

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/72****av den 17 januari 2019****om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av 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 <sup>(1)</sup>, särskilt artiklarna 15 och 24.1, och

av följande skäl:

**1. FÖRFARANDE****1.1. Inledande**

- (1) Den 21 december 2017 inledde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en antisubventionsundersökning beträffande import till unionen av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina* eller *det berörda landet*). Inledandet skedde på grundval av artikel 10 i 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 (nedan kallad *grundförordningen*). Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) i *Europeiska unionens officiella tidning* <sup>(2)</sup>.
- (2) Kommissionen inledde undersökningen med anledning av ett klagomål som ingavs den 8 november 2017 av European Bicycles Manufacturers Association (nedan kallad *EBMA* eller *klaganden*) såsom företrädare för unionstillverkare som svarar för mer än 25 % av unionens totala tillverkning av elcyklar. Klagomålet innehöll bevisning för subventionering och därav följande skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.
- (3) Innan kommissionen inledde antisubventionsundersökningen underrättade den de kinesiska myndigheterna <sup>(3)</sup> om att den hade mottagit ett korrekt underbyggt klagomål och uppmanade de kinesiska myndigheterna att inleda ett samråd i enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen. De kinesiska myndigheterna godtog erbjudandet om samråd och ett sådant hölls således den 18 december 2017. De kinesiska myndigheternas synpunkter beaktades vid detta samråd. Man fann emellertid ingen lösning som kunde godtas av båda parter.
- (4) Den 18 juli 2018 införde kommissionen en provisorisk antidumpningstull på import av samma produkt med ursprung i Kina <sup>(4)</sup> (nedan kallad *antidumpningsförordningen*) till följd av en undersökning som hade inletts genom ett tillkännagivande av den 20 oktober 2017 <sup>(5)</sup> (nedan kallad *den parallella antidumpningsundersökningen*).
- (5) Analyserna av skada, orsakssamband och unionens intresse som genomförts inom ramen för denna antisubventionsundersökning och den parallella antidumpningsundersökningen är i tillämpliga delar identiska, eftersom definitionerna av unionsindustrin, de representativa unionstillverkarna och undersökningsperioden är desamma i båda undersökningarna. Alla de omständigheter som är relevanta för dessa aspekter har beaktats även i den här undersökningen.
- (6) De kinesiska myndigheterna, 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*), av vilka de sistnämnda båda företräder flera berörda parter, lämnade synpunkter efter inledandet av förfarandet.
- (7) Dessa parter 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. De tillade att vissa unionstillverkare importerar kompletta elcyklar från Kina och mot bakgrund av artikel 9.1

<sup>(1)</sup> EUT L 176, 30.6.2016, s. 55.<sup>(2)</sup> EUT C 440, 21.12.2017, s. 22.<sup>(3)</sup> I denna förordning används begreppet "de kinesiska myndigheterna" i vid bemärkelse, dvs. det täcker såväl statsrådet som ministerier, myndigheter eller andra organ på central, regional och lokal nivå.<sup>(4)</sup> EUT L 181, 18.7.2018, s. 7.<sup>(5)</sup> EUT C 353, 20.10.2017, s. 19.

i grundförordningen således inte kan anses utgöra del av unionsindustrin. De 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. På ett liknande sätt gjorde nämnda parter gällande att klagomålet varken innehåller en förteckning över alla kända unionstillverkare av den likadana produkten eller volymen och värdet som framställs av dessa tillverkare.

- (8) Kommissionen avvisade detta påstående. Kommissionen erinrade om att artikel 9.1 i grundförordningen inte utesluter att vissa unionstillverkare anses utgöra del av den inhemska industrin endast av den anledningen att de importerar den berörda produkten. Dessutom var kommissionen nöjd med det stöd som unionsindustrin uttryckt för inledandet av det aktuella ärendet. Klagomålet innehöll dessutom en förteckning över kända tillverkare i unionen <sup>(6)</sup>, samt deras totala produktionsvolym <sup>(7)</sup>. Berörda parter kunde således göra en bedömning av förteckningen över kända unionstillverkare av den likadana produkten.
- (9) Med hjälp av denna information kunde de kinesiska myndigheterna, CCCME och CEIEB fastställa att två av de företag som anges som unionstillverkare i förteckningen även importerar elcyklar från det berörda landet. Det står därför klart att dessa berörda parter fullt ut kan utöva sin rätt till försvar i detta avseende.
- (10) Påståendena avvisades därför.
- (11) CCCME gjorde dessutom gällande att det saknades tillräcklig bevisning i klagomålet för att motivera inledandet av en undersökning. CCME uppgav fyra skäl för att stödja detta påstående.
- (12) 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.
- (13) 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.
- (14) För det tredje fokuserar klagomålet på påståenden om subventionering på den kinesiska marknaden för elcyklar, medan befintliga subventioner i Europa inte undersöks.
- (15) 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.
- (16) Kommissionen har granskat klagomålet i enlighet med artikel 10 i grundförordningen och dragit slutsatsen att villkoren för inledande av en undersökning är uppfyllda, nämligen att den bevisning som klaganden lagt fram är riktig och tillförlitlig och därmed också att anse som tillräcklig. Enligt artikel 10.2 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. I detta avseende var ingen av de aspekter som CCME tagit upp utslagsgivande för kommissionen när det gäller inledandet av undersökningen av de påstådda skadevållande subventionerna.
- (17) Vad gäller de kinesiska importuppgifterna hänvisar kommissionen inledningsvis till avsnitt 3.2 i genomförandeförordning (EU) 2018/671 (nedan kallad *registreringsförordningen*) <sup>(8)</sup> och till avsnitt 4.3.1 i denna förordning, där detta argument behandlas tillräckligt.
- (18) Vad gäller överkapaciteten i Kina är det förvisso 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 634) och det finns dokumenterad bevisning för att detta regelbundet görs av företag som tillverkar båda produkterna.
- (19) Vad gäller aspekterna avseende innovation och efterbildning eller subventioner i EU saknar detta slutligen betydelse för den bedömning från kommissionen som ligger till grund för inledandet av detta förfarande, eftersom de inte ingår bland de faktorer som beaktas i detta syfte.

<sup>(6)</sup> Klagomålet, bilaga 10.

<sup>(7)</sup> Klagomålet, bilaga 9.

<sup>(8)</sup> EUT L 113, 3.5.2018, s. 4.

- (20) Kommissionen drog således slutsatsen att klagomålet innehöll tillräcklig bevisning för subventionering och därav följande väsentlig skada för att motivera inledandet av en undersökning.

#### 1.2. Registrering av import

- (21) Den 31 januari 2018 lämnade klaganden in en begäran om registrering av import av elcyklar med ursprung i Kina i enlighet med artikel 24.5 i grundförordningen. Den 3 maj 2018 offentliggjorde kommissionen registreringsförordningen, genom vilken elcyklar från Kina görs till föremål för registrering från och med den 4 maj 2018.
- (22) Berörda parter lämnade synpunkter till följd av begäran om registrering, vilka behandlades i registreringsförordningen. Kommissionen bekräftade att klagandena ingivit tillräcklig bevisning för att motivera registrering av importen. I synnerhet har importen från Kina och marknadsandelen för denna import ökat kraftigt. Synpunkterna avvisades därför.

#### 1.3. Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (23) Undersökningen av subventionering och skada omfattade perioden 1 oktober 2016 – 30 september 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden* eller UP i tabeller). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden 1 januari 2014 – 30 september 2017 (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

#### 1.4. Berörda parter

- (24) I tillkännagivandena om inledande uppmanade kommissionen berörda parter att ta kontakt med den för att delta i undersökningen. Dessutom underrättade kommissionen särskilt klaganden, andra kända unionstillverkare, kända exporterande tillverkare, de kinesiska myndigheterna, kända importörer, leverantörer och användare, handlare samt intresseorganisationer som såvitt känt var berörda om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.
- (25) 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.

#### 1.5. Stickprovsförfarande

- (26) I tillkännagivandet om inledande uppgav kommissionen att den kunde komma att använda sig av ett stickprovsförfarande vad gäller de berörda parterna i enlighet med artikel 27 i grundförordningen.

##### 1.5.1. Stickprovsförfarande avseende unionstillverkare

- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) Mot denna bakgrund bekräftade kommissionen att urvalet var representativt för unionsindustrin.

##### 1.5.2. Stickprovsförfarande avseende importörer

- (30) 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.
- (31) 21 icke-närstående importörer lämnade de begärda uppgifterna och samtyckte till att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 27.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval bestående av fem icke-närstående importörer på grundval av den största importvolymen till unionen. I enlighet med artikel 27.2 i grundförordningen hölls samråd med alla kända berörda importörer om urvalet.
- (32) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att urvalet var representativt för de samarbetsvilliga importörerna.

1.5.3. *Stickprovsförfarande avseende exporterande tillverkare*

- (33) 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 de kinesiska myndigheterna att identifiera och/eller kontakta andra eventuella exporterande tillverkare som skulle kunna vara intresserade av att delta i undersökningen.
- (34) 78 exporterande tillverkare eller grupper av exporterande tillverkare i det berörda landet lämnade den begärda informationen och samtyckte till att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 27.1 b i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval bestående av nedanstående fem grupper av exporterande tillverkare på grundval av exportvolymen till unionen av den berörda produkten som anges i skäl 60 samt med beaktande av investeringsnivån avseende den berörda produkten under undersökningsperioden och den geografiska spridningen. Följande anses vara den största representativa exportvolym till unionen som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande:
- Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (nedan kallad *Bodo*),
  - Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. (nedan kallad *Giant*),
  - Jinhua Vision Industry Co., Ltd. och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. (nedan kallad *Jinhua Vision Group*),
  - Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (nedan kallad *Rununion Group*),
  - Yadea Technology Group Co., Ltd. (nedan kallad *Yadea Group*).
- (35) De grupper av exporterande tillverkare som ingick i urvalet (nedan kallade *de exporterande tillverkarna i urvalet*) svarade för 43 % av den totala importen till unionen av den berörda produkten.
- (36) I enlighet med artikel 27.2 i grundförordningen genomförde kommissionen ett samråd om urvalet med alla berörda kända exporterande tillverkare och med de kinesiska myndigheterna. Det inkom synpunkter på det föreslagna urvalet från klaganden och tre exporterande tillverkare, varav den ena ingick i urvalet och de andra två inte.
- (37) Klaganden noterade att provinserna Tianjin och Jiangsu har störst produktion av elcyklar. I detta avseende argumenterade klaganden att företag baserade i Tianjin var underrepresenterade i det föreslagna urvalet och föreslog att en annan exporterande tillverkare skulle inkluderas i urvalet.
- (38) Kommissionen observerade att två av företagen eller företagsgrupperna bland de exporterande tillverkarna i urvalet var baserade i Tianjin. Därför ansåg kommissionen att de företag som var baserade i kommunen Tianjin omfattades i tillräcklig utsträckning.
- (39) En samarbetsvillig exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet begärde att få ingå i urvalet. Denna begäran grundades på tre aspekter. För det första exporterade företaget till unionen genom en närstående handlare. För det andra importerade företaget en stor mängd insatsvaror. För det tredje skulle urvalet få större geografisk spridning om företaget inkluderades.
- (40) Kommissionen ansåg inte att de första båda aspekterna utgör kriterier för att fastställa ett urval, vilket i enlighet med artikel 27.1 ska grundas på den största representativa exportvolymen av den undersökta produkten som kan undersökas inom den tid som stod till förfogande. Dessutom sålde flera av de företag som gett sig till känna under stickprovsförfarandet till unionen genom en närstående handlare och exporterade även insatsvaror. Vidare ansåg kommissionen att den geografiska spridning som uppnåts genom det föreslagna urvalet redan var tillräcklig och omfattade tre av de viktigaste regionerna för tillverkning av elcyklar. Begäran avslogs därför.
- (41) En exporterande tillverkare som ingick i urvalet begärde att få undantas från urvalet. Denna begäran grundades på tre aspekter. För det första exporterade företaget en lägre volym än de andra fyra grupperna i urvalet. För det andra justerades dess investeringsnivå ned för att klargöra att det belopp som kommissionen beaktat även omfattade investeringar i andra produkter. För det tredje är det etablerat i ett geografiskt område som redan täcks av andra företag i urvalet.
- (42) Kommissionen grundade inte enbart sitt urval på exportvolymerna till Europeiska unionen, utan beaktade även formella tecken på den påstådda subventioneringen, i enlighet med den information som är tillgänglig i de samarbetsvilliga företagens senaste tillgängliga årsbokslut och den geografiska spridningen, under undersökningsperioden. Vid ett sammantaget beaktande av alla dessa faktorer ansågs den aktuella exporterande tillverkaren redan vara representerad i urvalet.

- (43) Kommissionen har därför beslutat att det föreslagna urvalet ska vara det slutgiltiga urvalet.

#### 1.6. Individuell undersökning

- (44) Två exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet begärde formellt en individuell undersökning i enlighet med artikel 27.3 i grundförordningen genom att svara på antisubventionsfrågeformuläret som var avsett för exporterande tillverkare. En av dem är en grupp av två närstående företag, medan den andra tillverkaren inte har några närstående företag som är involverade i den berörda produkten. En granskning av ett sådant antal ytterligare ansökningar, utöver de fem företagsgrupperna i urvalet, skulle emellertid bli orimligt betungande och kan inte rimligen genomföras inom den tid som står till förfogande för denna undersökning. Kommissionen noterade vidare att denna undersökning genomförs parallellt med antidumpningsundersökningen av samma berörda produkt och även överlappar med andra undersökningar som kommissionen har genomfört under samma tid. Kommissionen har därför beslutat att inte bevilja eventuella ansökningar om individuella undersökningar och har informerat de berörda företagen om detta.
- (45) En exporterande tillverkare, Wetsen Corporation, upprepade att dess situation skulle ha blivit föremål för en individuell undersökning och att ett individuellt subventionsbelopp och skademarginal hade kunnat beräknas för företaget. Företaget hävdade att det var orättvist och orimligt att den subventions- och skademarginal som tillämpades på det grundades på uppgifter från företagen i urvalet.
- (46) Kommissionen avvisade dessa synpunkter då den ansåg att urvalet, såsom visas i skäl 35, redan är representativt eftersom det var sammansatt av fem grupper av tillverkare som bestod av elva olika juridiska personer. Urvalet överensstämmer följaktligen med artikel 27.1 b i grundförordningen och kommissionen bekräftade att den inte kunde ha genomfört en analys av ett ytterligare företag under den tid som var tillgänglig för undersökningen. Kommissionen noterade att en sådan samarbetsvillig exporterande tillverkare hur som helst kan begära en påskyndad översyn enligt artikel 20 i grundförordningen.

#### 1.7. Svar på frågeformulär och kontrollbesök

- (47) Det sändes ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. Det innehöll särskilda frågeformulär för China Development Bank (nedan kallad CDB), China Export Import Bank (nedan kallad EXIM Bank), Bank of China (nedan kallad BOC), Agricultural Bank of China (nedan kallad ABC), China Construction Bank (nedan kallad CCB), Industrial and Commercial Bank of China (nedan kallad ICBC) och China Export & Credit Insurance Corporation (nedan kallad Sinasure). Dessa banker och institut hade i klagomålet (bland annat på grundval av tidigare undersökningsresultat från kommissionen) specifikt hänvisats till som offentliga organ eller organ som ålagts eller anförtrotts att bevilja subventioner till främjade industrier, inbegripet elcykeltillverkare.
- (48) De kinesiska myndigheterna ombads även att vidarebefordra detta särskilda frågeformulär för finansinstitut till alla andra finansinstitut som tillhandahåller lån eller exportkrediter till de exporterande tillverkarna i urvalet, eller till köpare från de exporterande tillverkarna i urvalet (i samband med köparkrediter för export) såsom de identifierats av de exporterande tillverkarna i urvalet. Kommissionen begärde att de exporterande tillverkarna skulle tillhandahålla de kinesiska myndigheterna den relevanta förteckningen över finansinstitut som ska kontaktas. De kinesiska myndigheterna ombads dessutom att samla in eventuella svar från dessa finansinstitut och skicka dem direkt till kommissionen.
- (49) Dessutom omfattade frågeformuläret för de kinesiska myndigheterna särskilda frågeformulär för dessa tillverkare av insatsvaror (dvs. batterier, motorer och andra cykeldelar oberoende av om de är monterade eller inte), vilka är delvis/helt statsägda (nedan kallade *statsägda enheter*) eller privata företag som är verksamma under statlig styrning. I detta avseende ombads de kinesiska myndigheterna även att vidarebefordra detta särskilda frågeformulär för tillverkare av insatsvaror till alla andra tillverkare som tillhandahåller insatsvaror till de exporterande tillverkarna i urvalet som identifierats av dessa. Kommissionen begärde att de exporterande tillverkarna skulle tillhandahålla de kinesiska myndigheterna den relevanta förteckningen över enheter som ska kontaktas. De kinesiska myndigheterna ombads dessutom att samla in eventuella svar från dessa företag och skicka dem direkt till kommissionen.
- (50) En leverantör av insatsvaror, Bafang Electric (Suzhou) Co., Ltd. (nedan kallad *Bafang*), gav sig till känna på eget initiativ och bad om att erhålla ett frågeformulär för tillverkare av insatsvaror. Detta företag tillhandahöll insatsvaror till tre av de fem exporterande tillverkarna i urvalet. Därför vidarebefordrade kommissionen det särskilda frågeformuläret för tillverkare av insatsvaror till Bafang.
- (51) Frågeformulär skickades även till de fem grupperna av exporterande tillverkare i urvalet, till unionstillverkarna i urvalet och till icke-närstående importörer.

- (52) Kommissionen mottog svar på frågeformuläret från de kinesiska myndigheterna. Detta omfattade svar på det särskilda frågeformuläret från EXIM Bank, ABC, BOC, ICBC och Sinosure. Kommissionen erhöll även svar på frågeformulären från de fem grupperna av exporterande tillverkare i urvalet, från den kinesiska leverantören av insatsvaror som anges i skäl 50 och från unionstillverkarna i urvalet och från de icke-närstående importörerna i urvalet.
- (53) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för ett fastställande av subvention, vållad skada och unionens intresse.
- (54) Det företogs ett kontrollbesök på plats hos det kinesiska handelsministeriet, vid vilket även tjänstemän från andra relevanta ministerier deltog (nedan kallat *kontrollbesöket*). Dessutom deltog även företrädare från följande finansinstitut vid detta kontrollbesök:
- Export Import Bank of China, Peking, Kina.
  - Industrial and Commercial Bank of China, Peking, Kina.
  - Agricultural Bank of China, Peking, Kina.
  - Bank of China, Peking, Kina.
  - China Export & Credit Insurance Corporation, Peking, Kina.
- (55) Vidare genomfördes kontrollbesök enligt artikel 26 i grundförordningen i följande företags lokaler:

***Unionstillverkare som ingick i urvalet***

- 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 som ingick i urvalet***

- Yadea Group
  - Yadea Technology Co., Ltd., Wuxi, Kina.
  - Tianjin Yadea Industry Co., Ltd., Tianjin, Kina.
  - Wuxi Yadea Import and Export Co., Ltd., Wuxi, Kina.
  - Wuxi Xingwei Vehicle Fittings Co., Ltd., Wuxi, Kina.
  - Jiangsu Yadea Technology Development Co., Ltd., Wuxi, Kina.
- Giant Group
  - Giant (China) Co., Ltd., Kunshan, Kina.
  - Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd., Kunshan, Kina.
  - Giant (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin, Kina.
  - Giant (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan, Kina.
  - Kunshan Giant Light Metal Co., Ltd., Kunshan, Kina.
- Jinhua Group
  - Jinhua Vision Industry Co., Ltd, Jinhua, Kina.
  - Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd., Yongkang, Kina.
  - Kunshan Youheng Machinery co., Ltd., Kunshan, Kina.
- Rununion Group
  - Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd., Suzhou, Kina.
  - Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory, Suzhou, Kina.
- Bodo Group
  - Bodo Vehicle Group Co., Ltd., Tianjin, Kina.
  - Tianjin Xinbao Vehicle Co., Ltd., Tianjin, Kina.

