ingick i urvalet visade även att de största importörerna kunde köpa in lämpliga elcyklar och/eller hade potentiella eventuella alternativa försörjningskällor utanför Kina, inbegripet unionsindustrin. Dessa importörer sysselsätter de flesta av de anställda som det hänvisas till i skäl 236.
- (239) Importstatistiken visar att Vietnam och Taiwan tillhandahöll betydande volymer av elcyklar till europeiska importörer. Det är även sannolikt att andra länder som har en framträdande ställning inom tillverkningen av konventionella cyklar eventuellt skulle kunna leverera till importörer.
- (240) I detta hänseende noterar kommissionen att införandet av tullar på import av konventionella cyklar från Kina inte stängde unionsmarknaden för import utan tvärtom gjorde att antalet länder som tillhandahöll konventionella cyklar utvidgades. På stora marknader där det inte har införts några åtgärder för konventionella cyklar från Kina såsom Förenta staterna och Japan utgjorde importen tvärtom 99 %, respektive 90 % av marknaden och den största delen av denna import kom från Kina.
- (241) Kommissionen noterade att cykelindustrin består av mer än 450 tillverkare, av vilka endast 37 för närvarande tillverkar elcyklar. Dessutom tillhandahåller de nuvarande tillverkarna av elcyklar redan en rad olika elcyklar och kan öka sin produktionskapacitet under normala marknadsförhållanden.
- (242) Även om införandet av tullar skulle kunna ha negativ verkan för ett antal, främst små, importörer, kan den negativa inverkan som införandet av tullarna medför begränsas genom möjligheten att förvärva lämpliga cyklar till rättvisa priser från unionsindustrin, från övriga tredjeländer och från Kina.
- (243) Kommissionen drog därför slutsatsen att åläggandet av tullar inte ligger i importörernas intresse, men att den sannolika negativa inverkan på importörerna inte väger tyngre än åtgärdernas positiva verkningar för unionsindustrin.

6.4 Användarnas intresse

- (244) The European Cyclists' Federation (nedan kallad ECF) gav sig till känna i undersökningen. EFC företräder organisationer och sammanslutningar av cyklister. EFC hävdade att priset inte är den avgörande faktorn för huruvida människor cyklar mer eller mindre och tillhandahöll bevisning för att människor cyklar mer i länder där cyklar och elcyklar kostar mer.

- (245) Detta mönster styrks genom en inlägga från sammanslutningen av importörer som motsätter sig åtgärderna, vilket visade att de länder där införandet av elcyklar ökar snabbast är de länder där elcyklar i genomsnitt är dyrast.
- (246) Sammanslutningen av importörer hävdade även att det fanns en stark koppling mellan priserna på elcyklar, den nationella cykelkulturen, kvaliteten på infrastrukturen och införandet av elcyklar.
- (247) ECF stöder marknadsförhållanden som främjar kvalitet, innovation och tjänster. Om dumpning i sig fastställs hävdar ECF att det skulle påverka utvecklingen av elcyklar negativt och således även utvecklingen mot ett grönare Europa som erbjuder sina medborgare effektivare rörlighet.
- (248) Å andra sidan har sammanslutningen av importörer som motsätter sig införandet av åtgärder hävdat att åtgärderna skulle hindra kinesiska tillverkare från att leverera produkter i lägre prissegment samt från att utveckla produkter i mellan- och högre prissegment, vilket skulle leda till minskad konkurrens. Eftersom unionsindustrin påstås vara verksam inom mellan- och högre prissegment, skulle detta i sin tur leda till minskade valmöjligheter och högre priser för europeiska konsumenter.
- (249) Undersökningen har visat att unionsindustrin är aktiv i alla marknadssegment, inbegripet ingångsprodukter. Åtgärderna förväntas förstärka och diversifiera tillhandahållandet av elcyklar genom att återställa konkurrens på lika villkor. Det ska erinras om att införandet av åtgärder för konventionella cyklar inte minskade konsumenternas valmöjligheter, utan ökade mångfalden av leverantörer samt deras ursprungsländer. Argumentet ansågs därför sakna grund och måste avvisas.
- (250) Medan införandet av åtgärder förväntas leda till ett återinförande av marknadspriser som i praktiken är högre än dumpade priser, utgör priset en vägledande faktor för konsumenternas val och den sannolika påverkan på konsumentpriserna måste balanseras genom en jämförelse mellan kostnaderna och fördelarna med alternativ till elcyklar såsom bilar, motorcyklar eller skotrar.
- (251) Kommissionen fann att konsumenternas intresse inte kan anses vara begränsat till den inverkan på priset det får att import från Kina fastställs till en icke-skadevållande nivå. Det finns tvärtom ytterligare bevisning för att konsumenternas val påverkas av andra faktorer såsom variation, kvalitet, innovation och tjänster, vilket enbart kan uppnås under normala marknadsförhållanden med rättvis och öppen konkurrens.
- (252) Kommissionen drog därför slutsatsen att åtgärderna inte skulle inverka i orimlig utsträckning på konsumenternas situation och att de skulle bidra till en hållbar utveckling av elcyklar i Europa och de ytterligare fördelarna för samhället som detta medför i form av miljöskydd och förbättrad rörlighet.