**Leverantörer till de kinesiska exporterande tillverkarna**

— Bafang (Suzhou) Electric Motor Co., Ltd., Suzhou, Kina.

**Icke-närstående importörer i unionen som ingick i urvalet**

— BHBKES Europe S.L. (Vitoria, Spanien).

— Bizbike Bvba (Wielsbeke, Belgien).

— Hartmobile B.V. (Amsterdam, Nederländerna).

— NEOMOUV S.A.S. (La Fleche, Frankrike).

— Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Nederländerna).

- (56) Kommissionen informerade vederbörligen alla ovannämnda företag om resultaten från kontrollbesöken.

**1.8. Beslut att inte införa provisoriska åtgärder**

- (57) På grund av den komplexa undersökningen och antalet berörda parter beslutade kommissionen att inte införa provisoriska åtgärder i förevarande fall. Den 24 september 2018 underrättade kommissionen alla berörda parter om att det inte skulle komma att införas någon provisorisk utjämningstull på import till unionen av elcyklar med ursprung i Kina och att undersökningen skulle fortsätta.
- (58) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för de slutgiltiga undersökningsresultaten.
- (59) Den 31 oktober 2018 underrättade kommissionen alla berörda parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig utjämningstull på import till unionen av elcyklar och uppmanade alla parter att inkomma med synpunkter inom 25 dagar. På motsvarande sätt underrättade kommissionen även de berörda parterna om resultaten av sina kontrollbesök, inbegripet de fall där kommissionen varit tvungen att använda sig av tillgängliga uppgifter.

**2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT****2.1. Berörd produkt**

- (60) Den produkt som berörs är pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor med 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*, *elcyklar* eller *e-cyklar*).
- (61) Denna definition omfattar olika typer av elcyklar.

**2.2. Likadan produkt**

- (62) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska egenskaper och samma grundläggande slutliga användningsområden:
- (a) Den berörda produkten.
- (b) Den inhemska kinesiska marknaden.
- (a) Den produkt som unionsindustrin tillverkar och säljer i unionen.
- (63) De anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

**2.3. Invändningar gällande produktdefinitionen**

- (64) I de synpunkter som de kinesiska myndigheterna och CCCME lämnade efter inledandet av undersökningen ifrågasatte de kommissionens avsikt att betrakta alla elcyklar som en enda produkt. I synnerhet anser de att undersökningen inte ska omfatta speedbikes (elcyklar med en hastighet på över 25 km/h och upp till 45 km/h). De påstår att medan motorer från normala elcyklar har en maximal effekt <sup>(9)</sup> på 250 W kan motorn från en speedbike ha en högre effekt på vanligtvis 350–500 W.
- (65) De berörda parterna hävdade att speedbikes 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.

<sup>(9)</sup> Högsta kontinuerliga märkeffekt.

- (66) Enligt de kinesiska myndigheterna och 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.
- (67) 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 att det slutliga försäljningspriset är högre.
- (68) 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 enligt (ex) KN-nummer 8711 90 90.
- (69) 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.
- (70) 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.
- (71) Klaganden hävdar att alla elcyklar har samma väsentliga gemensamma egenskaper. I synnerhet utgör båda cyklar som är utformade för trampning, utrustade med en extra pedalassisterande elektrisk hjälpmotor. Dessutom är samma testförfaranden tillämpliga på alla elcyklar 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.
- (72) Klaganden påpekade också att hjälpmotorns maximala hastighet utan svårighet kan ändras från 25 km/h till 45 km/h och tvärtom, eftersom det främst är frågan om programmering av mjukvara och inte några faktiska fysiska skillnader.
- (73) 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/h 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 hävdade 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.
- (74) 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. Kommissionen drog följaktligen slutsatsen att klagomålet omfattar elcyklar av kategori L1e-A. Av webbplatsen från den importör som anges i skäl 73 framgick även klart att elcyklar av kategori L1e-A har samma fördelar som vanliga elcyklar men att de har större effekt.
- (75) 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 prisjämförelser och beräkningen av skademarginalen.
- (76) När det gäller olika 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. Men 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. Kommissionen drog därför slutsatsen att den avsedda användningen och konsumenternas uppfattning i stor utsträckning överlappar varandra och därför inte motiverar ett uteslutande av produkten.



- (77) 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 antidumpnings- och antisubventionsundersökningar 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 kännetecknande för denna produkt vad gäller antisubventionsundersökningar. 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.
- (78) 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 antisubventionsförfarandet gäller import av elcyklar.
- (79) 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. Påståendet avvisades därför.
- (80) 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 exporterande tillverkare 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 under undersökningen.
- (81) Kommissionen drog därför slutsatsen 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.
- (82) Efter utlämnandet av uppgifter upprepade tre kinesiska exporterande tillverkare, en importör och CCCME sina krav på att elcyklar med en pedalassisterande hjälpmotor med en hastighet på upp till 45 km/h (nedan kallade *speedbikes*) skulle undantas.
- (83) Dessa parter hävdade att speedbikes har mycket olika egenskaper och avsedda användningsområden, inte omfattas av samma lagstadgade krav, priserna och kostnaderna är mycket olika och sett ur konsumentperspektiv är de inte utbytbara mot andra pedalassisterade elcyklar med en elektrisk hjälpmotor med en hastighet på upp till 25 km/h som omfattas av denna undersökning.
- (84) CCCME påstod att kommissionen inte hade noterat att det är olagligt för konsumenten att ändra den mjukvara som reglerar den maximala hastigheten som klaganden nämnt och tillade att detta alternativ inte kunde behandlas som en sannolik möjlighet.
- (85) Klaganden medgav att det är olagligt för konsumenterna att öka den pedalassisterande hjälpmotorns maximala hastighet genom att ändra mjukvaran. Emellertid erinrade klaganden om att påståendet inte gällde sådana möjligheter utan ändringar genom de ekonomiska aktörerna (importörer, handlare) innan elcyklarna säljs på unionsmarknaden. Om dessa ändringar beträffande programmeringen av mjukvaran omfattar en minskning av den pedalassisterande hjälpmotorns maximala hastighet skulle de vara lagliga när det gäller typgodkännande av produkten. Klaganden tillade att sådana ändringar beträffande programmeringen av mjukvaran medförde en uppenbar risk för kringgående av antisubventionsåtgärderna.
- (86) Kommissionen påpekar att det i skäl 72 inte enbart hänvisas till ändring av mjukvaran från konsumenten utan till mjukvaruprogrammering i allmänhet. Dessutom hänvisas i samma skäl tydligt till möjligheten att ändra den

maximala hastigheten både uppåt och nedåt. Medan CCCME noterar att det skulle vara olagligt för konsumenten att öka den pedalassisterande hjälpmotorns maximala hastighet, ifrågasätter handelskammaren inte andra ändringar vad gäller programmering av mjukvara, såsom en minskning av den pedalassisterande hjälpmotorns maximala hastighet genom ekonomiska operatörer såsom anges i skäl 85. Argumentet avvisades därför.

- (87) CCCME hävde att klagandens uttalande att alla elcyklar är underkastade samma tester enligt standard EN 15194 är felaktigt. CCCME medgav att alla elcyklar är underkastade samma testförfaranden enligt standard EN 15194. Denna standard är emellertid inte relevant när det gäller skillnaden i hastighet som gör att det krävs olika villkor och gör att speedbikes inte är utbytbara mot andra elcyklar. CCCME hävdade vidare att speedbikes, till skillnad från vanliga elcyklar inte omfattas av standard EN 15194.
- (88) CCCME uppgav att speedbikes i egenskap av mopeder som är avsedda för användning på allmänna vägar omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 <sup>(10)</sup>. Pedalassisterade elcyklar med hjälpmotor med en hastighet på upp till 25 km/h är undantagna från denna förordning. Ytterligare bestämmelser som är tillämpliga på speedbikes omfattar skatter, registrering och försäkring, registreringsskyltar och hjälm godkänd för moped och krav på besiktning.
- (89) CCCME hävdade att resonemanget i skäl 77 att alla elcyklar har samma fysiska egenskaper inte är tillräckligt för att bemöta argumentet att speedbikes kräver särskild utrustning samt omfattas av särskilda lagstadgade krav. CCCME påstod att speedbikes på grund av dessa särskilda krav inte var utbytbara mot andra elcyklar och att konsumenterna delade denna uppfattning. För att utveckla detta argument hänvisade CCCME till att European Cyclist Federation motsatt sig kommissionens förslag att kräva ansvarsförsäkring för alla elcyklar, inte enbart speedbikes.
- (90) Klaganden hävdade att alla elcyklar har samma fysiska egenskaper. I synnerhet påpekade klaganden att alla elcyklar är gjorda av samma cykeldelar och komponenter och att det inte finns några cykeldelar som endast används för speedbikes. Detta omfattar de motorer som tillverkas av de stora motortillverkarna som kan användas för att driva alla typer av elcyklar med lämplig programmering av mjukvara. Skillnaden mellan speedbikes och andra elcyklar kan därför inte fastställas på ett tillförlitligt sätt mot bakgrund av deras fysiska utseende.
- (91) Klaganden hävdade att konsumenternas uppfattning inte är en avgörande faktor för att fastställa produktdefinitionen i handelspolitiska förfaranden och hävdade att alla nivåer av pedalassisterade elcyklar med hjälpmotor är tillgängliga i de olika användningskategorierna (till exempel för användning vid pendling, trekking, racing och i berg) och marknadsförs till alla konsumentgrupper oberoende av ålder och kön. Konsumenternas uppfattning och användning motiverar därför inte att speedbikes undantas från produktdefinitionen.
- (92) Klaganden hävdade att kriteriet för typgodkännande och mer generellt klassificeringen enligt förordning (EU) nr 168/2013 inte är lämpliga för att fastställa produktdefinitionen i förevarande fall. Klaganden gjorde gällande att inte alla speedbikes är föremål för typgodkännande utan endast de som är avsedda för användning på allmän väg. Detta skulle till exempel medföra ett undantagande av elektriska MTB-cyklar som endast används vid tävlingar eller terrängkörning i berg, vilka inte heller skulle omfattas av de ytterligare kraven när det gäller typgodkännande (registreringsskylt, hjälm och försäkring).
- (93) Vidare hävdade klaganden att elcyklar som inte kräver typgodkännande enligt förordning (EU) nr 168/2013 ändå omfattas av exakt samma krav när det gäller produktsäkerhet enligt unionens maskindirektiv. Klaganden uppgav vidare att den tillämpliga standard i vilken särskilda villkor fastställs är densamma för alla elcyklar, nämligen den harmoniserade standarden EN 15194, och upprepade därför de krav som återspeglas i skäl 71.
- (94) Kommissionen noterade att dess förslag att utvidga kraven på ansvarsförsäkring till alla elcyklar, vilket användes av CCCME för att styrka den påstådda skillnaden i konsumenternas uppfattning, även visade att skillnaderna vad gäller lagstadgade krav utvecklades och inte utgjorde en lämplig och stabil grund för att undanta speedbikes från

<sup>(10)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. (Text av betydelse för EES) (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

produktdefinitionen. Kommissionen drog slutsatsen att den ytterligare information som ingetts inte hade en sådan karaktär att den ändrade dess slutsatser avseende produktdefinitionen, nämligen att elcyklar har samma grundläggande fysiska egenskaper och slutanvändning samt att konsumenternas uppfattning och användning i stor utsträckning överlappar varandra. CCCME:s argument avvisades därför.

- (95) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande produktdefinitionen, bekräftade kommissionen slutsatserna i skälen 74–81.

### 3. SUBVENTIONERING

#### 3.1. Inledning: Presentation av statliga planer, projekt och andra dokument

- (96) Innan kommissionen började analysera den påstådda subventioneringen i form av selektiva subventioner eller subventionsprogram (se avsnitt 3.5 och följande) gjorde den en bedömning av statliga planer, projekt och andra dokument som var relevanta för fler än en av subventionerna eller subventionsprogrammen. Av de skäl som anges nedan kom kommissionen fram till att alla subventioner och subventionsprogram som bedömningen avsåg ingick som ett led i den kinesiska statens centralplanering.
- (97) I Kinas trettonde femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling (nedan kallad *den trettonde femårsplanen*), som omfattar perioden 2016–2020, beskriver den kinesiska regeringen sin strategiska vision för att förbättra och främja viktiga industrier, såsom elcykelindustrin.
- (98) I den framhålls vidare hur viktig den tekniska innovationen är för Kinas ekonomiska utveckling och att de gröna utvecklingsprinciperna fortfarande spelar en viktig roll. Enligt kapitel 5 är en av de viktigaste utvecklingslinjerna att främja en uppgradering av den traditionella industristrukturen, vilket även var fallet i den tolfte femårsplanen. Denna idé utvecklas närmare i kapitel 22 där man förklarar hur den traditionella industrin i Kina ska moderniseras genom teknisk omställning. I detta hänseende anges det i den trettonde femårsplanen att man kommer att stödja företagen så att de kan uppnå "en generell förbättring inom områden såsom produktteknik, industriutrustning, miljöskydd och energieffektivitet".
- (99) Särskilt enligt del V (kapitlen 22–24) är målsättningen att utveckla ett optimerat modernt industrisystem för att Kina ska bli en "tillverkningsmotor" till 2025. För att framväxande industrier ska kunna stimulera ekonomin uppmuntras utvecklingen och främjas användningen av fordon som drivs med ny energi samt uppmuntras utvecklingen av helt eldrivna fordon i planen. Mer specifikt anges i kapitel 23 avseende utvecklingen av strategiska framväxande industrier att de kinesiska myndigheterna "ska stödja utvecklingen av nästa generations informationsteknik, fordon som drivs med nya energi, [...], grön- och koldioxidsnål teknik, [...]". Dessutom ska de kinesiska myndigheterna "stimulera innovation och industriell tillämpning inom framväxande spetsområden såsom [...] system för högeffektiv lagring av energi och distribuerad energi, [...], miljöskydd [...]".
- (100) I den trettonde femårsplanen omfattas "fordon som drivs med ny energi" av de sex "strategiska industrierna" för Kina och den "ska arbeta för att säkerställa att mervärdet från strategiska framväxande industrier uppnår 15 % av Kinas BNP". I synnerhet föreskrivs i artikel 23 att de kinesiska myndigheterna åtar sig att göra följande:
- "Främja användningen av fordon som drivs med ny energi".
  - "Utveckla helt eldrivna fordon och hybridfordon med fokus på framsteg inom viktiga tekniska områden såsom batteriernas energitäthet och anpassningsförmåga till olika temperaturer".
  - "Underlätta utvecklingen av ett nätverk av laddningsfaciliteter och laddningstjänster som är kompatibla med varandra och som lyder under gemensamma standarder".
  - "Förbättra strategierna för att tillhandahålla fortlöpande stöd i detta avseende".
  - "Säkerställa att den sammanlagda totala tillverkningen och försäljningssiffrorna för fordon som drivs med ny energi i Kina når fem miljoner".
  - "Öka ansträngningarna för att återvinna och bortskaffa använda batterier från fordon som drivs med ny energi".
- (101) Även i utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020) (nedan kallad *utvecklingsplanen för den lätta industrin*), vilken de kinesiska myndigheterna har utarbetat för att genomföra den trettonde femårsplanen och Made in China 2025, fastställs cykel- och batteriindustrierna som viktiga industrier.

- (102) För cykel- och elcykelindustrin krävs "en teknisk reformation av ingenjörskonsten" genom "industrialisering av cyklar av nya material, teknisk omvandling av den intelligenta, miljövänliga och effektiva tillverkningslinjen av elcyklar och viktiga delar". I synnerhet rekommenderar planen även "främjande av cykelindustrin för att utveckla den i riktning mot lätta, mångsidiga, trendiga och intelligenta cyklar. Påskynda FoU och tillämpningen av lätta material med hög hållfasthet, överföring, drivsystem, ny energi, intelligent sensorisk teknik och teknik för sakernas internet. Fokusera på att utveckla mångsidiga cyklar som både är trendiga och lämpar sig för fritidssyfte, träning och motion, långa cykelturer på landsbygden och kan fällas ihop med hög kapacitet och elcyklar som överensstämmer med standarder och intelligenta elcyklar med litiumjonbatteri".
- (103) I utvecklingsplanen för den lätta industrin anges även vissa konkreta politiska åtgärder för att främja nyckelindustrier såsom elcykel- och batteriindustrierna, såsom beskrivs i de följande tre skälen.
- (104) Den första kategorin av åtgärder rör ökningen av reformer när det gäller marknadstillträde, huvudsakligen genom en förenkling av det administrativa förfarandet (t.ex. avskaffande av onödiga godkännanden, minskning och standardisering av avgifterna och godkännandeförfarandet). De kinesiska myndigheterna anger dessutom inom vilka industriområden och verksamheter investeringar är förbjudna eller begränsade (dvs. investeringskataloger, se skäl 126).
- (105) Den andra kategorin åtgärder avser ökningen av det finansiella skattepolitiska stödet:
- "Fullt ut främja utvecklingsfondens ledande roll för små och medelstora företag, leda små och medelstora företag att öka investeringarna i teknisk innovation, strukturella förändringar, energibesparing och minskning av utsläpp, genomföra olika förmånliga strategier, optimera servicesystemet för små och medelstora företag".
  - "Genomföra strategin för depreciering av anläggningstillgångar, vägleda företag till att öka investeringarna i avancerad utrustning".
  - "Främja rollen från särskilda fonder för att åstadkomma en renare tillverkning, ge vägledning avseende tillämpningen av produktionstekniken samt främja en renare produktionsteknik i nyckelindustrier".
  - "Genomföra förmånliga strategier med avseende på relevanta skatter och avgifter, minska företagens kostnader för 'fem socialförsäkringskassor och en bostadsfond', anpassa politiken rörande konsumtionsskatt på ett rimligt sätt".
  - "Uppmuntra företag att öka FoU-investeringarna i gröna produkter, ge miljöcertifierade produkter högsta prioritet vid offentlig upphandling".
- (106) Den tredje kategorin åtgärder avser ökningen av det finanspolitiska stödet, i synnerhet:
- "Genomföra en finanspolitik som stöder utvecklingen av små och medelstora företag, ytterligare undersöka små och medelstora företags finansiella kanaler, optimera små och medelstora företags kreditgarantisystem".
  - "Påskynda utvecklingen av finansiella produkter och tjänster för att stödja det allmänna företagandet och innovationen inom den lätta industrin".
  - "Öka det ekonomiska stödet till företagen för teknikövergång och uppdatering av utrustning".
  - "Uppmuntra finansiella bankinstitut att utveckla lånetjänsterna genom att även använda "immateriella tillgångar" som garantier, inbegripet deras egna varumärken, den särskilda rätten att använda varumärkena, att stödja uppbyggnaden av varumärken inom den lätta industrin".
  - "Fortsätta spela en roll med avseende på finanspolitiken och finansutveckling, stödja de finansiella institutionerna genom syndikerade lån, exportkrediter, projektfinansiering, inrätta en plattform för finansiella tjänster för företagen med avseende på internationell FoU, produktionssystem, marknadsföring av varumärken".
  - "Öka stödet genom exportkreditförsäkring för varumärkesföretag, uppmuntra de kommersiella bankerna att vara aktiva när det gäller genomförandet av finansieringsverksamheten genom exportkreditförsäkring".
- (107) Utvecklingsplaner för den lätta industrin utvecklas även på lokal nivå. Detta är fallet för Tianjins kommunala utvecklingsplan för den lätta industrin och textilindustrin för den tolfte femårsperioden (2011–2015), i vilken förespråkas att det ska inrättas fyra nationella baser för den lätta industrin i provinsen: "Staden Tianjin ska inrätta en nationell cykelproduktion och en exportbas. Med industriparken "China bicycle kingdom" i distriktet Wuqing och industriparken för (el)cyklar i distriktet Binhai som utgångspunkt, ska tillverkningsindustrierna för (el)cyklar, reservdelar, etc. utvecklas kraftfullt".

- (108) På ett liknande sätt fastställer Tianjins trettonde femårsplan för industriell ekonomiska utveckling tydliga mål för stöd för cykel- och elcykelindustrierna, inbegripet industrin för tillverkning av delar, såsom:
- "En kraftfull utveckling av cykelindustrin".
  - "Påskynda upprättandet av karaktäristiska industriella baser inbegripet [...] cykeltillverkning i distrikten Jinghai och Wuqing".
  - "Påskynda företagens omvandling och uppgradering. Med eftertryck genomföra varumärkesstrategier, vägleda företagen så att de kan intensifiera den tekniska innovationen och öka produkternas popularitet samt stärka och främja konkurrenskraftiga produkters ställning på marknaden, inbegripet cyklar. Främja övertagande och omorganisation av företag och förbättra den innovativa kapaciteten och produktmervärdet från små och medelstora företag och privata företag på ett övergripande sätt".
  - "Påskynda upprättandet av särskilda parker, inbegripet industriparker för cykeltillverkning i Quqing och Jinghai".
  - "Kraftfull utveckling av batterier för energilagring".
  - "Utöka områden med särskilda fördelar. Främja utvecklingen av superkondensatorer och batterier med hög effekt med litiumjonbatterier som utgångspunkt".
- (109) Mer specifikt ingår även cyklar bland de "tillväxtindustrier" som anges i den trettonde femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin (nedan kallad *den trettonde planen för cykelindustrin*), vilken utfärdats av China Bicycle Association (nedan kallad CBA). "tillväxtindustrierna har främjats genom nationella strategier, såsom nya energier, nya material, internet, energihushållning och miljöskydd, och informationsteknik, vilket har oundvikligen har medfört att traditionella industrier har gett sig in på marknaden för mellan- och högklassiga produkter. Särskilt efter det femte plenarsammanträdet som hölls för att 'främja en utveckling av trafiken och transporterna med låga koldioxidutsläpp och uppmuntra miljövänliga resor med cykel', kommer cykelindustrin säkerligen att utnyttja de nya historiska utvecklingsmöjligheterna."
- (110) I den trettonde planen för cykelindustrin fastställs mätbara mål som de kinesiska myndigheterna ska uppnå inom cykelindustrin fram till år 2020: "intäkterna från den huvudsakliga verksamheten från ovannämnda stora företag inom hela industrin ska uppnå en årlig genomsnittlig tillväxttakt på 6 %, och överstiga 200 miljarder renminbi yuan år 2020. Exporten av cyklar och reservdelar ska hållas på en stabil nivå och exporten av elcyklar ska öka kraftigt. Integrationen inom industrin ska stärkas ytterligare och de ledande företagens bidrag till produktionsvolymen ska överstiga 50 %. Industrin ska främja, gemensamt upprätta och förbättra 3–5 industrikluster och karaktäristiska regioner. Andelen cyklar i mellan- och högre prissegment och elcyklar med litiumbatteri ska öka varje år."
- (111) Vidare föreskrivs i den trettonde planen för cykelindustrin att "ett till två internationellt kända varumärken ska byggas upp". Förutom de befintliga utmärkelser elcykeltillverkarna redan har erhållit (t.ex. China Famous Brand, China Well-known Trademark, Light Industry Brand Cultivation System, Advantageous Light Industry Brand och Industry Brand Cultivation Demonstration Enterprise recognition) föreskriver planen vidare en förbättring av "systemet för utveckling av varumärken" och ett genomförande av "kvantifiering och bedömning av varumärkesvärdet".
- (112) Vidare är en av de huvuduppgifter som anges i den trettonde planen för cykelindustrin att "Fortsätta att främja utvecklingen av olika cyklar som utgör märkesprodukter och i högre marknadssegment och gradvis öka andelen cyklister och andelen cyklar i mellan- och högre prissegment. Förverkliga smarta, lätta elcyklar med litiumbatteri och ständigt öka marknadsandelen för cyklar med litiumbatteri samt elcyklarnas exportandel".
- (113) Ett annat huvudmål i den trettonde planen för cykelindustrin är en ökning av "exportandelen och rättigheterna när det gäller prissättning från självständiga varumärken av elcyklar".
- (114) I katalogen över investeringsprojekt för vilka det krävs kontroll och godkännande från regeringen signalerar de kinesiska myndigheterna en ökad prioritering av fordon som drivs med alternativ energi, inbegripet elcyklar: "Produktionskapacitet genom vilken antalet fordon som drivs med traditionella bränslen ökar ska vara underkastad strikta kontroller, vilket innebär att nya tillverkare av fordon som drivs med traditionella bränslen inte längre ska prövas och godkännas för tillverkning. Ansträngningar ska vidtas för att ge aktiv vägledning för en hälsosam och korrekt utveckling av fordon som drivs med alternativ energi."

- (115) De kinesiska myndigheterna har asymmetriskt tagit in bränsleddrivna mopeder i förteckningen över "föråldrade produkter" i katalogen över vägledning för omstrukturering av industrin (2011 års version, med ändringar från 2013).
- (116) De kinesiska myndigheternas ansträngningar är emellertid inte begränsade till elcyklar utan omfattar även delar till dem, nämligen motorer, kontrollenheter och batterier.
- (117) I den trettonde planen för cykelindustrin upprättades en uttrycklig koppling mellan utvecklingen av elcyklar och delar till dem genom rekommendationen att "Kontinuerligt öka användningen av aluminiumlegeringar, magnesiumlegeringar, titanlegeringar och andra lätta legeringar, kolfiber och andra kompositer i de färdiga cyklarna och i delarna. *Förbättra förmågan att självständigt tillverka kompletta cyklar genom att förbättra delarnas kvalitet och nivå.* Ytterligare förbättra den samlade prestandan från fyra väsentliga elektriska komponenter, nämligen regulator, batteri, motor och laddare, i syfte att utveckla ett effektivt, energisnålt, säkert och pålitligt elsystem för elcyklar".
- (118) I den trettonde planen för cykelindustrin anges vidare att "genombrott ska göras inom följande viktiga tekniker" under den "trettonde femårsperioden":
- "1. Främjande och användning av lättviktsmaterial med hög hållfasthet".
  - "2. Precisionsbearbetningsteknik för komponenter för kraftöverföring i cyklar".
  - "3. Omfattande förbättringar av prestandan från elektriska kontrollsystém i elcyklar".
  - "4. Omfattande förbättringar av prestandan från blyackumulatorer och litiumjonbatterier".
  - "5. Användning och främjande av teknik för vridmomentssensorer".
  - "6. Användning och främjande av digital teknik, teknik med koppling till sakernas internet och intelligent teknik".
- (119) Kopplingen mellan utvecklingen av elcyklar och delar till dem fastställdes redan i den tolfte femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin. I detta dokument hänvisas utförligt till integreringen av "produktionskedjorna" och behovet att "påskynda forskning och utveckling avseende viktig teknik som är gemensam för industrin".
- (120) Mer specifikt anges i den tolfte planen för cykelindustrin bland annat följande huvudsakliga mål för industriutvecklingen under den tolfte femårsperioden:
- "Ytterligare stärka integrationen inom industrin".
  - "Det ska utformas en professionell uppdelning av arbetsmekanismerna med föregående och efterföljande led, reservdelar för färdiga cyklar och produktion, utbildning och forskning".
- (121) I den tolfte planen för cykelindustrin anges även de viktigaste tekniska innovationer som ska uppnås under den tolfte femårsperioden. Detta omfattar bl.a. om följande:
- "Användning av litiumjonbatterier".
  - "Användning av permanentmagnetiska, snabba elektriska maskiner med borstar i elcyklar".
  - "Användning av kontrollteknik genom mikrodatorer i elcyklar".
- (122) En ytterligare indikator på att utvecklingen av komponenter i tidigare led är underställd utvecklingen av elcykelindustrin i senare led kan hämtas från tillkännagivandet från Suzhous kommunstyrelses allmänna kansli om spridning av de administrativa åtgärderna med avseende på den särskilda fonden för kommunal industri och ekonomisk förbättring (SU FU BAN 2014-137) och det relaterade tillkännagivandet om tillämpningen av Suzhous kommunala program för den särskilda skattemässiga fonden för år 2016. I artikel A3.1 i sistnämnda meddelande anges särskilt följande villkor för att erhålla stödet: "Produkterna har egenskaper såsom stort marknadspotential, hög drivkraft och 'fyller luckorna' i industriedjan."
- (123) I den trettonde femårsplanen hänvisas uttryckligen till de kinesiska myndigheternas stöd vid utvecklingen av "högeffektiv lagring av energi" i kapitel 23 (se även skäl 97).
- (124) I utvecklingsplanen för den lätta industrin anges även batteriindustrin bland "de viktiga industrierna". Förutom de allmänna politiska åtgärder som diskuterats i skälen 96–107 rekommenderar planen även antagandet av "specifikationerna för industrin för blybatterier".
- (125) I Tianjins kommunala utvecklingsplan för den lätta industrin och textilindustrin för den trettonde femårsperioden (2016–2020) görs en koppling mellan stödet för tillverkningen av elcyklar och delar till dessa: "Vi ska främja

användningen av nya material inbegripet kompositmaterial, lätta legeringar och låglegerat stål vid tillverkningen av cyklar och elcyklar. Vi ska driva fram en tillämpning av kontrollteknik genom mikrodatorer, batterier med nya energier och effektiva elektriska maskiner i elektriska batterier.”

- (126) Cykeldelar och särskilda batterier och lätta metaller för ramar finns upptagna i förteckningen över ”främjade industrier” i den vägledande katalogen för industrier vad gäller utländska investeringar (reviderad 2017). Förteckningen omfattar särskilt följande:

— ”96. FoU och tillverkning av nya, lätta och miljövänliga material för luftfart, rymdteknik, bilar och motorcyklar (särskilt aluminium, legeringar av aluminium och magnesium, motorcykelramar med aluminiumlegering, etc.).”

— ”236. Miljövänlig tillverkning av batterier med avancerad teknik: kraftfulla nickel-metallhydridbatterier, zink-nickelbatterier, zink-silverbatterier, litiumjonbatterier, solceller, bränsleceller, etc. (förutom för fordon som drivs med ny energi, energidrivna batterier)”

- (127) På ett liknande sätt främjas utländska investeringar i industrin med anknytning till elektriska cykeldelar i katalogen över prioriterade industrier vad gäller utländska investeringar i centrala och västra Kina, vilket omfattar följande: i) tillverkning av material och produkter med aluminiumlegering, ii) tillverkning av servomotorer och drivanordningar, iii) FoU och tillverkning av särskild utrustning för tillverkningen av litumbatterier och andra litiumprodukter, iv) utveckling och tillverkning av lätta material såsom sådana med hög hållfasthet.

- (128) Litumbatterier finns upptagna i den främjade förteckningen i den vägledande katalogen för industriell omstrukturering ((ändrad år 2013) (2011 års version) (offentliggjord genom föreskrift nr 9 från den nationella utvecklings- och reformkommissionen).

- (129) Elcykelindustrin anges som en strategisk, prioriterad och/eller främjad industri även i följande dokument:

— I **Made in China 2025** från statsrådet (beslut nr 28 från 2005) anges grön utveckling som en av de vägledande principerna. I dokumentet anges de strategiska uppgifter som ska vara genomförda år 2025, inbegripet förstärkning av ”ansträngningarna inom forskning och utveckling av avancerade, energisnåla och miljövänliga tekniker, processer och utrustning”, stärkande av ”forskning och utveckling av gröna produkter, en generell användning av tekniker för lättvikt, låg energiförbrukning och enkel återvinning, ständigt främja energieffektivitet från energiförbrukande terminalprodukter inbegripet motor, panna, intern förbränningsmotor och elektriska apparater, [...] och kraftfullt främja grön och koldioxidsnål utveckling av industrier med nya material, nya energier och avancerad utrustning [...]”.

— **Statsrådets beslut nr 40** om utfärdande och genomförande av de ”tillfälliga bestämmelserna om främjande av industriell strukturanpassning” (nedan kallat *beslut nr 40*). I detta beslut anges att den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning <sup>(11)</sup>, som innehåller tillämpningsföreskrifter till beslut nr 40, är en viktig grund när det gäller utformningen av investeringsriktlinjer. Den utgör även en vägledning för de kinesiska myndigheterna vad gäller förvaltningen av investeringsprojekt och utformning och genomförande av strategier inom områdena offentliga finanser, beskattning, krediter, mark, import och export <sup>(12)</sup>. Även om elcyklar inte uttryckligen anges i beslut nr 40, föreskriver statsrådet i det att alla kinesiska finansinstitut ska ge kreditstöd och lovar genomförandet av ”andra förmånliga åtgärder med avseende på de främjade projekten”. Samtidigt anges batterier och lätta material som främjade industrier i kapitel XIX i den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning. Vad gäller dess rättsliga karaktär noterar kommissionen att beslut nr 40 är en föreskrift från statsrådet, dvs. Kinas högsta förvaltningsorgan. Det är därför rättsligt bindande för andra offentliga organ och för de ekonomiska aktörerna <sup>(13)</sup>.

— **Den nationella översikten över den tekniska och vetenskapliga utvecklingen på medellång och lång sikt (2006–2020)** stöder denna utveckling av viktiga områden och prioriterade områden och främjar ekonomiskt och skattemässigt stöd till dessa nyckelområden och prioriteringar.

- (130) Enligt tillgängliga uppgifter kan elcykelindustrin och delar till den (nämligen batteri, motor, kontrollenheter och lätta metallkomponenter) sammanfattningsvis anses vara en nyckelindustri/strategisk industri och att det är ett politiskt mål för den kinesiska regeringen att främja utvecklingen av denna industri.

<sup>(11)</sup> Vägledande katalog för industriell strukturanpassning (2011 års version).

<sup>(12)</sup> Kapitel III artikel 12 i beslut nr 40.

<sup>(13)</sup> Se rådets genomförandeförordning (EU) nr 215/2013, EUT L 73, 15.3.2013, s. 16, skäl 182 (stålprodukter belagda med organiskt material).

### 3.2. Påståenden

#### 3.2.1. Påståenden från de kinesiska myndigheterna

- (131) De kinesiska myndigheterna uppgav först att de inte kunde identifiera den trettonde femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin och därför inte kunde lämna några synpunkter på planen.
- (132) De kinesiska myndigheterna uppgav även i sitt svar på frågeformuläret att CBA endast är en industriell intresseorganisation som är organiserad på frivillig basis av tillverkare av cyklar, elcyklar och reservdelar till dessa. De kinesiska myndigheterna hävdade även att CBA inte är något statligt organ.

#### 3.2.2. Påståenden från China Bicycles Association

- (133) CBA påstår sig vara ett oberoende organ som inte kontrolleras av de kinesiska myndigheterna. Som stöd hänvisade CBA till den "övergripande planen för frikoppling av handelskammare och administrativa organ" som har utgivits av det allmänna kansliet vid centralkommittén från Kinas kommunistparti och statsrådets allmänna kansli.
- (134) CBA hävdade även att den trettonde femårsplanen för cykelindustrin var konfidentiell.

#### 3.2.3. Påståenden från Giant Group

- (135) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade Giant Group att ett av dess närstående företag endast tillverkade den likadana produkten men inte exporterade elcyklar till unionen. Därför kan eventuella subventioner som sistnämnda företag har erhållit inte automatiskt anses utgöra en subvention som beviljats till en produkt som övergått till fri omsättning i unionen och vållar unionsindustrin skada. Eventuella fördelar från en sådan subvention som beviljats överfördes inte heller till det närstående företag som exporterade den berörda produkten till unionen. Giant Group hävdade således att eventuella subventioner som det företag som tillverkade den likadana produkten hade erhållit inte främjade exporten och därför skulle undantas från beräkningen av storleken på subventioneringen från det exporterande företaget.

#### 3.2.4. Bemötande av påståenden

#### **Huruvida den trettonde planen för cykelindustrin var tillgänglig och konfidentiell**

- (136) Kommissionen ansåg att det var möjligt för de kinesiska myndigheterna att identifiera den trettonde planen för cykelindustrin och att den inte kan anses begränsad på grundval av följande faktiska omständigheter:
- CBA offentliggjorde ett pressmeddelande på sin offentliga webbplats för att informera om det officiella antagandet av den trettonde femårsplanen för cykelindustrin den 14 juni 2016 (<http://www.china-bicycle.com/News/View/b8da75cd-607f-4d84-8412-a487e07a0b78>). Detta rapporterades även på andra webbplatser såsom Xuenshu.com (<https://www.xueshu.com/zgzc/201607/21087310.html>).
  - I pressmeddelandet lämnade CBA ut en sammanfattning av planen till allmänheten: "Ordföranden Ma Zhongchao uppställde krav på hur industrin ska utvecklas under den period på vilken den trettonde femårsplanen är tillämplig. Det centrala innehållet i nämnda plan utgörs av omvandling och uppgradering och målet är att förändra industrin från stor till stark och syftet är att skapa ett gyllene tillfälle för utvecklingen inom industrin. Det blev en mycket framgångsrik utvecklingsperiod. Mot denna bakgrund krävs det att industrin fullt ut förstår följande punkter: Inledningsvis en förståelse för den strategiska positioneringen när det gäller industrins utveckling under den trettonde femårsperioden och sedan leda omvandlingen av utvecklingsstegen tillsammans med omvandlingen av utvecklingskonceptet [...]."
  - Den trettonde planen för cykelindustrin ingavs i en öppen version av klagomålet och gjordes offentligt tillgänglig den 21 december 2017. Emellertid kom varken CBA eller de kinesiska myndigheterna med några påståenden om att planen skulle vara konfidentiell förrän vid kontrollbesöket i de kinesiska myndigheternas lokaler som genomfördes i september 2018. Tvärtom informerade de kinesiska myndigheterna kommissionen om att planen inte kunde identifieras, trots det faktum att godkännandet offentliggjorts på CBA:s webbplats och att CBA fortfarande var under de kinesiska myndigheternas inflytande i juni 2016, eftersom "den övergripande planen för frikoppling av handelskammare och administrativa organ" ännu inte hade trätt i kraft.
  - Den tidigare tolfta planen för cykelindustrin var ett offentligt dokument fastän det hade en liknande karaktär som den trettonde planen för cykelindustrin. Dessutom innehöll inget av dessa dokument några företags-specifika uppgifter.
- (137) Slutligen har CBA inte lagt fram någon bevisning för att den trettonde planen för cykelindustrin var av konfidentiell karaktär.