6.5 Andra parterns intresse

- (253) Slutligen gav sig den europeiska fackföreningen IndustriAll till känna för att uttrycka oro över den dumpade importens negativa inverkan på unionsindustrins tillstånd och sitt stöd för åtgärder för att säkerställa lika villkor och fortsatt stark sysselsättning i unionen.

6.6 Slutsats om unionens intresse

- (254) Även om det inte kan uteslutas att åtgärderna får negativ verkan för mindre importörer av den berörda produkten och på konsumentpriserna, väger detta inte tyngre än fördelarna för leverantörerna, unionsindustrin och konsumenterna.
- (255) Mot denna bakgrund slår kommissionen fast att det i detta skede av undersökningen inte finns några tvingande skäl att dra slutsatsen att det inte ligger i unionens intresse att införa provisoriska åtgärder för import av den berörda produkten med ursprung i Kina.

7. PROVISORISKA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER

- (256) På grundval av kommissionens slutsatser beträffande dumpning, skada, orsakssamband och unionens intresse bör provisoriska åtgärder införas i syfte att förhindra att den dumpade importen från Kina vållar unionsindustrin ytterligare skada.

7.1 Nivå för undanröjande av skada

- (257) För att kommissionen skulle kunna fastställa nivån på åtgärderna fastställde den först storleken på den tull som krävs för att undanröja den skada som unionsindustrin lidit.
- (258) Skadan undanröjs om unionsindustrin kan täcka sina tillverkningskostnader och erhåller en vinst före skatt på försäljningen av den likadana produkten på unionsmarknaden som en industri av denna typ inom sektorn rimligen skulle kunna uppnå under normala konkurrensförhållanden, dvs. om det inte förekom dumpad import.
- (259) För att fastställa den vinst som rimligen skulle kunna uppnås under normala konkurrensförhållanden använde kommissionen sig av den vinst på försäljningen till icke-närstående kunder som använts för fastställandet av nivån för undanröjande av skada.
- (260) Vinstmålet fastställdes preliminärt till 4,3 %, vilket är unionsindustrins största genomsnittliga vinstmarginal under skadeundersökningsperioden. De unionstillverkare som ingick i urvalet kunde inte tillhandahålla någon vinstmarginal för tillverkningen av elcyklar före 2014.
- (261) Kommissionen fastställde sedan nivån för undanröjande av skada på grundval av en jämförelse mellan det vägda genomsnittliga importpriset, justerat för importkostnader och tullar, för de kinesiska samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet, såsom det fastställts för beräkningen av prisunderskridandet, och det vägda genomsnittliga icke-skadevällande priset för den likadana produkten som sålts på unionsmarknaden av unionstillverkarna i urvalet under undersökningsperioden. Den eventuella skillnad som jämförelsen resulterade i uttrycktes i procent av det vägda genomsnittliga totala importvärdet cif.
- (262) Nivån för undanröjande av skada för "andra samarbetsvilliga företag" och för "alla övriga företag" fastställs på samma sätt som dumpningsmarginalen för dessa företag (se skälen 123–127).

7.2 Provisoriska åtgärder

- (263) Preliminära antidumpningsåtgärder bör införas för import av elcyklar med ursprung i Kina i enlighet med regeln om lägsta tull i artikel 7.2 i grundförordningen. Kommissionen har jämfört nivåerna för undanröjande av skada och dumpningsmarginalerna. Storleken på tullbeloppet bör fastställas till nivån för dumpningsmarginalen eller nivån för undanröjande av skada beroende på vilken nivå som är lägst.
- (264) På grundval av ovanstående föreslås följande provisoriska antidumpningstullsats, uttryckta som pris cif vid unionens gräns, före tull:

| Företag | Dumpningsmarginal | Nivå för undanröjande av skada | Provisorisk antidumpningstull |
|--|-------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| 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 och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 42,8 % | 21,8 % | 21,8 % |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd | 106,4 % | 83,6 % | 83,6 % |
| Samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet (se bilagan) | 51,0 % | 37,0 % | 37,0 % |
| Alla övriga företag | 106,4 % | 83,6 % | 83,6 % |

- (265) Kommissionen har gjort import av den berörda produkten till föremål för registrering enligt registreringsförordningen för att det ska vara möjligt att retroaktivt tillämpa antidumpningsåtgärder och utjämningsåtgärder i enlighet med artikel 14.5 i grundförordningen och artikel 24.5 i den grundläggande antisubventionsförordningen.
- (266) När det gäller den pågående antidumpningsundersökningen och med tanke på ovanstående resultat, bör registreringen av import med avseende på antidumpningsundersökningen enligt artikel 14.5 i grundförordningen upphöra.