**CBA:s påstådda oberoende från de kinesiska myndigheterna**

- (138) Kommissionen har samlat in ett antal omständigheter som leder fram till slutsatsen att CBA hade en stark koppling till de kinesiska myndigheterna, särskilt under 2016 när planen för cykelindustrin antogs.
- I artikel 3 i CBA:s bolagsordning (allmänt tillgänglig på CBA:s webbplats: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33>) föreskrivs att "Denna intresseorganisation ska ha följande syfte och uppgifter: [...] genomföra den nationella industripolitiken och hjälpa de statliga ministerierna att stärka industrin, [...] fungera som en bro och en länk mellan regeringen och företagen och sträva efter att tjäna företagen, industrin och regeringen och främja en hållbar och hälsosam utveckling av industrin." I artikel 4 stärks denna koppling och följande föreskrivs: "Detta råd godtar vägledning och tillsyn över verksamheten från statsrådets kommission för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar, inrikesministeriet och samhällets behöriga affärsenhet."
  - På CBA:s webbplats (<http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11>) anges följande: "Intresseorganisationen vägleds och förvaltas av statsrådet, statsrådets direktion för statsägda tillgångar, den kinesiska intresseorganisationen för den lätta industrin och inrikesministeriet från förvaltningen för företagsregistrering."
  - Den övergripande planen för frikoppling av handelskammare och administrativa organ, vilken utfärdats av det allmänna kansliet vid centralkommittén i Kinas kommunistiska parti och statsrådet allmänna kansli antogs den 8 juli 2015. I denna planerades emellertid ett pilotprojekt år 2016 och en utvidgning till andra intresseorganisationer inom industrin och ett fullständigt ikraftträdande först 2017. På grundval av detta drog kommissionen därför slutsatsen att CBA stod under statsrådets förvaltning när den trettonde planen för cykelindustrin godkändes 2016 och hade anförtratts att genomföra regeringens politik och således inte kunde anses utgöra ett självständigt organ.
- (139) Mot denna bakgrund avvisade kommissionen påståendena vad gäller tillgänglighet och konfidentialitet från den trettonde planen för cykelindustrin och om CBA:s självständighet.
- (140) Med avseende på Giant Groups begäran ansåg kommissionen att de olika juridiska personer som tillverkar och säljer elcyklar samtliga utgör del av samma grupp. Giant Group har inte bestritt detta. Den särskilda rollen från mottagaren (som antingen direkt exporterar den berörda produkten under undersökningsperioden eller inte) ansågs således sakna betydelse, under förutsättning att mottagaren var närstående till den exporterande tillverkaren och erhöll förmåner som hade samband med den undersökta produkten. Giant Group bestred inte att företaget faktiskt hade erhållit sådana förmåner. Kommissionen ansåg att förmåner som juridiska personer i samma grupp som medverkar vid tillverkningen och försäljningen av elcyklar erhåller aggregeras på gruppnivå och i förekommande fall fördelas. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

**3.3. Delvis bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter****3.3.1. Förmånliga lån**

- (141) Kommissionen bad de kinesiska myndigheterna att vidarebefordra särskilda frågeformulär till sex statsägda banker som identifierats i klagomålet, liksom till alla andra finansinstitut som beviljade lån och exportkrediter till de exporterande tillverkarna i urvalet.
- (142) De kinesiska myndigheterna påstod att de hade kontaktat ovannämnda finansinstitut. Emellertid besvarade endast fyra statsägda banker som nämns specifikt i klagomålet frågeformuläret.
- (143) De kinesiska myndigheterna uppgav att de inte hade befogenhet att begära information från de statsägda banker som inte besvarade frågeformuläret, eftersom dessa bankers verksamhet är oberoende av de kinesiska myndigheterna. De kinesiska myndigheterna ansåg även att kommissionen hade ålagt dem en orimlig börda och att de inte hade fått tillräcklig vägledning om hur den begärda informationen skulle inges och hur den icke-konfidentiella versionen av svaren skulle sammanställas.
- (144) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. Inledningsvis är den information som begärts från statsägda enheter tillgänglig för de kinesiska myndigheterna för alla enheter där den kinesiska regeringen är största eller stor aktieägare. Enligt Folkrepubliken Kinas lag om statsägda företagstillgångar <sup>(14)</sup>, är det statsägda organ för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar som inrättats av statsrådets kommission för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar och lokala folkregeringar som åtar sig ett statligt ägt företags kapitalgivaruppgifter och

<sup>(14)</sup> Folkrepubliken Kinas lag om statsägda företagstillgångar, föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 5, 28 oktober 2008, artiklarna 11 och 12.

-skyldigheter på statens vägnar. Sådana organ är således berättigade att erhålla avkastning på tillgångar, att delta i beslutsfattande och att välja ut personal i ledande ställning i statligt ägda företag. Enligt artikel 17 i ovannämnda lag om statsägda tillgångar ska statligt ägda företag godta regeringarnas och relevanta regeringsavdelningars och organs förvaltning och tillsyn, godta offentlig tillsyn och ansvara inför kapitalgivare.

- (145) De kinesiska myndigheterna har också de befogenheter som krävs för att interagera med finansinstituten, även om de inte är statsägda, eftersom de alla omfattas av den kinesiska banktillsynsmyndighetens jurisdiktion. Enligt t.ex. artiklarna 33 och 36 i banktillsynslagen,<sup>(15)</sup> är det den kinesiska banktillsynsmyndigheten som har befogenhet att kräva att alla finansinstitut som är verksamma i Kina lämnar ut uppgifter, t.ex. årsredovisningar, statistiska rapporter och uppgifter om affärsverksamhet och förvaltning. Myndigheten kan också ålägga finansinstitut att lämna ut uppgifter till allmänheten. I detta avseende förstår kommissionen inte varför de kinesiska myndigheterna inte kunde be dessa finansinstitut att svara på det särskilda frågeformulär som kommissionen hade upprättat för denna undersökning. De kinesiska myndigheterna ombads inte att samla in, granska och ta fram den begärda informationen. De ombads endast hjälpa kommissionen så att den kunde erhålla den nödvändiga informationen från finansinstituten.
- (146) Även om de lämnade vissa allmänna beskrivningar av hur deras system för beviljande av lån och riskförvaltning fungerade var det ingen av de samarbetsvilliga statsägda bankerna som lämnade någon specifik information rörande lån som getts till de exporterande tillverkarna i urvalet, utan menade att de var bundna av rättsliga och administrativa krav samt avtalsbestämmelser vad gäller konfidentiell behandling av uppgifter rörande de exporterande tillverkarna i urvalet.
- (147) Kommissionen ansåg således inte att den hade ålagt de kinesiska myndigheterna en orimlig börda. Kommissionen begränsade från början sin undersökning till de finansinstitut som hade beviljat lån till de exporterande tillverkarna i urvalet. Vidare ansåg kommissionen att frågeformuläret innehöll tillräcklig vägledning om hur den begärda informationen skulle inges och hur de icke-konfidentiella versionerna av svaren skulle sammanställas. De kinesiska myndigheterna har inte heller specificerat vilka särskilda instruktioner i frågeformuläret de inte skulle ha förstått. För att förtydliga bad kommissionen endast om de kinesiska myndigheternas hjälp att erhålla den nödvändiga informationen från finansinstituten och ändå underlät de att samarbeta. Således anses dessa begäranden till de kinesiska myndigheterna vara rimliga och att vägledningen var tillräcklig.
- (148) Vidare bad kommissionen de samarbetsvilliga bankerna att kontakta de exporterande tillverkarna i urvalet med avseende på deras tillstånd att ge tillgång till företagsspecifik information som fanns hos bankerna. Trots kommissionens uttryckliga begäran gjorde emellertid varken de kinesiska myndigheterna eller någon av de samarbetsvilliga bankerna detta.
- (149) Kommissionen hade även bett de exporterande tillverkarna i urvalet att de skulle ge tillgång till företagsspecifik information som fanns hos alla de banker, både statsägda och privata, som beviljat dem lån. Även om de exporterande tillverkarna i urvalet gick med på att ge tillgång till deras bankuppgifter vägrade bankerna lämna ut de begärda detaljerade uppgifterna med hänvisning till att sådana uppgifter är konfidentiella och inte kunde lämnas ut.
- (150) Kommissionen fick enbart information om företagsstruktur och ägarförhållanden från de fyra statsägda banker som anges i skäl 52 men inte ovannämnda information avseende lån som beviljats till de exporterande tillverkarna i urvalet. Kommissionen erhöll inte heller någon information från något av de andra finansinstitut som hade beviljat lån till de exporterande tillverkarna i urvalet. En av dessa banker, EXIM, vägrade att lämna ut sin bolagsordning med motiveringen att det var frågan om konfidentiella uppgifter, och tillhandahöll därför endast ofullständiga uppgifter om sin bolagsstyrning.
- (151) Inte heller erhöll kommissionen någon särskild information om riskbedömning, interna förfaranden för beviljande av lån eller kreditvärdighetsbedömning för lån som beviljades till de exporterande tillverkarna i urvalet, såsom förklaras i skälen 146–150. Sådan information krävdes emellertid för att fastställa om lånen till de exporterande tillverkarna i urvalet tillhandahölls till förmånliga räntor. Eftersom sådan information vanligtvis finns i interna dokument från de relevanta bankerna kan den inte tillhandahållas genom svar på frågeformulär från de exporterande tillverkarna i urvalet.
- (152) Eftersom kommissionen fortfarande inte hade fått någon information om flertalet av de statsägda bankerna som tillhandahållit lån till de exporterande tillverkarna i urvalet, och inte heller någon företagsspecifik information om de lån som tillhandahållits av de samarbetsvilliga bankerna, ansåg den att den inte fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen.

<sup>(15)</sup> Folkrepubliken Kinas lag om reglering av och tillsyn över bankindustrin, föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 58, 31 oktober 2006.

- (153) På grund av den bristande graden av samarbetsvilja underrättade kommissionen därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen för sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av förmånliga lån och beviljade de kinesiska myndigheterna en tidsfrist för att inkomma med synpunkter.
- (154) De kinesiska myndigheterna lämnade inte några synpunkter avseende tillämpningen av artikel 28.1 i grundförordningen.
- (155) Kommissionen blev därför tvungen att delvis grunda sin undersökning av förekomst och omfattning av den påstådda subventioneringen i form av förmånliga lån på tillgängliga uppgifter.

### 3.3.2. Exportkreditförsäkring

- (156) Kommissionen bad de kinesiska myndigheterna att vidarebefordra ett särskilt frågeformulär till Sinosure. Sinosure besvarade frågeformuläret.
- (157) Emellertid besvarade bolaget endast delar av det särskilda frågeformulär om exportkreditförsäkring som lämnats till de exporterande tillverkarna i urvalet. Sinosure underlät dessutom att tillhandahålla de styrkande handlingar som begärts om dess styrning, såsom årsrapport eller bolagsordning, med motiveringen att dessa var konfidentiella handlingar.
- (158) Sinosure gav inte heller någon specifik information om den exportkreditförsäkring som lämnats till elcykelindustrin, premiernas storlek eller närmare uppgifter om lönsamheten av sin försäkringsverksamhet för exportkrediter.
- (159) Eftersom informationen inte fanns tillgänglig ansåg kommissionen att den inte hade fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen.
- (160) Såsom anges i skäl 144 anser kommissionen att den information som begärts från statsägda enheter är tillgänglig för de kinesiska myndigheterna för alla enheter där den kinesiska regeringen är största eller stor aktieägare. Detta gäller även Sinosure, som är en helt och hållet statsägd enhet. Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen för sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av exportkreditförsäkring och beviljade de kinesiska myndigheterna en tidsfrist för att inkomma med synpunkter.
- (161) De kinesiska myndigheterna lämnade inte några synpunkter avseende tillämpningen av artikel 28.1 i grundförordningen.
- (162) Kommissionen var därför tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter för att dra slutsatser om exportkreditförsäkring

### 3.3.3. Tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning

- (163) Kommissionen bad de kinesiska myndigheterna att skicka ett särskilt frågeformulär, vilket kommissionen tillhandahöll, till de exporterande leverantörerna i urvalets inhemska leverantörer av delar (nämligen motorer, batterier och kontrollenheter). I detta syfte bad kommissionen även alla exporterande tillverkare i urvalet att tillhandahålla de kinesiska myndigheterna en förteckning över sina inhemska leverantörer.
- (164) De exporterande tillverkarna i urvalet överlämnade förteckningen över sina inhemska leverantörer till de kinesiska myndigheterna, men dessa vägrade att skicka några frågeformulär till dessa leverantörer. De kinesiska myndigheterna hävdade att detta innebar en orimlig börda för dem. De hävdade även att eftersom dessa företag agerar oberoende från de kinesiska myndigheterna skulle deras ingripande inte ha medfört några resultat.
- (165) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. För det första ansåg kommissionen att det inte innebar någon betydande börda att skicka ett redan förberett frågeformulär till en redan tillhandahållen kontaktlista, särskilt med beaktande av den föreslagna möjligheten att använda e-post. För det andra ansåg kommissionen att myndigheterna skulle ha haft stort inflytande när det gäller att övertyga företag som inte var föremål för en direkt undersökning att samarbeta för att fastställa marknadssituationen i Kina. Enligt kommissionens uppfattning hade det varit mer effektivt om företagen erhölet en begäran att samarbeta i undersökningen från de kinesiska myndigheterna än om samma företag hade erhölet ett brev från kommissionen. Hur som helst ansåg kommissionen att den information som leverantörerna till elcykelindustrin kan tillhandahålla är viktig vid fastställandet huruvida elcykelindustrin har erhölet insatsvaror mot för låg ersättning. Kommissionen ansåg därför att det krävdes en insamling av uppgifter i detta hänseende och att de kinesiska myndigheterna var bäst lämpade att göra detta eller, åtminstone, underlätta processen såsom kommissionen begärt. Det borde även ligga i den kinesiska elcykelindustrins intresse att motbevisa påståendena i klagomålet att den faktiskt erhåller insatsvaror mot för låg ersättning. De kinesiska myndigheternas argument i detta avseende avvisades därför.

- (166) De kinesiska myndigheterna vägrade även att tillhandahålla en fullständig förteckning över inhemska leverantörer av insatsvaror och deras ägarstruktur med motiveringen att det var konfidentiella uppgifter. I detta avseende påpekar kommissionen att det föreskrivs sätt att skydda konfidentiella uppgifter i grundförordningen. Inte heller har de kinesiska myndigheterna angett vilka av de kända leverantörerna som är statsägda enheter och vilka som är privatägda. De kinesiska myndigheterna förklarade att de inte hade befogenhet att begära sådan information från företag som inte besvarade frågeformuläret, eftersom dessa leverantörers verksamhet är oberoende av de kinesiska myndigheterna. Enligt kommissionens uppfattning är den information som begärts från statsägda enheter emellertid tillgänglig för de kinesiska myndigheterna för alla enheter där den kinesiska regeringen är största eller stor aktieägare. Även när de ansöker om ett verksamhetstillstånd eller förnyelse av ett sådant tillstånd måste företagen tillhandahålla information om sitt aktieinnehav till industri- och handelsförvaltningen. Mot denna bakgrund är informationen om aktieinnehav således tillgänglig för de kinesiska myndigheterna. De kinesiska myndigheterna har inte heller tillhandahållit någon information om prissättning.
- (167) Endast en tillverkare av elmotorer och leverantör av batterier, Bafang, som hade tillhandahållit insatsvaror till de exporterande tillverkarna i urvalet gav sig till känna och bad att få det särskilda frågeformuläret som var avsett för leverantörer. Denna leverantör besvarade även frågeformuläret. Inga andra leverantörer av insatsvaror gav sig till känna.
- (168) Sammantaget ansåg kommissionen att den saknade viktig information i tre hänseenden: För det första information om ägarförhållanden och förvaltningsstruktur hos leverantörer av insatsvaror. Utan denna information kunde kommissionen inte fastställa om dessa tillverkare är offentliga organ eller inte. För det andra, företagsspecifik information från leverantörerna av insatsvaror, t.ex. information om prissättningen av insatsvaror som tillhandahållits till exportörerna i urvalet. För det tredje information om marknadsstrukturen. Den information som skulle ha tillhandahållits av inhemska leverantörer av insatsvaror är emellertid nödvändig för att kunna bedöma huruvida insatsvaror har tillhandahållits mot för låg ersättning till de exporterande tillverkarna i urvalet. Sådan information kan dessutom endast leverantörerna av insatsvaror själva lämna och den kan därmed inte erhållas genom svar på frågeformulär från de exporterande tillverkarna i urvalet. Dessutom var informationen avseende marknadsstrukturen viktig och de kinesiska myndigheterna var bäst lämpade att tillhandahålla sådan information eller åtminstone hjälpa kommissionen att erhålla den från leverantörerna av insatsvaror.
- (169) Kommissionen ansåg därför att den inte fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen.
- (170) Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen för sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning och beviljade de kinesiska myndigheterna en tidsfrist för att inkomma med synpunkter. De kinesiska myndigheterna inkom inte med några synpunkter.
- (171) Giant hävdade att kommissionen har tolkat artikel 28 i grundförordningen på ett felaktigt sätt. Företaget hävdade att artikel 28 hänför sig till bristande samarbete från berörda parter och att leverantörer av motorer och batterier inte är berörda parter. Giant hävdade även att det inte har påståtts att företaget har underlåtit att samarbeta samt att det har tillhandahållit all information om dess inköp av motorer och batterier. Vidare hävdade företaget att kommissionen skulle ha kontaktat leverantörer direkt istället för att förlita sig på att de kinesiska myndigheterna skulle utföra den undersökande myndighetens uppgifter, dvs. sända frågeformulär till leverantörer av insatsvaror.
- (172) I detta hänseende ska det inledningsvis noteras att det inte har ifrågasatts att Giant samarbetade fullt ut i undersökningen och att företaget tillhandahöll all information som begärts. Såsom anges i skälen 163–167 och sammanfattas i skäl 168, ska det emellertid erinras om att de kinesiska myndigheterna inte samarbetade efter bästa förmåga, vilket innebar att kommissionen saknade viktiga uppgifter om flera aspekter av denna del av utredningen, nämligen information om ägarförhållanden och förvaltningsstruktur från leverantörer av insatsvaror och information om marknadsstruktur och agerande, eftersom de kinesiska myndigheterna underlät att tillhandahålla tillfredsställande svar på frågeformuläret samt även företagsspecifik information från leverantörerna av insatsvaror genom att underlåta att vidarebefordra det relevanta frågeformuläret till en kontaktlista över leverantörer av insatsvaror. När det gäller avsändandet av frågeformulär hänvisas till skälen 164 och 165, där denna fråga redan har behandlats. Eftersom de kinesiska myndigheterna utan tvekan ska anses utgöra en berörd part i detta förfarande fann kommissionen att den i vart fall inte hade gjort en felaktig tolkning av artikel 28 i grundförordningen när den ansåg att de kinesiska myndigheterna samarbetade till viss del och när den använde tillgängliga uppgifter inom de områden där kommissionen, till följd av att de kinesiska myndigheterna endast delvis samarbetade, saknade viktig information som de kinesiska myndigheterna skulle ha tillhandahållit direkt och från leverantörer av insatsvaror efter att ha erhållit det relevanta frågeformuläret från de kinesiska myndigheterna. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

- (173) Kommissionen var därför tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om tillhandahållande av elmotorer och batterier mot för låg ersättning i enlighet med artikel 28.1.

### 3.4. Subventioner och subventionsprogram inom ramen för den nu aktuella undersökningen

- (174) På grundval av informationen i klagomålet, tillkännagivandet om inledande och svaren på kommissionens frågeformulär undersökte man den påstådda subventioneringen i form av följande subventioner från de kinesiska myndigheterna:

(a) Tillhandahållande av förmånliga lån och riktade lån från statliga policybanker och statsägda affärsbanker.

(b) Förmånlig exportkreditförsäkring.

(c) Bidragsprogram:

- Bidragsprogram såsom "Programmet för kända varumärken", "Kända kinesiska varumärken", "Utmärkta varumärkesföretag", "Bästa skattebetalaren", "AAA-företag", "Välkända kinesiska varumärken" och lokala program såsom "Shandongprovinsens medalj för vetenskaplig och teknisk framgång" eller "Känd produkt från Jiangsuprovinen".
- Bidrag för tekniska framsteg såsom bidrag till tekniska innovationer, bidrag till avancerad industriell utveckling, bidrag till teknisk uppgradering och omvandling och bidrag för produktenergieffektivitet, subventioner för utveckling av talanger med stor teknisk förmåga, subventioner för nya avancerade tekniska produkter, priser för framsteg inom vetenskap och teknik, andra teknikrelaterade subventioner.
- Bidrag för företagsutveckling såsom bidrag för att uppmuntra till reformer av systemet med aktieandelar eller börsnotering, industriella utvecklingsfonder.
- Stödfonder för sysselsättning och utbildning och regionala bidrag för att stödja den ekonomiska utvecklingen såsom "One Million Skilled Talent Training Benefit Plan", "Post-doctor policy" och andra system som har i syfte att förbättra kompetensen från företagets personal och minska deras arbetskraftskostnader.
- Fonder från lokala myndigheter i flera kinesiska provinser, t.ex. program som Tianjin sponsrar, såsom exportstödsbidrag som tillhandahålls av staden Tianjin. Medel för utveckling av exportvarumärken som tillhandahålls av staden Tianjin.
- Medel för vetenskap och teknik för Tianjin Binhai New Area och Tianjin Economic and Technological Development Area.
- Tekniska företagscentrum (Tianjin City och Jinnan District). Tianjin Cycle Industry Park Development Assistance Fund och Tianjin Binhai New Area Special Development and Construction Assistance Fund.
- Ad hoc-bidrag som tillhandahålls av myndigheter på kommunal nivå eller provinsnivå, såsom medel för patent, medel och stipendier för vetenskap och teknik, medel för näringslivsutveckling, medel för exportfrämjande.

(d) Statliga intäkter som normalt sett skulle tas ut drivs inte in eller efterskänks, inbegripet följande:

- Förmånlig behandling när det gäller inkomstskatt och skatterabatt och förmånlig behandling av inkomster från företag som är belägna i särskilda utvecklingsområden.
- Nedsättning av inkomstskatten för högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik.
- Källskattelättnader för utdelning från utlandsinvesterade kinesiska företag och deras utländska moderbolag.

(e) Uteblivna intäkter genom program för indirekta skatter och importtullar:

- Momsbefrielse och importtullrabatter vid användning av importerad utrustning och teknik.
- Tullbefrielse för import för passiv förädling.

(f) Statligt tillhandahållande av varor och tjänster mot för låg ersättning:

- Tillhandahållande av mark mot för låg ersättning.
- Tillhandahållande av energi (t.ex. elektricitet eller gas) mot för låg ersättning till utvalda industrier.
- Tillhandahållande av insatsvaror (dvs. batterier, motorer och andra cykeldelar, oberoende av om de är monterade eller inte) mot för låg ersättning.

### 3.5. Förmånlig finansiering och försäkring: lån

- (175) Enligt de uppgifter som lämnats av de fem exporterande tillverkarna i urvalet hade 18 finansinstitut i Kina tillhandahållit lån, kreditramar eller bankaccepter till dem. Av dessa 18 finansinstitut var 11 statsägda banker <sup>(16)</sup>. De återstående sju finansinstitut var antingen privatägda eller så kunde ägandeförhållandena inte fastställas på grund av det bristande samarbete som beskrivs i skålen 141–155. Endast fyra statsägda banker fyllde i det särskilda frågeformuläret för banker (eller andra finansinstitut), trots en begäran till de kinesiska myndigheterna att kontakta alla relevanta finansinstitut som hade beviljat lån till de exporterande tillverkarna i urvalet och ge dem de relevanta frågeformulären.

#### 3.5.1. Statsägda banker som agerar som offentliga organ

- (176) Kommissionen kontrollerade huruvida statsägda banker agerade som offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen. I detta sammanhang gäller följande för prövningen av huruvida ett statsägt företag är att anse som ett offentligt organ <sup>(17)</sup>: "Det relevanta är huruvida en enhet har ålagts att utföra myndighetsuppgifter, snarare än hur detta uppnås. Det finns många olika sätt som staten snävt tolkat skulle kunna ge enheter befogenheter på. I enlighet därmed kan olika typer av bevisning vara relevanta för att visa att sådana befogenheter har anförtratts en viss enhet. Bevisning för att en enhet faktiskt utför myndighetsuppgifter kan fungera som bevisning för att den har eller har anförtratts myndighetsbefogenheter, särskilt när sådan bevisning pekar på ett kontinuerligt och systematiskt handlande. Enligt vår mening kan belägg för att staten utövar meningsfull kontroll över en enhet och dess agerande, under vissa omständigheter, användas som bevisning för att den berörda enheten har myndighetsbefogenheter och utövar dessa befogenheter genom att utföra myndighetsuppgifter. Vi betonar dock att vid sidan av en uttrycklig delegering av befogenheter i ett rättsligt instrument är endast förekomsten i sig av rent formella kopplingar mellan en enhet och staten i en snäv tolkning sannolikt inte tillräckligt för att fastställa ett nödvändigt innehav av myndighetsbefogenheter. Till exempel visar alltså inte det rena faktum att en stat är majoritetsägare i en enhet att staten utövar meningsfull kontroll över den enhetens beteende, och än mindre att staten har gett den myndighetsbefogenheter. I vissa fall, om det visar sig finnas åtskilliga formella tecken på statlig kontroll, liksom belägg för att denna kontroll har utövats på ett meningsfullt sätt, är det dock möjligt att sluta sig till att den berörda enheten utövar myndighetsbefogenheter." I det nu aktuella fallet grundar sig slutsatsen att de statsägda bankerna har ålagts att utföra myndighetsuppgifter på formella tecken på statlig kontroll och belägg för att denna kontroll har utövats på ett meningsfullt sätt.
- (177) Kommissionen inhämtade uppgifter om statligt ägande och formella tecken på statlig kontroll när det gäller de statsägda bankerna. Den undersökte även huruvida denna kontroll i så fall utövats på ett meningsfullt sätt. För detta ändamål var kommissionen tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter till följd av vägran från de kinesiska myndigheterna och de statsägda bankerna att tillhandahålla belägg för den beslutsprocess som ledde till det förmånliga lånet.
- (178) Kommissionen genomförde därför i stället sin analys genom att först undersöka uppgifter rörande de tre statsägda banker som besvarat det särskilda frågeformuläret och var tillgängliga för ett möte med kommissionens tjänstemän.

#### 3.5.1.1. Samarbetsvilliga statsägda banker

- (179) Följande fyra statsägda banker besvarade frågeformuläret: EXIM, ABC, ICBC och BOC. Såsom förklarats i skäl 150 ingav EXIM emellertid inte sin fullständiga bolagsordning med motiveringen att det var frågan om konfidentiella uppgifter. Kommissionen kunde inte heller kontrollera de uppgifter som lämnats, eftersom alla dessa banker endast gick med på att träffa kommissionens tjänstemän i de kinesiska myndigheternas lokaler och inte medgav ett kontrollbesök på plats i bankernas lokaler.

#### **Statligt ägande och formella tecken på statlig kontroll**

- (180) Kommissionen fastställde på grundval av de uppgifter den inhämtat via frågeformulärssvaren och sina kontrollbesök vid de kinesiska myndigheterna att dessa, antingen direkt eller indirekt, innehade mer än 50 % av aktierna i vart och ett av dessa finansinstitut.

<sup>(16)</sup> Se skäl 179 för samarbetsvilliga statsägda banker och skäl 210 för namn på och uppgifter om icke-samarbetsvilliga statsägda banker.

<sup>(17)</sup> WT/DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), överprövningsorganets rapport av den 11 mars 2011 (DS 379, punkt 318). Se även WT/DS436/AB/R (US – Carbon Steel (India)), överprövningsorganets rapport av den 8 december 2014 (punkterna 4.9–4.10, 4.17–4.20) och WT/DS437/AB/R (United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), överprövningsorganets rapport av den 18 december 2014 (punkt 4.92).

- (181) Vad gäller de formella tecknen på statlig kontroll av de fyra samarbetsvilliga statsägda bankerna klassificerade kommissionen dem alla som "viktiga statsägda finansinstitut". I synnerhet anges i *interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut* ("*Interim Regulations on the Board of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions*") att "Med de viktiga statsägda finansinstitut som anges i dessa bestämmelser förstås statsägda policybanker, affärsbanker, kapitalförvaltningsföretag, värdepappersföretag, försäkringsföretag osv. (nedan kallade statsägda finansinstitut) för vilka statsrådet utser tillsynsstyrelse".
- (182) Tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut utses i enlighet med *interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut*. Kommissionen fastställde på grundval av artiklarna 3 och 5 i dessa *interimsbestämmelser* att medlemmarna i tillsynsstyrelserna utses av och är ansvariga inför statsrådet, vilket visar på att staten utövar en institutionell kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankernas affärsverksamhet. Utöver dessa allmängiltiga tecken fann kommissionen följande för var och en av de tre statsägda bankerna:

### EXIM

- (183) EXIM har grundats och fungerar i enlighet med tillkännagivandet om inrättandet av Kinas bank för import och export som utfärdats av statsrådet och EXIM:s bolagsordning. Enligt bolagsordningen <sup>(18)</sup> utses EXIM:s ledning direkt av staten. Tillsynsstyrelsen utnämns av statsrådet i enlighet med *interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut* (statsrådets dekret nr 282) och andra lagar och författningar, och den är ansvarig inför statsrådet.
- (184) I bolagsordningen anges också att EXIM:s partikommitté spelar en ledande och politisk nyckelroll för att se till att EXIM genomför partiets och statens politik och större insatser. Partiets ledning ska integreras i alla aspekter av bolagsstyrningen.
- (185) I bolagsordningen anges vidare att EXIM ska ägna sig åt att stödja utvecklingen av utländsk handel och ekonomiskt samarbete, gränsöverskridande investeringar, initiativet "One Belt, One Road", samarbete inom internationell kapacitet och tillverkning av utrustning. Dess verksamhet omfattar kortfristiga, medelfristiga och långfristiga lån som godkänts och som ligger i linje med statens utrikes- och handelspolitiska verksamhet utomlands, t.ex. exportkredit, importkredit, utländska avtalade ingenjörslån, utländska investeringslån, kinesiska regeringens utländska stödlån och exportlån.

### ABC

- (186) Såsom anges i artikel 137 i ABC:s bolagsordning har de kinesiska myndigheterna, tack vare sitt majoritetsaktieinnehav på 79,62 %, befogenhet att utse alla styrelseledamöterna. Detsamma gäller för tillsynsstyrelsen i enlighet med artikel 204 i bolagsordningen.
- (187) Enligt ABC:s bolagsordning är det styrelsen som fastställer bankens strategi, beslutar om bankens budget, fattar investeringsbeslut, utser styrelsens ordförande och sekreterare och inför och övervakar bankens riskhanteringssystem. Denna icke uttömmande förteckning över ansvarsområden visar på den institutionella kontroll som staten utövar över ABC:s löpande verksamhet.
- (188) Kommissionen konstaterade också att statsägda finansinstitut, inklusive ABC, ICBC och BOC, ändrade sina bolagsordningar under 2017 för att stärka det kinesiska kommunistpartiets roll i bankernas högsta beslutsfattande nivå.
- (189) I de nya bolagsordningarna anges följande:
- Styrelsens ordförande ska vara samma person som partikommitténs sekreterare.
  - Det kinesiska kommunistpartiets roll är att säkerställa och övervaka bankens genomförande av kommunistpartiets och statens strategier och riktlinjer. Det ska spela en ledande roll och ha en vakande roll i utnämningen av personal (inbegripet den högre ledningen).
  - Styrelsen ska inhämta partikommitténs synpunkter i alla viktiga beslut som ska fattas.

<sup>(18)</sup> EXIM har endast ingett ett utdrag ur dess bolagsordning och inte den fullständiga versionen.

**BOC**

- (190) Såsom anges i artikel 125 i bolagsordningen har de kinesiska myndigheterna, tack vare sitt majoritetsaktieinnehav på 64,63 %, befogenhet att utse både de arbetande och de icke arbetande styrelseledamöterna.
- (191) Enligt BOC:s bolagsordning är det styrelsen som beslutar om bland annat finansinstitutets strategiska principer, affärsplaner och större investeringsplaner, utser och avskedar personal på högre nivå såsom styrelsens ordförande och sekreterare, vice ordförande och andra högre tjänstemän. Styrelsen beslutar vidare om genomförandet av resolutioner vid bolagsstämman och godkänner bolagstyrningspolicyer. Denna icke uttömmande förteckning över ansvarsområden visar på den institutionella kontroll som staten utövar över BOC:s löpande verksamhet.
- (192) De nya bestämmelserna om det kinesiska kommunistpartiets roll som nämns i skäl 189 gäller även för BOC.
- Bevisning för att staten utövar meningsfull kontroll över de berörda institutionernas beteende.

**ICBC**

- (193) Såsom anges i artikel 115 i bolagsordningen har de kinesiska myndigheterna, tack vare sitt majoritetsaktieinnehav på 69,31 %, befogenhet att utse både de arbetande och de icke arbetande styrelseledamöterna.
- (194) Enligt ICBC:s bolagsordning är det dessutom styrelsen som beslutar om bland annat affärsplanen, investeringsförslag och utvecklingsstrategier för banken, utser och avskedar personal på högre nivå såsom styrelsens ordförande och sekreterare, vice ordförande och andra högre tjänstemän. Styrelsen beslutar vidare om genomförandet av resolutioner vid bolagsstämman och fastställer de grundläggande förvaltningssystemen. Denna icke uttömmande förteckning över ansvarsområden visar på den institutionella kontroll som staten utövar över ICBC:s löpande verksamhet.
- (195) Kommissionen inhämtade information om huruvida de kinesiska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över de fyra samarbetsvilliga statsägda bankerna vad gäller deras utlåningspolitik och riskbedömning för lån till elcykelindustrin. Följande författningar har beaktats för detta ändamål:
- Artikel 34 i den kinesiska lagen om affärsbanker (nedan kallad *banklagen*).
- Artikel 15 i de allmänna lånereglerna (som tillämpas av Kinas folkbank).
- Statsrådets beslut nr 40 om utfärdande och genomförande av tillfälliga bestämmelser om främjande av industriell strukturanpassning (nedan kallat *beslut nr 40*).
- Tillämpningsföreskrifterna för Kinas banktillsynsmyndighet (nedan kallad CBRC) för administrativa licensärenden för Kinafinansierade affärsbanker (CBRC:s föreskrift [2017] nr 1).
- Tillämpningsföreskrifterna för banktillsynsmyndigheten för administrativa licensärenden för utlandsfinansierade banker (CBRC:s föreskrift [2015] nr 4).
- Administrativa åtgärder för direktörers och äldre tjänstemäns kvalifikationer i finansinstitut inom banksektorn (CBRC [2013] nr 3).
- (196) Vid sin genomgång av dessa författningar fann kommissionen att finansinstituten i Kina verkar i en allmän rättslig miljö som gör att de leds till att anpassa sig till målen för de kinesiska myndigheternas industripolitik när de fattar ekonomiska beslut av de skäl som anges nedan.
- (197) Vad gäller EXIM fastställs dess offentligrättsliga uppdrag i tillkännagivandet om inrättande av EXIM och i dess bolagsordning.
- (198) I artikel 34 i banklagen, som gäller för alla finansinstitut som är verksamma i Kina, fastställs rent generellt att "affärsbanker ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med behoven av ekonomisk och social utveckling i landet och med vägledning från den statliga industripolitiken". Även om det i artikel 4 i banklagen föreskrivs att "affärsbankerna i enlighet med lagstiftningen ska bedriva sin affärsverksamhet utan inblandning från någon enhet eller enskild person och att affärsbankerna själva bär det civilrättsliga ansvaret med all sin egendom som juridisk person", visade undersökningen att artikel 4 i banklagen tillämpas om inte annat följer av artikel 34 i banklagen, dvs. när det finns en statlig politik ska bankerna tillämpa denna och följa statens instruktioner.



- (199) Dessutom föreskrivs det i artikel 15 i de allmänna lånereglerna att "I enlighet med den statliga politiken kan berörda avdelningar subventionera räntorna på lån för att främja tillväxten inom vissa branscher och den ekonomiska utvecklingen inom vissa områden".
- (200) Den offentligt tillgängliga informationen bekräftade vidare att ovannämnda bestämmelser tillämpas i praktiken. Exempelvis anges bland annat i ICBC:s årsrapport från 2016 att "Banken har aktivt genomfört nationell politik, fortsatt stödja den strukturella reformen på leverantörsidan, [...] Banken fortsatte att främja regeringens viktiga program och centrala konstruktionsprojekt och har proaktivt anpassat sig till de nationella utvecklingsstrategierna avseende de 'fyra regionerna' (de västra regionerna, de nordöstra regionerna, de östra regionerna och de centrala regionerna) och de 'tre stödjande bältena' (initiativet 'Belt and Road', den samordnade utvecklingen av regionen Peking-Tianjin-Hebei och utvecklingen av den ekonomiska zonen vid Yangtze-floden)" <sup>(19)</sup>.
- (201) Kommissionen fann också att CBRC har långtgående befogenhet att godkänna alla aspekter av förvaltningen av samtliga finansiella institut etablerade i Kina (inbegripet privatägda och utländskt ägda finansinstitut), såsom <sup>(20)</sup>:
- Godkännande av utnämningarna av alla finansinstituten chefer, både på huvudkontoret och på lokal filialnivå. Det krävs godkännande av Kinas banktillsynsmyndighet för rekrytering till alla chefsnivåer, från de högsta posterna ned till avdelningschefer, och omfattar även chefer som tillsätts vid utlandskontor samt chefer med ansvar för stödfunktioner (t.ex. it-chefer).
  - En mycket lång förteckning över administrativa godkännanden, bland annat godkännanden för att etablera filialer, för att starta nya affärsområden eller försäljning av nya produkter, för att göra ändringar i bankens bolagsordning, för att sälja mer än 5 % av sina aktier, för kapitaltillskott, för byte av säte, för organisatoriska ändringar osv.
  - Banklagen är rättsligt bindande. Det har fastställts ovan i avsnitt 3.1 att femårsplanerna och beslut nr 40 är tvingande. Den tvingande karaktären av CBRC:s rättsliga handlingar härrör från dess befogenheter som banktillsynsmyndighet. Den tvingande karaktären av de övriga dokumenten framgår av de tillsyns- och utvärderingsklausuler de innehåller.
- (202) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett normativt regelverk som måste följas av de chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar som utsetts av de kinesiska myndigheterna och som är ansvariga inför dem. Detta innebär att de kinesiska myndigheterna använde sig av det normativa regelverket för att utöva en meningsfull kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankerna när det gäller deras utlåning till elcykelindustrin.
- (203) Kommissionen inhämtade konkret bevisning för detta utövande av en meningsfull kontroll på grundval av konkreta lån. Under undersökningen vidhöll de samarbetsvilliga statsägda bankerna att de i praktiken hade använt sig av lämpliga strategier och modeller för kreditriskbedömning när de beviljade de berörda lånen.
- (204) De gav dock inga konkreta exempel gällande de exporterande tillverkare som ingick i urvalet. Såsom även förklaras i skälen 144–155 vägrade de fyra samarbetsvilliga statsägda bankerna av rättsliga och avtalsmässiga skäl att lämna information, inbegripet sina särskilda kreditriskbedömningar, avseende de exporterande tillverkarna i urvalet fastän kommissionen hade gett dem ett skriftligt samtycke från de exporterande tillverkarna i urvalet där de avsåg att rätten till konfidentialitet.
- (205) Eftersom kommissionen inte hade tillgång till någon konkret bevisning när det gäller bankernas kreditvärdighetsbedömningar undersökte den i stället den allmänna rättsliga miljön (se skälen 195–202) i kombination med de fyra samarbetsvilliga statsägda bankernas beteende med avseende på de lån som tillhandahållits till de exporterande tillverkarna i urvalet. Detta beteende skiljde sig uppenbarligen från den officiella hållning som de gett uttryck för under kontrollbesöket vid de kinesiska myndigheterna, eftersom de i praktiken inte hade lämnat någon bevisning om att de agerat utifrån en grundlig marknadsbaserad riskbedömning.
- (206) Det framkom vid kontrollbesöken att, med undantag för en exporterande tillverkare som inte hade några utestående banklån under undersökningsperioden, lån hade tillhandahållits till de återstående fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet till räntor som ligger nära de referensräntor som fastställts av Kinas folkbank eller interbankreferensräntor, oberoende av företagets finansiella profil och kreditriskprofil. Detta innebär att

<sup>(19)</sup> ICBC:s årsrapport 2016, s. 22.