- (267) Vad gäller den parallella antisubventionsundersökningen bör registreringen av import av den berörda produkten enligt artikel 24.5 i den grundläggande antisubventionsförordningen fortsätta.
- (268) Det är i detta skede av förfarandet inte möjligt att fatta något beslut om en eventuell retroaktiv tillämpning av antidumpningsåtgärderna.
- (269) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatsar som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av denna undersökning. De avspeglar därför den situation för företagen som konstaterades föreligga enligt undersökningen. Dessa tullsatsar är således endast tillämpliga på import av den berörda produkten med ursprung i Kina som tillverkats av de juridiska personer som nämns. Import av den berörda produkten som producerats av något annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings artikeldel, samt närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, ska omfattas av den tullsats som är tillämplig på alla övriga företag. De bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.
- (270) Ett företag får begära att dessa individuella antidumpningstullsatsar tillämpas om det senare ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska riktas till kommissionen ⁽¹⁾. Begäran ska innehålla alla relevanta uppgifter som gör det möjligt att visa att ändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig för företaget. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig för företaget kommer ett meddelande om namnändringen att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (271) För att säkerställa att antidumpningstullarna genomförs korrekt bör antidumpningstullen för alla övriga företag inte bara vara tillämpliga på de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i denna undersökning, utan även på de tillverkare som inte exporterade till unionen under undersökningsperioden.

8. SLUTBESTÄMMELSER

- (272) Enligt god förvaltningspraxis uppmanade kommissionen berörda parter att inkomma med skriftliga synpunkter och/eller att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden inom en fastställd tidsfrist.
- (273) Undersökningsresultaten avseende införande av provisoriska tullar är preliminära och kan komma att ändras i undersökningens slutgiltiga skede.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Härmed införs en provisorisk antidumpningstull på import av pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor, som har sitt ursprung i Kina, och som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8711 60 10 och ex 8711 60 90 (Taric-nummer 8711 60 90 10).
2. Följande provisoriska antidumpningstullsatsar ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

| Företag | Provisorisk antidumpningstull | Taric-tilläggsnummer |
|---|-------------------------------|----------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd | 77,6 % | C382 |
| Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd | 27,5 % | C383 |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 21,8 % | C384 |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd | 83,6 % | C385 |
| Andra samarbetsvilliga exporterande tillverkare som är förtecknade i bilagan | 37,0 % | Se bilagan |
| Alla övriga företag | 83,6 % | C999 |

⁽¹⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIEN.

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som nämns i punkt 2 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå dennes/dennas namn och befattning, med följande lydelse: "Jag intygar härmed att de elcyklar som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Kina. Jag intygar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta." Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.
4. Övergång till fri omsättning i unionen av den produkt som avses i punkt 1 ska ske på villkor att det ställs en säkerhet som motsvarar nivån på den provisoriska tullen.
5. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

1. Berörda parter kan inom 25 kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande
 - a) begära att få ta del av de viktigaste omständigheter och överväganden som legat till grund för antagandet av denna förordning,
 - b) inkomma med skriftliga synpunkter till kommissionen, och
 - c) begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
2. De parter som avses i artikel 21.4 i förordning (EU) 2016/1036 kan inom 25 kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande lämna synpunkter på tillämpningen av de provisoriska åtgärderna.

Artikel 3

I artikel 1 i genomförandeförordning (EU) 2018/671 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Tullmyndigheterna åläggs härmed, i enlighet med artikel 24.5 i förordning (EU) 2016/1037, att vidta lämpliga åtgärder för att registrera importen till unionen av pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8711 60 10 och ex 8711 60 90 (Taric-nummer 8711 60 90 10) och som har sitt ursprung i Kina."

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1 ska tillämpas i sex månader.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 17 juli 2018.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA

| Företagets namn | Provins | Taric-tilläggsnummer |
|---|-----------|----------------------|
| 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 och 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 |

| Företagets namn | Provins | Taric-tilläggsnummer |
|---|-----------|----------------------|
| 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 |

| Företagets namn | Provins | Taric-tilläggsnummer |
|--|-----------|----------------------|
| 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 |
| Wetsen 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 och Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd | Zhejiang | C478 |
| Zhongshan Qiangli Electronics Factory | Guangdong | C479 |
| Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd | Tianjin | C480 |