<sup>(20)</sup> Enligt banktillsynsmyndighetens tillämpningsföreskrifter för administrativa licensärenden för Kinafinansierade affärsbanker (CBRC:s föreskrift [2017] nr 1), banktillsynsmyndighetens tillämpningsföreskrifter för administrativa licensärenden för utlandsfinansierade banker (CBRC:s föreskrift [2015] nr 4), administrativa bestämmelser om direktörers och äldre tjänstemäns kvalifikationer i finansinstitut inom banksektorn (CBRC [2013] nr 3).

lånen tillhandahållits till räntor som var lägre än den marknadsränta som gällde för den riskprofil som uppvisades av de fyra exporterande tillverkarna i urvalet. Dessutom hade en av de exporterande tillverkarna i urvalet erhållit nya lån med liknande villkor som de lån som förföll till betalning på samma dag som de äldre lånen återbetalades. Detta arrangemang fungerade således i princip som ett system med revolverande lån. Dessutom erhöll tre av de fem exporterande tillverkarna i urvalet bankaccepter mot en standardavgift på 0,05 % oberoende av företagens finansiella profil och kreditriskprofil.

- (207) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska myndigheterna hade utövat meningsfull kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankerna vad gäller deras utlåningspolitik och riskbedömning för lån till elcykelindustrin.

#### Slutsats om de samarbetsvilliga finansinstituten

- (208) Kommissionen konstaterade att de fyra samarbetsvilliga statsägda finansinstituten tillämpade den rättsliga ram som anges ovan inom ramen för ett utövande av myndighetsuppgifter när det gäller elcykelsektorn, vilket innebär att de agerat som offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i i grundförordningen och i enlighet med relevant WTO-praxis.

#### 3.5.1.2. Icke-samarbetsvilliga statsägda banker

- (209) Såsom anges i avsnitt 3.3 besvarade inte någon av de andra statsägda bankerna som tillhandahöll lån till de exporterande tillverkarna i urvalet det särskilda frågeformuläret. I överensstämmelse med de slutsatser som dragits i skälen 141–155 beslutade kommissionen således att använda sig av tillgängliga uppgifter vid fastställandet av huruvida dessa statsägda banker är att anse som offentliga organ.
- (210) I antisubventionsundersökningen beträffande import av vissa varmvälsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina <sup>(21)</sup> konstaterade kommissionen att följande banker som hade tillhandahållit lån, kreditramar eller bankaccepter till de fem grupperna av exporterande tillverkare i urvalet i denna undersökning helt eller delvis ägdes av staten eller av statsägda juridiska personer: China Merchants Bank, Shanghai Pudong Development Bank, Bank of Ningbo, Everbright bank, Bank of Communications, China Construction Bank, Bohai Bank och Citic Bank. Eftersom det inte har inletts någon information som tyder på motsatsen drar kommissionen samma slutsats i den aktuella undersökningen.
- (211) Eftersom det inte fanns någon information från de berörda finansinstituten som tydde på motsatsen fastställde kommissionen det statliga ägandet och kontrollen på grundval av formella tecken av samma skäl som anges i avsnitt 3.5.1.1. I synnerhet, och i avsaknad av bevisning som tyder på motsatsen, anses chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar i dessa icke-samarbetsvilliga statsägda banker utses och var ansvariga inför de kinesiska myndigheterna på samma sätt som i de samarbetsvilliga statsägda bankerna.
- (212) Vad gäller utövande av kontroll på ett meningsfullt sätt, och i avsaknad av annan information, ansåg kommissionen att undersökningsresultaten för de fyra samarbetsvilliga finansinstituten kunde anses vara representativa även för andra icke-samarbetsvilliga statsägda finansinstitut. Det normativa regelverk som analyseras i avsnitt 3.5.1.1 gäller för dessa på samma sätt. Således, eftersom det inte finns något som tyder på motsatsen, och på grundval av tillgängliga uppgifter gäller precis som var fallet för de fyra samarbetsvilliga statsägda bankerna att det även här saknas konkret bevisning vad gäller kreditbedömningar.
- (213) Kommissionen noterade dessutom att majoriteten av de låneavtal som de exporterande tillverkarna i urvalet hade erhållit alla innehöll ungefär samma lånevillkor och att de avtalade låneräntorna också var ungefär desamma eller delvis desamma som de räntor som tillhandahållits av de fyra samarbetsvilliga statsägda bankerna.
- (214) Kommissionen ansåg därför att dessa likheter vad gäller lånevillkor och låneräntor, och representativiteten hos de tre finansinstitut som kontrollerades, gör att resultaten för de samarbetsvilliga statsägda bankerna utgör de tillgängliga uppgifterna enligt artikel 28 i grundförordningen för att bedöma de andra statsägda bankerna.
- (215) På denna grundval drog kommissionen slutsatsen att var och en av de andra statsägda bankerna som tillhandahöll lån till en av de exporterande tillverkarna i urvalet är ett offentligt organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen.

<sup>(21)</sup> EUT L 176, 30.6.2016, s. 55, skäl 132.

## 3.5.1.3. Slutsats om de statsägda finansinstituten

- (216) Mot bakgrund av ovanstående överväganden konstaterade kommissionen att alla de statsägda kinesiska finansinstitut som tillhandahållit lån till grupperna av samarbetsvilliga exporterande tillverkare i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen.
- (217) Dessutom kan de statsägda finansinstituten, även om de inte hade varit att anse som offentliga organ, av samma orsaker anses ha anförtratts eller ålagts att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas kompetens i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen (se skälen 218–222 nedan). Deras beteende kan därför i vilket fall som helst tillskrivas de kinesiska myndigheterna såsom förklarats i avsnitt 3.5.1.

## 3.5.2. Anförtroende och åläggande av funktioner till privata finansinstitut och institut vars ägandeförhållanden inte är kända

- (218) På grundval av offentligt tillgänglig information ansågs följande finansinstitut vara privatägda: Mizuho Bank (och Mizuho Corporate Bank), Bank of Tokyo Mitsubishi UF och Minsheng Bank. För följande finansinstitut kunde kommissionen, i brist på samarbetsvilja och tillräckliga offentliga tillgängliga uppgifter, inte avgöra huruvida de var statsägda eller privatägda: Zhejiang Jinhua Chengtai Rural Commerce Bank, Zhejiang Yongkang Rural Commerce Bank och Pufa Bankware. Kommissionen har med ett försiktigt tillvägagångssätt analyserat dessa banker på samma sätt som privatägda finansinstitut och de kallas härfter privatägda finansinstitut. Kommissionen undersökte om dessa privatägda finansinstitut hade anförtratts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att bevilja subventioner till elcykelindustrin i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen.
- (219) Enligt WTO:s överprövningsorgans rapport *United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMs) from Korea* <sup>(22)</sup> anses "anförtroende" äga rum när en myndighet ger ansvar till ett privat organ och "åläggande" avser situationer där en myndighet utövar sina befogenheter över ett privat organ. I bägge fallen använder sig en myndighet av ett privat organ som ett ombud för att genomföra det finansiella bidraget och "i de flesta fall kan det antas att ett anförtroende eller åläggande av funktioner till ett privat organ omfattar någon form av hot eller incitament" <sup>(23)</sup>. Samtidigt medger artikel 3.1 a iv i grundförordningen inte att medlemsstaterna inför utjämningsåtgärder för produkter "i de fall en myndighet enbart utövar sina allmänna föreskrivande befogenheter" <sup>(24)</sup> eller när ett statligt ingripande som "i vissa fall men inte i andra kan leda till ett visst resultat uteslutande beroende på de faktiska omständigheterna och marknadsaktörernas utövande av sitt fria val" <sup>(25)</sup>. "Anförtroende" och "åläggande" innebär i stället att "myndigheterna har en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning" <sup>(26)</sup>.
- (220) Det normativa regelverket för elcykelindustrin som anges i skälen 195–202 är tillämpligt på alla finansinstitut i Kina, även privatägda finansinstitut. Ett exempel på detta är att banklagen och CBRC:s olika föreskrifter täcker alla Kinafinansierade banker och banker med utländska investeringar som står under CBRC:s förvaltning.
- (221) Dessutom visade undersökningen att majoriteten av låneavtalen från de exporterande tillverkarna i urvalet hade ungefär samma lånevillkor och att de låneräntor som beviljats av de privata finansinstituten var ungefär desamma i de flesta fall eller delvis desamma som de räntor som beviljats av de statsägda finansinstituten.
- (222) Eftersom de privata finansinstituten inte lämnat någon motsatt information drog kommissionen således slutsatsen att alla finansinstitut (även privata finansinstitut) i Kina som står under CBRC:s tillsyn med avseende på elcykelindustrin har anförtratts eller ålagts funktioner av staten i den mening som avses i artikel 3.1 a iv första strecksatsen i grundförordningen i form av genomförande av politiska åtgärder och tillhandahållande av lån till förmånliga räntor till elcykelindustrin.
- (223) Efter utlämnandet av uppgifter bestred flera berörda parter synpunkten att de privata kinesiska bankerna är "anförtrodda" eller "ålagda" av de kinesiska myndigheterna.

<sup>(22)</sup> WT/DS/296 (DS296 *United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMs) from Korea*), överprövningsorganets rapport av den 21 februari 2005, punkt 116.

<sup>(23)</sup> Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 116).

<sup>(24)</sup> Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 115).

<sup>(25)</sup> Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 114), i överensstämmelse med panelens rapport, DS 194, punkt 8.31. i detta hänseende.

<sup>(26)</sup> Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 115).

- (224) För det första hävdade en part att det trots artikel 34 i den kinesiska banklagen, till vilken hänvisas i skäl 198, inte finns någon lagstadgad skyldighet för banker att anpassa sig till de kinesiska myndigheternas industripolitiska mål. Det hävdades att artikel 34 är ett allmänt uttalande utan praktiska konsekvenser och att statens industripolitik endast har en vägledande och inte en avgörande betydelse. Samma part hänvisade även till artikel 41 i den kinesiska banklagen till stöd för sitt argument att de kinesiska myndigheterna inte kan tvinga privata banker att vidta några särskilda åtgärder. Vidare motsatte de sig att "låneräntor som beviljats av de privata finansinstituten var ungefär desamma i de flesta fall eller delvis desamma som de räntor som beviljats av de statsägda finansinstituten", vilket anges i skäl 221, skulle vara en giltig indikator för anförstroende eller åläggande. Sammantaget hävdade parten att den tillgängliga bevisningen är otillräcklig för att visa på anförstroende eller åläggande.
- (225) För det andra hävdade denna part att CBRC:s befogenhet att godkänna utnämningen av chefer och administrativa åtgärder såsom förklaras i skäl 200 inte leder till en uttrycklig eller positiv handling genom delegering eller order.
- (226) För det tredje hävdade samma part att det faktum att privata parter agerar på ett sätt som inte är rimligt i affärsmässigt hänseende inte i sig är tillräckligt för att fastställa anförstroende eller åläggande.
- (227) För det fjärde argumenterade flera berörda parter att kommissionen inte hade genomfört en individuell bedömning för varje finansinstitut och att anförstroende eller åläggande inte kan påvisas utan ett kontrollbesök vid de berörda finansinstituten.
- (228) Slutligen hävdade en part att kommissionen hade blandat ihop definitionerna av anförstroende och åläggande.
- (229) Vad gäller de första, andra och tredje påståendena vill kommissionen erinra om att varken finansinstituten eller de kinesiska myndigheterna samarbetade och det följaktligen inte hade framlagts någon bevisning eller motsatt information som motsade de slutsatser som dragits i skälen 175–222. I själva verket måste den kinesiska banklagen undersökas mot bakgrund av all tillgänglig bevisning, vilken talar för att dessa uttalanden inte enbart utgör en stödjande hållning. Vad gäller det fjärde påståendet, så kunde inget av finansinstituten undersökas individuellt på grund av det bristande samarbetet. Dessutom talar den offentligt tillgängliga informationen från de kinesiska bankerna mot påståendet att det inte finns någon bevisning för anförstroende eller åläggande och att de kinesiska myndigheterna inte kan tvinga privata banker att vidta några åtgärder. De kinesiska myndigheterna har ålagt dessa privata banker att uppnå de offentliga politiska målsättningarna att stödja vissa främjade sektorer genom att tillhandahålla förmånliga lån. Kommissionen har dessutom såsom påpekas i skäl 221, i avsaknad av motsatt information, fastställt att privata banker tillämpade liknande villkor och räntesatser som de offentliga bankerna. Detta talar för att privata banker följde regeringens utlåningspolitik som föreskrivs i banklagen och de olika föreskrifterna från CBRC. Slutligen har påståendet att kommissionen hade blandat ihop begreppen anförstroende och åläggande inte underbyggts eller förklarats närmare. Kommissionen noterade emellertid att normerna "anförstroende" och "åläggande" inte uteslöt varandra, eftersom staten i bägge fallen använder sig av ett privat organ som ett ombud för att genomföra ett finansiellt bidrag. Således måste dessa påståenden avvisas.

### 3.5.3. Selektivitet

- (230) Såsom framgår av skälen 195–202 åläggs finansinstituten i flera rättsliga dokument som är särskilt inriktade på företag i elcykelsektorn att tillhandahålla lån till förmånliga räntor till elcykelindustrin. Av dessa dokument framgår det att finansinstituten endast tillhandahåller förmånliga lån till ett begränsat antal branscher/företag som följer de kinesiska myndigheternas politik inom relevanta delar.
- (231) Kommissionen drar därför slutsatsen att subventionerna i form av förmånliga lån inte är allmänt tillgängliga utan är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Ingen av de berörda parterna lämnade heller någon bevisning som tydde på att de förmånliga lånen grundas på objektiva kriterier eller villkor i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.
- (232) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade flera berörda parter att de förmånliga lånen inte var selektivt riktade till elcykelindustrin och att de inte skulle anses utjämningsbara. De hävdade att kommissionen skulle ha påvisat selektiviteten på grundval av faktisk bevisning. En av dessa parter hävdade vidare att förutom elcykelindustrin omnämns en rad olika industrier i den trettonde femårsplanen samt att det inte fastställs eller åläggs några subventioner där, utan att den enbart uppmuntrar utvecklingen av de industrier som anges där. Denna part hävdade också att det inte framgår att banker är tvungna att bevilja lån till förmånliga räntor.

- (233) Kommissionen vill för det första erinra om, såsom anges i skäl 220, att det normativa regelverket för elcykelindustrin är tillämpligt för alla finansinstitut i Kina. Där fastställs bl.a. att affärsbanker ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med behoven av ekonomisk och social utveckling i landet och med vägledning från den statliga industripolitiken. För det andra, såsom föreskrivs i skälen 96–139, fastställs särskilda strategier från regeringen för att stödja elcykelindustrin i bestämmelserna i den trettonde femårsplanen och i flera andra statliga planer. Vidare, i brist på samarbete från de kinesiska myndigheterna och något av finansinstituten var detta den enda tillgängliga informationen som kommissionen kunde grunda sina slutsatser på i enlighet med artikel 28 i grundförordningen. Dessutom lade ingen av de berörda parterna fram någon bevisning för att stödja dessa påståenden. Slutligen noterade kommissionen att den trettonde femårsplanen, när den undersöks i sitt riktiga sammanhang, inte kan anses utgöra endast en stödjande hållning, och dessutom är dess målsättningar för offentligt stöd inte begränsade till de flesta industrier i Kina, utan särskilt till vissa industrier. Dessa påståenden tillbakavisades därför.

#### 3.5.4. Förmån och beräkning av subventionsbeloppet

- (234) Vid beräkningen av den utjämningsbara subventionens storlek bedömde kommissionen den förmån som mottagarna konstaterats få under undersökningsperioden. Enligt artikel 6 b i grundförordningen utgörs förmånen för mottagaren av skillnaden mellan det räntebelopp som företaget betalar för det förmånliga lånet och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för ett likvärdigt kommersiellt lån på den fria marknaden.
- (235) I detta sammanhang noterade kommissionen att det fanns vissa särdrag på den kinesiska elcykelmarknaden. Såsom förklaras i avsnitten 3.5.1–3.5.3 visar de lån som tillhandahållits av de kinesiska finansinstituten tecken på ett betydande statligt ingripande och motsvarar inte de räntor som normalt sett gäller på en fungerande marknad.
- (236) Grupperna exporterande tillverkare i urvalet uppvisar skillnader med avseende på deras allmänna ekonomiska situation. De fick samtliga någon form av lån under undersökningsperioden, vilka till exempel hade olika löptider, säkerhet, garantier och andra särskilda villkor. Av dessa två anledningar var den genomsnittliga räntan olika för varje exporterande tillverkare, eftersom varje företag hade sin egen lånestruktur.
- (237) För att ta hänsyn till dessa särdrag gjorde kommissionen en individuell bedömning av den ekonomiska situationen för var och en av grupperna av exporterande tillverkare i urvalet. I detta avseende följde kommissionen beräkningsmetoden för förmånliga lån som fastställdes i antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta stålprodukter med ursprung i Kina <sup>(27)</sup> och som förklaras i skälen nedan. Detta innebar att kommissionen beräknade förmånen av de förmånliga lånen för varje enskilt företag i de grupper av exporterande tillverkare som ingick i urvalet, för att därefter hänföra denna vidare till den berörda produkten.

#### 3.5.4.1. Kreditbetyg

- (238) I antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta stålprodukter med ursprung i Kina <sup>(28)</sup> har kommissionen redan fastställt att kreditbetyg för kinesiska inhemska företag inte var tillförlitliga, grundat på en undersökning som offentliggjordes av Internationella valutafonden (nedan kallad IMF) <sup>(29)</sup> och som visar en skillnad mellan internationella och kinesiska kreditbetyg, vilket bekräftas genom resultaten från denna undersökning om de exporterande tillverkarna i urvalet. Enligt IMF ger de lokala kreditvärderingsinstituten över 90 % av de kinesiska obligationerna kreditbetyget AA till AAA. Detta är inte jämförbart med andra marknader, såsom EU eller Förenta staterna. Exempelvis får mindre än 2 % av företagen så höga kreditbetyg på den amerikanska marknaden. Kinesiska kreditvärderingsinstitut är således i hög grad inriktade på den övre delen av bedömningsskalan. De har mycket breda bedömningsskalor och tenderar att samla obligationer med väsentligt olika kreditrisker i en bred betygskategori <sup>(30)</sup>.
- (239) Dessutom skulle utländska kreditvärderingsinstitut som Standard and Poor's och Moody's, i typfallet tillämpa en höjning över emittentens ursprungliga kreditbetyg baserat på en uppskattning av företagets strategiska betydelse

<sup>(27)</sup> EUT L 176, 30.6.2016, s. 55, kapitel 3.4.4, skälen 152–244.

<sup>(28)</sup> EUT L 176, 30.6.2016, s. 55.

<sup>(29)</sup> IMF:s arbetsdokument, *Resolving China's Corporate Debt Problem*, av Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, oktober 2016, WP/16/203.

<sup>(30)</sup> Livingston, M. Poon, W.P.H. och Zhou, L. (2017), "Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry", *Journal of Banking & Finance*, s. 24.

för den kinesiska regeringen och styrkan av en implicit garanti när de värderar kinesiska obligationer som emitterats utomlands <sup>(31)</sup>. Ett annat internationellt kreditvärderingsinstitut, Fitch, anger exempelvis tydligt, i förekommande fall, att sådana garantier är en viktig drivkraft bakom deras kreditbetyg för kinesiska företag <sup>(32)</sup>.

- (240) Under undersökningen fann kommissionen ytterligare information för att komplettera denna analys. Först fastställde kommissionen att staten kan utöva inflytande över marknaden för kreditvärdering, eftersom kreditvärderingsinstituten åtminstone delvis är statsägda. Enligt två studier som publicerades 2016 fanns det således cirka tolv kreditvärderingsinstitut verksamma på den kinesiska marknaden, varav största delen är statsägda. Sammanlagt 60 % av alla företagsobligationer i Kina hade bedömts av ett statsägt kreditvärderingsinstitut <sup>(33)</sup>.
- (241) De kinesiska myndigheterna bekräftade att det under undersökningsperioden fanns tolv kreditvärderingsinstitut verksamma på den kinesiska marknaden för obligationer, varav tio var inhemska kreditvärderingsinstitut. Det fanns även två kinesisk-utländska kreditvärderingsinstitut som var samriskföretag.
- (242) För det andra finns det inte något fritt tillträde till den kinesiska marknaden för kreditvärderingsinstitut. Den är i huvudsak en stängd marknad, eftersom kreditvärderingsinstitut måste godkännas av Kinas tillsynsmyndighet på värdepappersområdet (nedan kallad CSRC) eller Kinas folkbank innan de kan starta sin verksamhet <sup>(34)</sup>. Under undersökningsperioden hade utländska kreditvärderingsinstitut inte möjlighet att verka på den kinesiska inhemska marknaden, eftersom marknaden för kreditvärderingsinstitut ingick i en "begränsad" kategori i de kinesiska myndigheternas industrikatalog för vägledning om utländska investeringar och utländska kreditvärderingsinstitut inte fick utfärda nationella obligationer. Kinas folkbank tillkännagav i mitten av 2017 att utländska kreditvärderingsinstitut, på vissa villkor, skulle få utföra kreditvärderingar på en del av den inhemska obligationsmarknaden, men detta var ännu inte tillämpligt under undersökningsperioden <sup>(35)</sup>. Trots detta upprättade utländska institut under tiden samriskföretag med vissa lokala kreditvärderingsinstitut som tillhandahåller kreditbetyg för inhemska obligationslån. Dessa värderingar följer emellertid kinesiska värderingsskalor och är således inte jämförbara med internationella skalor, såsom förklaras ovan.
- (243) Undersökningen visade även att de exporterande tillverkarna i urvalet endast hade erhållit sina eventuella kreditbetyg från de banker som beviljat deras lån och inte från något kreditvärderingsinstitut.
- (244) Mot bakgrund av den situation som beskrivs i skälen 238–243 drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska kreditbetygen inte ger en tillförlitlig uppskattning av kreditrisken i de underliggande tillgångarna.

### **Giant Group**

- (245) När det gäller den nuvarande undersökningen består Giant Group i Kina av en exporterande tillverkare och tre företag som tillhandahåller insatsvaror. Dessutom tillverkade ett närstående företag i Kina elcyklar, men exporterade inte den berörda produkten till unionsmarknaden. Andra företag i gruppen beaktades inte vid denna undersökning, eftersom de inte deltog i tillverkningen och försäljningen av elcyklar. Gruppens säte ligger i Taiwan och det finns inget holdingbolag i Kina som utövar kontroll över alla företagen som är verksamma i Kina.

<sup>(31)</sup> Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. och Neelakantan, U. (2017), *China's broken promises: why it is not a market-economy*, Wiley Rein LLP, s. 68.

<sup>(32)</sup> För ett konkret exempel, se Reuters. (2016). *Fitch Rates Shougang's USD Senior Notes Final "A-"* <https://www.reuters.com/article/idUSFit982112>, (hämtad den 21 oktober 2017).

<sup>(33)</sup> Lin, L.W. och Milhaupt, C.J. (2016), *"Bonded to the State: A Network Perspective on China's Corporate Debt Market"*, *Columbia Law and Economics Working Paper* nr 543, s. 20; Livingstone, M. Poon, W.P.H. and Zhou, L. (2017). *"Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry"*, *Journal of Banking & Finance*, s. 9.

<sup>(34)</sup> Se preliminära åtgärder för förvaltning av kreditvärderingsföretag rörande värdepappersmarknaden utfärdade av Kinas tillsynsmyndighet på värdepappersområdet, föreskrift [2007] nr 50 av den 24 augusti 2007 och tillkännagivande av Kinas folkbank om kvalifikationer i China Cheng Xin Securities Rating Co., Ltd. och andra institutioner som sysslar med kreditvärdering av företagsobligationer, YinFa [1997] nr 547 av den 16 december 1997.

<sup>(35)</sup> Se meddelande från Kinas folkbank om frågor rörande kreditvärderingsverksamhet som utförs av kreditvärderingsinstitut på interbankmarknaden för obligationer, i kraft den 1 juli 2017.

- (246) Giant Group hade enligt sin egen redovisning ett allmänt lönsamt ekonomiskt läge. Den exporterande tillverkaren från Giant Group var lönsam under undersökningsperioden men gick med förlust 2014. Två andra undersökta företag i gruppen gick också med förlust under undersökningsperioden. Andra ekonomiska faktorer såsom skuldsättningsgrad och räntetäckningsgrad visade inte på några större strukturella problem vad gäller dessa företags skuldsättningsförmåga. Giant Group hade lån noterade i renminbi yuan, US-dollar, euro och japanska yen som beviljats av kinesiska finansinstitut. Gruppen säkrade även nödvändiga medel från tre banker genom bankaccepter.
- (247) De kreditbetyg som presenterades för kommissionen från den exporterande tillverkaren i Giant Group var inte från något erkänt kreditvärderingsinstitut, utan hade endast erhållits från kinesiska statsägda finansinstitut. Dessa betyg varierade mellan AA+ och BBB+ under undersökningsperioden. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 238–243), och i avsaknad av värderingar från något kreditvärderingsinstitut, drog kommissionen slutsatsen att dessa betyg inte var tillförlitliga.
- (248) Såsom anges i avsnitt 3.5.1 lämnade de kinesiska långivande finansinstituterna inte någon kreditvärdighetsbedömning. För att kommissionen skulle kunna fastställa förmånen var den således tvungen att bedöma om räntesatsen för det lån som beviljats Giant Group låg på en marknadsmässig nivå.
- (249) I avsaknad av tillförlitliga och samstämmiga kreditbetyg för Giant Group, och den särskilda lönsamhetssituationen som diskuterats i skäl 246, ansåg kommissionen att gruppens övergripande ekonomiska situation motsvarade kreditbetyget BB, vilket är det högsta betyg som inte längre betraktas som "hög till högsta kreditvärdighet". Hög till högsta kreditvärdighet betyder att kreditvärderingsinstitutet anser att de obligationer ett företag emitterar kommer att kunna möta sina betalningsförpliktelser och att banker kan investera i dem. Därför användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.
- (250) Den premie som kan förväntas för obligationer emitterade av företag med detta kreditbetyg (BB) tillämpades sedan på den standardränta som tas ut av Kinas folkbank för att man skulle komma fram till marknadsräntan.
- (251) Detta pålägg fastställdes genom att man beräknade den relativa spreaden mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med BB-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Denna relativa spread lades därefter till den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank den dag lånet beviljades <sup>(36)</sup> och gällande samma löptid som det berörda lånet. Denna beräkning genomfördes individuellt för vart och ett av de lån som tillhandahållits företaget.
- (252) För lån i Kina som är noterade i utländsk valuta är situationen densamma vad gäller marknadssnedvridningar och bristen på giltig kreditvärdering, eftersom dessa lån beviljas av samma kinesiska finansinstitut. Därför, såsom konstaterats tidigare, användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.
- (253) Efter utlämnandet av uppgifter ifrågasatte Giant Group tillämpningen av BB-kreditbetyget som referensvärde för gruppens allmänna ekonomiska situation. Företaget hävdade att kommissionen inte hade angett före utlämnande av uppgifter att det fanns ett villkor att endast kreditbetyg som utfärdats av självständiga, specialiserade kreditvärderingsinstitut såsom Standard & Poor's, Moody's eller Fitch skulle utgöra godtagbar bevisning och aldrig kräva att någon sådan bevisning skulle läggas fram. Giant hävdade även att det valda referensvärdet skulle återspegla de rådande marknadsvillkoren i Kina och hävdade att ett lämpligare referensvärde skulle grundas på Taiwan eller Hongkong. Vidare hävdade företaget att kommissionen inte hade gett någon tillfredsställande förklaring till varför Giant inte uppfyllde kraven för ett kreditbetyg med hög till högsta kreditvärdighet trots företagets positiva finansiella indikatorer och noterade att i egenskap av en global grupp vars moderbolag är noterat på den taiwanesiska börsen är informationen om gruppens kreditvärdighet offentligt tillgänglig.
- (254) Såsom beskrivs i skälen 238–244 visade undersökningen att de kinesiska kreditbetygen inte ger en tillförlitlig uppskattning av kreditrisken i de underliggande tillgångarna. Inte heller kunde företaget tillhandahålla några samstämmiga och pålitliga kreditbetyg under undersökningen. Det ska erinras om att kommissionen på grund av finansinstitutens bristande samarbete inte kunde kontrollera om de kreditvärderingsförfaranden som de tillämpade var tillförlitliga, inbegripet i förhållande till den aktuella exporterande tillverkaren. Därför ansåg

<sup>(36)</sup> När det gäller lån till fast ränta. För lån med rörlig ränta användes Kinas folkbanks referensvärde under undersökningsperioden.

kommissionen att det var lämpligt att använda BB-kreditbetyget som referensvärde såsom förklarats i skälen 245–252. Detta påstående avvisades därför. Det ska i detta avseende även erinras om att det frågeformulär som skickades till de exporterande tillverkarna innehöll ett krav på att de tillhandahöll sina kreditbetyg och företagen ombads tillhandahålla komplett information inom den fastställda fristen, vilken även tydligt angavs i frågeformuläret. Emellertid tillhandahölls inte någon annan information om företags kreditvärdighet än den som kommissionen redan analyserat. Påståendet att kommissionen aldrig hade begärt att denna information skulle tillhandahållas avvisades därför också.

- (255) Vad gäller kravet att kommissionen skulle ha valt ett referensvärde som grundades på Taiwan eller Hongkong förefaller detta grundas på antagandet att Förenta staterna valdes som referensvärde för räntesatserna. Detta är felaktigt. Såsom förklaras i detalj i skäl 251 beräknade den relativa spreaden, och inte räntesatsen som sådan, mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med BB-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Vidare är denna relativa spread landsneutral, såsom förklaras närmare i skäl 293. Detta påstående avvisades därför.

### ***Jinhua Vision Group***

- (256) Med avseende på den nuvarande undersökningen består Jinhua Vision Group av två exporterande tillverkare, av vilka en upphörde med sin verksamhet under undersökningsperioden, och ett företag som tillhandahåller insatsvaror till de exporterande tillverkarna. Andra företag i gruppen beaktades inte vid denna undersökning, eftersom de inte deltog i tillverkningen och försäljningen av elcyklar. Gruppen har sitt säte i Jinhua, Kina.
- (257) De två exporterande tillverkarna i Jinhua Vision Group rapporterade olika vinstsituationer. Jinhua Vision Co., Ltd. var allmänt lönsam under undersökningsperioden, medan Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. rapporterade förluster under 2017 och upphörde med sin verksamhet under 2018. Dessutom visade andra ekonomiska faktorer som t.ex. skuldsättningsgrad inte på några större strukturella problem när det gäller dessa företags skuldåterbetalningsförmåga. Båda de exporterande tillverkarna från Jinhua Vision Group hade lån nominerade i renminbi yuan som beviljats av kinesiska finansinstitut.
- (258) Kommissionen noterade att Jinhua Vision Co., Ltd. har tilldelats kreditbetyg A av båda de kreditinstitut som beviljat lån till dem (av vilka ett är statsägt). Dessutom har Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. tilldelats kreditbetyg BBB+ från ett av de statsägda finansinstitut som beviljat lån till Jinhua Vision Co., Ltd. och kreditbetyg A från ett annat finansinstitut. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 238–243) och den särskilda lönsamhet som diskuterades i skäl 257 drog kommissionen slutsatsen att dessa betyg inte är tillförlitliga.
- (259) Följaktligen ansåg kommissionen att gruppens övergripande ekonomiska situation motiverade en tillämpning av det allmänna referensvärdet och tilldelade dem det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till "låg kreditvärdighet", såsom förklaras i skälen 248–252. Därför användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.
- (260) Efter utlämnandet av uppgifter bestred Jinhua Vision Group och även CCCME, (den sistnämnda på en allmän nivå) tillämpningen av kreditbetyget BB som referensvärde för företagets ekonomiska situation. Företaget hävdade att det är orimligt att använda företagsobligationer med BB-kreditbetyg för att fastställa ett lämpligt referensvärde utan ett vederbörligt beaktande av företagets ekonomiska situation.
- (261) Den berörda exporterande tillverkaren lade inte fram någon ytterligare bevisning som kunde motivera en annan kreditvärdering. Därför avvisades detta argument av samma anledningar som i skälen 254 och 255.

### ***Yadea Group***

- (262) Vad gäller den nuvarande undersökningen bestod Yadea Group i Kina av två tillverkare (Yadea Group Co., Ltd. och Tianjin Yadea Co., Ltd.), en exporterande handlare (Wuxi Yadea Export-Import Co., Ltd.) och två företag som tillhandahåller insatsvaror till en av tillverkarna (Jiangsu Yadea Technology Development Co., Ltd. och Wuxi Xingwei Vehicle Fittings Co., Ltd.). Andra företag i gruppen beaktades inte vid denna undersökning, eftersom de inte deltog i tillverkningen och försäljningen av elcyklar. Gruppen har sitt säte i Wuxi, Kina.
- (263) De två tillverkarna i Yadea Group hade enligt sin egen redovisning ett allmänt lönsamt ekonomiskt läge. Vid beaktande av rörelseresultatet presenterad Yadea Group Co., Ltd. emellertid en negativ lönsamhet under 2017. Den sammanlagda vinsten berodde enbart på inkomster från långfristiga kapitalinvesteringar under 2017.



- (264) Trots att Yadea Group ombads lämna uppgifter om sitt kreditbetyg underlät gruppen att göra det.
- (265) Inget av företagen i Yadea Group som tillverkade den berörda produkten hade lån under undersökningsperioden, men gruppen såkrade emellertid nödvändiga medel från fyra privata och statsägda banker genom bankaccepter.
- (266) Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 238–243) och den särskilda lönsamhet som diskuterades i skäl 263 drog kommissionen slutsatsen att gruppens övergripande ekonomiska situation motiverade tillämpningen av det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till "låg kreditvärdighet", såsom förklaras i skälen 248–252. Därför användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.

#### **Rununion Group**

- (267) Vad gäller den nuvarande undersökningen bestod Rununion Group av en exporterande tillverkare, Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. och ett företag som arrenderade ut mark till den exporterande tillverkaren, Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory. Andra företag i gruppen beaktades inte vid denna undersökning, eftersom de inte deltog i tillverkningen och försäljningen av elcyklar. Samtliga företag i gruppen var belägna i Kina.
- (268) Medan den exporterande tillverkaren föreföll ha sunda finanser, eftersom den var lönsam 2016 och 2017, gick det närstående företaget med förlust under 2016. Företagets ackumulerade förluster var över 20 gånger större än dess inbetalda kapital.
- (269) Under undersökningsperioden såkrade den exporterande tillverkaren nödvändiga medel från två statsägda banker genom bankaccepter. Sådana bankaccepter utgjorde över 25 % av dess totala balansräkning. Det närstående företaget som arrenderade ut mark, Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory, såkrade nödvändiga medel genom ett lån från ett närstående företag.
- (270) Dessutom visade andra ekonomiska faktorer som t.ex. skuldsättningsgrad och räntetäckningsgrad inte på några större strukturella problem vad gäller dessa företags skuldåterbetalningsförmåga.
- (271) Kommissionen noterade att Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd hade tilldelats kreditbetyget BBB+ av ett kinesiskt statsägt finansinstitut, medan Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory inte tillhandahöll något kreditbetyg. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 238–243) och den särskilda lönsamhet som diskuteras i skälen 268–270 drog kommissionen slutsatsen att detta betyg inte var tillförlitligt.
- (272) Följaktligen ansåg kommissionen att gruppens övergripande ekonomiska situation motiverade en tillämpning av det allmänna referensvärdet och tilldelade dem det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till "låg kreditvärdighet", såsom förklaras i skälen 236–240. Därför användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.
- (273) Efter utlämnandet av uppgifter bestred Rununion Group tillämpningen av kreditbetyget BB som referensvärde för företagets ekonomiska situation. Företaget hävdade att det är orimligt att använda företagsobligationer med BB-kreditbetyg för att fastställa ett lämpligt referensvärde utan ett vederbörligt beaktande av företagets ekonomiska situation.
- (274) Den berörda exporterande tillverkaren lade inte fram någon ytterligare bevisning som kunde motivera en annan kreditvärdering. Därför avvisades detta argument av samma anledningar som i skälen 254 och 255.

#### **Bodo Group**

- (275) När det gäller den nuvarande undersökningen bestod Bodo Group av en exporterande tillverkare, Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (nedan kallad *Bodo*) och ett företag (Tianjin Xinbao Vehicle Industry Co., Ltd eller Xinbao) som var garant för ett antal lån. Andra företag i gruppen beaktades inte vid denna undersökning, eftersom de inte deltog i tillverkningen och försäljningen av elcyklar. Samtliga företag i gruppen var belägna i Kina.
- (276) Medan båda företagen föreföll ekonomiskt hållbara under undersökningsperioden, gick Xinbao med förlust under 2017.

- (277) Under undersökningsperiod säkrade den exporterande tillverkaren nödvändiga medel från ett privat kinesiskt finansinstitut genom finansiell leasing och från två statsägda banker genom lån och bankaccepter.
- (278) De lån som Bodo upptagit av en statsägd kinesisk bank garanterades av ett företag som hade längre kreditbetyg än Bodo själv och den säkerhet som användes tillhörde ett annat närstående företag, vilket medförde tvivel huruvida denna garanti var tillförlitlig.
- (279) Bodo hade tilldelats kreditbetyg AA av ett kinesiskt statsägt finansinstitut, medan Xinbaos kreditbetyg försämrades från A till BBB+ under undersökningsperioden. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 238–243) och den särskilda lönsamhet som diskuteras i skälen 276–278 drog kommissionen slutsatsen att detta betyg inte var tillförlitligt.
- (280) Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 238–243) och den särskilda lönsamhet som diskuteras i skälen 276–278 ansåg kommissionen att gruppens övergripande ekonomiska situation motiverade tillämpningen av det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till "låg kreditvärdighet", såsom förklaras i skälen 217–221. Därför användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.
- (281) Efter utlämnandet av uppgifter bestred Bodo Group tillämpningen av kreditbetyget BB som referensvärde för företagets ekonomiska situation. Företaget hävdade att det är orimligt att använda företagsobligationer med BB-kreditbetyg för att fastställa ett lämpligt referensvärde utan ett vederbörligt beaktande av företagets ekonomiska situation.
- (282) Den berörda exporterande tillverkaren lade inte fram någon ytterligare bevisning som kunde motivera en annan kreditvärdering. Därför avvisades detta argument av samma anledningar som i skälen 254 och 255.

#### 3.5.4.2. Lån

- (283) Såsom angetts i skäl 234 utgörs förmånen för mottagaren enligt artikel 6 b i grundförordningen av skillnaden mellan det räntebelopp som företaget betalar för det förmånliga lånet och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för ett likvärdigt kommersiellt lån på den fria marknaden.
- (284) För lån och finansiell leasing som anges i renminbi yuan, fastställdes det externa referensvärdet för ett likvärdigt kommersiellt lån med användning av de tillämpliga räntesatser som fastställts av Kinas folkbank, justerade med ett rimligt påslag (för att återspegla kreditbetyget BB). Påslaget fastställdes med användning av den genomsnittliga spreaden för obligationer emitterade av företag i Förenta staterna med kreditbetyg A och BB på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. En särskild spread tillämpades för varje individuellt villkor (tre månader, sex månader, ett år, etc.) och lades till referensräntorna. Denna beräkning genomfördes individuellt för vart och ett av de lån som tillhandahållits den berörda exporterande tillverkaren.
- (285) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade två berörda parter att det kinesiska finansinstitut som tillhandahöll finansiell leasing till ett företag i urvalet är privatägt och inte kan anses utgöra ett offentligt organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen. De hävdade även att den finansiella leasingen inte är ett lån, eftersom den inte omfattar någon upplåning och återbetalning med ränta då den endast består av leasingen. Vidare hävdade de att utlämnandet av uppgifter avseende den likställda månadsbetalningen och beräkningen av förmånen inte var tillräckligt.
- (286) I detta avseende hänvisas till skälen 218–229 där det slås fast att alla finansinstitut (inbegripet privata finansinstitut) i Kina som står under CBRC:s tillsyn har anförtratts eller ålagts funktioner av staten i den mening som avses i artikel 3.1 a iv första strecksatsen i grundförordningen i form av genomförande av politiska åtgärder och tillhandahållande av lån till förmånliga räntor till elcykelindustrin.
- (287) Vad gäller klassificeringen av sådana typer av finansiella transaktioner ska det noteras att det berörda företaget i urvalet själv bokförde delar av kostnaderna för sådana transaktioner som en räntekostnad och att sådana finansiella transaktioner även betraktas som ett lån av centret för kreditreferenser vid Kinas folkbank.
- (288) Vad gäller utlämnandet av uppgifter ansåg kommissionen att den hade tillhandahållit detaljerade beskrivningar av den metod som användes för att beräkna den likställda månadsbetalningen och även tillhandahållit alla formler som använts för att beräkna den erhållna förmånen.

- (289) För lån noterade i US-dollar fastställdes det externa referensvärdet för ett likvärdigt kommersiellt lån med användning av den för den aktuella månaden tillämpliga Libor-räntan i US-dollar med tre eller sex månaders löptid, justerad med ett rimligt påslag (för att återspegla kreditbetyget BB). Påslaget fastställdes med användning av den genomsnittliga spreaden för obligationer emitterade av företag i Förenta staterna med kreditbetyg A och BB på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. En särskild spread tillämpades för varje individuellt villkor (tre månader, sex månader, ett år, etc.) och lades till referensräntorna. Denna beräkning genomfördes individuellt för vart och ett av de lån som tillhandahållits den berörda exporterande tillverkaren.
- (290) För lån noterade i euro fastställdes det externa referensvärdet för ett likvärdigt kommersiellt lån med användning av den genomsnittliga räntan enligt ICE BofAML Euro High Yield Index under undersökningsperioden. Detta index består av säkerheter med ett betyg under kreditvärdighet (grundat på genomsnittet från Moody's, S&P och Fitch).
- (291) För lån noterade i japanska yen hittades inga uppgifter med avseende på obligationer emitterade av företag med kreditbetyg BB på den japanska marknaden för industrisegment. Eftersom Japan har en ekonomisk utvecklingsnivå som liknar den i Förenta staterna ansåg kommissionen att den genomsnittliga Libor-räntan för US-dollar var det lämpligaste måttet för lån noterade i japanska yen.
- (292) Efter utlämnandet av uppgifter, ifrågasatte både CCCME och tre av de fem företagen i urvalet kommissionens metod med en relativ spread mellan amerikanska företagsobligationer med betyget AA och amerikanska företagsobligationer med betyget BB för att beräkna förmånen med förmånliga lån. De hävdade alla att kommissionen borde ha använt en absolut i stället för en relativ spread mellan amerikanska obligationer med betyget AA och amerikanska obligationerna med betyget BB. Följande huvudsakliga skäl angavs:
- Nivån på den relativa spreaden varierar med referensräntenivån i Förenta staterna: ju lägre räntesatsen är, desto större blir det resulterande räntepåslaget.
  - Det resulterande referensvärdet varierar i förhållande till nivån på referensvärdet från Kinas folkbank referensvärde som det tillämpas på. Ju högre referensvärdet från Kinas folkbank är, desto högre blir det resulterande referensvärdet.
- (293) Dessa argument återopades redan i ärendet avseende varmvalsade platta stålprodukter <sup>(37)</sup> och även i ärendet avseende däck <sup>(38)</sup>. Såsom framgår av skälen 175–187 i ärendet avseende varmvalsade platta stålprodukter, avvisade kommissionen dessa argument av följande skäl:

- För det första håller kommissionen med om att affärsbanker vanligtvis använder ett pålägg uttryckt i absoluta termer, men noterar att detta tillvägagångssätt framför allt används av praktiska skäl, eftersom räntan till slut uttrycks i absoluta tal. Detta absoluta tal är emellertid ett resultat av en riskbedömning som grundar sig på en relativ bedömning. Ett BB-rankat företag har X % högre sannolikhet att gå i konkurs än vad staten eller ett riskfritt företag har. Detta är en relativ bedömning.
- För det andra återspeglar räntorna inte bara de företagsspecifika riskprofilerna utan även lands- och valutaspecifika risker. Den relativa spreaden ger därmed uttryck för förändringarna i de underliggande marknadsvillkoren, vilka inte framgår om man studerar logiken i den absoluta spreaden. De land- och valutaspecifika riskerna varierar ofta över tiden och dessa variationer ser olika ut för olika länder. Detta stämmer även i detta fall. Följden blir att de riskfria räntorna varierar betydligt över tiden och således kan vara som lägst ömsom i Förenta staterna och ömsom i Kina. Dessa skillnader förklaras av de faktorer som konstaterats, den förväntade BNP-tillväxten, förväntningarna på den ekonomiska utvecklingen och inflationsnivån. Eftersom den riskfria räntan varierar över tiden kan man ha samma nominella absoluta

<sup>(37)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17), skälen 175–187.

<sup>(38)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regumnerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regumnerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1), skälen 256–258.

spread vid mycket olika riskbedömningar. Om till exempel banken uppskattar den företagsspecifika risken för ett fallissemang till 10 % högre än för den riskfria räntan (relativ uppskattning) kan den därav följande relativa spreaden ligga på mellan 0,1 % (vid en riskfri ränta på 1 %) och 1 % (vid en riskfri ränta på 10 %). Ur en investerares perspektiv är den relativa spreaden således ett bättre mått i och med att det återspeglar storleken på avkastningsspreaden och på grund av det sätt den påverkas av referensräntenivån.

- För det tredje är den relativa spreaden även landsneutral. Om till exempel den riskfria räntan i Förenta staterna är lägre än den riskfria räntan i Kina kommer denna metod att ge högre absoluta pålägg. Om å andra sidan den riskfria räntan i Kina är lägre än den riskfria räntan i Förenta staterna kommer denna metod att ge lägre absoluta pålägg.
  - Användningen av den relativa spreaden ger dessutom uttryck för förändringarna i de underliggande landsspecifika marknadsvillkoren, vilka inte framgår om man studerar logiken i den absoluta spreaden, såsom anges i skäl 292.
- (294) Kommissionen vidhöll av dessa skäl, vilka har samma giltighet i den nu aktuella undersökningen, sin ståndpunkt att den relativa spread-metoden bättre återspeglar den riskpremie som ett finansinstitut skulle tillämpa för de kinesiska exporterande tillverkarna på en icke snedvriden marknad, särskilt med hänsyn till att referensräntenivån i Kina och referensräntenivån i Förenta staterna utvecklats olika över tiden.
- (295) Dessutom hävdade Giant Group att den genomsnittliga Libor-räntan för US-dollar inte skulle användas som ett mått för lån noterade i japanska yen och att en kreditränta som förelåg för lån noterade i japanska yen skulle ha använts.
- (296) Kommissionen förklarade redan i skäl 291 varför den ansåg att den genomsnittliga Libor-räntan för US-dollar var det lämpligaste måttet för lån noterade i japanska yen. Inte heller framlades någon bevisning för liknande transaktioner på den japanska marknaden. Detta påstående ska därför avvisas.

#### 3.5.4.3. Kreditramar

- (297) Undersökningen visade att kinesiska finansinstitut även beviljade kreditramar i samband med beviljandet av individuella lån till var och en av de exporterande tillverkarna i urvalet. Dessa utgjordes av ramavtal genom vilka banken tillät de exporterande tillverkarna i urvalet att upp till ett visst högsta belopp ta ut medel i form av olika skuldinstrument (lån, fakturor, handelsfinansiering osv.). Under normala marknadsförhållanden skulle sådana kreditramar normalt vara föremål för en "överenskommelse"- eller "åtagande"-avgift för att kompensera för bankens kostnader och risker för att öppna en kreditram liksom för årsavgifter som tas ut på årsbasis för att förlänga kreditramarnas löptid. Kommissionen fann dock att vissa av de exporterande tillverkarna i urvalet drog nytta av kreditramar som tillhandahölls avgiftsfritt.
- (298) I enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen anses den förmån som mottagaren får vara skillnaden mellan det belopp som den aktuella exporterande tillverkaren betalade för de kreditramar de beviljats av det kinesiska finansinstitutet och det belopp som skulle ha betalats för en likvärdig kreditram på marknaden som referensvärde.
- (299) Det lämpliga referensvärdet för avgiften för överenskommelsen fastställdes till 1,5 %, med hänvisning till allmänt tillgängliga uppgifter <sup>(39)</sup> för öppnandet av liknande kreditramar. För kreditramar som fanns innan undersökningsperioden började och förnyades under undersökningsperioden användes en avgift för att förlänga kreditramen på 1,25 % som referensvärde i enlighet med samma källa. Avgiften för överenskommelsen/avgiften för förlängningen betalades normalt årligen. Följaktligen fördelades inte avgiften för överenskommelsen/avgiften för förlängningen på kreditramens löptid.
- (300) Subventionsbeloppet räknades ut genom att de avgiftsbelopp som användes som referensvärde tillämpades proportionellt på beloppet för varje berörd kreditram (minus eventuella avgifter som faktiskt erlagts).
- (301) Efter utlämnandet av uppgifter bestred en exporterande tillverkare kommissionens bedömning att avtalen om kreditram gav denne förmåner. Följande huvudsakliga skäl angavs:
- För det första är avtal om kreditramar endast ramavtal för framtida individuella lån och ger inte i sig företaget några förmåner. Tillverkaren hävdade att förmånerna hade beräknats på grundval av oförbindliga/outnyttjade kreditramar.
  - För det andra uppstår mycket små kostnader för banken när den ingår avtal om kreditramar.
  - För det tredje är avtal om kreditramar utan administrativa avgifter inte selektivt riktade till elcykelindustrin.

<sup>(39)</sup> Avgifter som togs ut av HSBC UK: [https://www.business.hsbc.co.uk/.../pdfs/en/bus\\_bnkg\\_price\\_list.pdf](https://www.business.hsbc.co.uk/.../pdfs/en/bus_bnkg_price_list.pdf).

- För det fjärde har kommissionen använt ett olämpligt referensvärde vid beräkningen av förmånerna från avtal om kreditramar. Denna part hävdade att kommissionen inte hade visat att referensvärdet för avgiften för överenskommelsen motsvarar samma typ av avtal om kreditramar som de som är tillämpliga på denna part.

(302) Kommissionen bestrider de argument som lagts fram av de skäl som föreskrivs nedan:

- Vad gäller det första argumentet, har kommissionen endast beräknat förmånen för de kreditramar som faktiskt används och inte såsom påstås för oförbindliga/outnyttjade kreditramar.
- Vad gäller det andra argumentet, är de kostnader som uppkommer för banken inte en avgörande faktor vid bedömningen av det lämpliga referensvärdet, utan snarare de rådande marknadsvillkoren för att erhålla liknande kreditramar. Vidare var det inte möjligt att fastställa några faktiska kostnader eller jämförbara avgifter i Kina på grund av finansinstitutens bristande samarbete. Kommissionen var därför tvungen att använda sig av tillgängliga uppgifter enligt artikel 28 i grundförordningen såsom förklarats i skälen 141–155.
- Vad gäller det tredje argumentet, kunde kommissionen på grund av finansinstitutens bristande samarbete inte fastställa i vilken utsträckning andra sektorer hade dragit nytta av kreditramar som tillhandahållits utan avgift eller mot för låg ersättning. Det ska emellertid erinras om, såsom anges i skäl 217, att det normativa regelverket för elcykelindustrin är tillämpligt på alla finansinstitut i Kina och att det bland annat föreskrivs att affärsbanker ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med behoven av ekonomisk och social utveckling i landet och med vägledning från den statliga industripolitiken. Det ska även erinras om, såsom fastställts i skälen 98–140, att det både i den trettonde femårsplanen och i flera andra statliga planer fastställs särskilda statliga strategier för att stödja elcykelindustrin. Mot bakgrund av den tillgängliga informationen drog kommissionen slutsatsen att detta stöd är begränsat till en utvald grupp av vissa främjade industrier och inte är tillgängligt för de flesta ekonomiska sektorer i Kina. Dessa påståenden tillbakavisades därför.
- Vad gäller det fjärde argumentet erinrar kommissionen om att den inte kunde kontrollera om överenskommelserna om kreditramar på den kinesiska marknaden var selektiva på grund av finansinstitutens bristande samarbete. Såsom förklaras i skälen 141–155 var kommissionen tvungen att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen, inbegripet bästa tillgängliga referensvärde för avgifterna för kreditramarna. Slutligen ingav denna part först information om de påstådda särdragen med avseende på sina kreditramar efter utlämnandet av uppgifter och således långt efter att de tidsfrister som fastställts i frågeformuläret för att tillhandahålla sådan information löpt ut. Med beaktande av det mycket sena skedet i förfarandet var det inte längre möjligt att kontrollera sådan information. En sådan kontroll hade dessutom krävt ett samarbete från de aktuella finansiella enheterna, vilket även det saknades.

(303) Samtliga påståenden i detta hänseende avvisades därför av de skäl som angetts ovan.

#### 3.5.4.4. Bankaccepter

##### **Allmänt**

- (304) Bankaccepter utgör finansiella produkter som har i syfte att utveckla en aktivare inhemsk penningmarknad genom att utvidga lånefaciliteterna. De grundas på den påstådda stabiliteten inom den kinesiska banksektorn varigenom banker som ingår avtal om bankaccept gör en ovillkorlig utfästelse att de kommer att betala ett visst belopp vid en given tidpunkt. Följaktligen utgör bankaccepter en form av kredit varigenom banker övertar leverantörsskulder från köpare och överför ett överenskommet belopp till leverantörerna vid en överenskommen tidpunkt. Vid denna tidpunkt ska köparen ha överfört samma belopp till banken. Betalningstidpunkten till banken kan överensstämja med det betalningsvillkor som avtalats med leverantören eller vara en senare tidpunkt. Undersökningen visade att återbetalningstidpunkten till banken i många fall var senare än betalningsdagen till leverantören. I vissa fall var betalningen försenad fyra till sex månader efter fakturans förfallodatum. Följaktligen ger denna finansiella produkt, utöver att fungera som bankgaranti, i vissa fall köparen en längre betalningsfrist i form av ett de facto-lån.
- (305) Undersökningen visade att bankaccepter generellt sett utfärdas inom ramen för ett avtal om bankaccept i vilket bankens, leverantörernas och köparens identitet, banken och köparens skyldigheter specificeras samt värdet per leverantör, villkor och garanti som tillhandahålls fastställs. Bankaccepter utfärdades vanligen månadsvis.
- (306) Vad gäller bankerna, betraktas bankaccepter som ska betalas som skulder till den som innehar bankaccepten och tillgångar för de exporterande tillverkarna i urvalet i deras balansräkning. Vissa bankaccepter omfattades vidare av en kreditramsfacilitet, men detta förefaller inte utgöra något rättsligt krav enligt kinesisk lagstiftning.

- (307) Leverantören av varorna har i egenskap av innehavare av den utfärdade bankaccepten möjlighet att låta den utfärdande banken diskontera bankaccepten före förfallodatumet i originalfakturan eller vänta på förfallodatumet och betalas ut i sin helhet, eller använda bankaccepten som betalningsmedel för dennes skulder gentemot andra parter.
- (308) I avvaktan på en överenskommelse mellan köpare och säljare kan bankaccepter anges som ett normalt betalningsmedel i köpeavtal tillsammans med andra medel såsom överföring eller postanvisning.
- (309) En exporterande tillverkare i urvalet lämnade synpunkter under undersökningens gång och uppgav att bankaccepter inte kan anses utgöra lån, eftersom det för att det ska vara frågan om ett lån krävs en upplåning, återbetalning och betalning av ränta, medan bankaccepter omfattar ett löfte om återbetalning. Vidare hävdades att bankaccepter utgör en betalningsmetod som inte omfattar någon direkt överföring av medel. Inom samma ämne upprepade en annan exporterande tillverkare att det inte var frågan om någon överföring av medel och hävdade att bankaccepter inte bokfördes som skulder till banken i dess räkenskaper utan som skulder till leverantörerna som ska betalas. Sistnämnda exporterande tillverkare hävdade även att i dess särskilda fall måste de pengar som överfördes till leverantören deponeras före bankacceptens förfallodatum och att banken tog ut pengarna från dess konto på bankacceptens förfallodatum för vidarebetalning till leverantörerna såsom avtalats med den aktuella leverantören. Dessutom uppgav tillverkaren att den inte erhöll någon förmån om bankaccepten diskonterades före dess förfallodatum och att denne inte har kännedom om bankaccepten faktiskt har diskonterats.
- (310) I detta hänseende ska det inledningsvis noteras att bankaccepter erkänns som skulder gentemot banker på samma nivå som lån, rembursar eller handelsfinansiering av centret för kreditreferenser vid Kinas folkbank. Det ska även noteras att centret för kreditreferenser vid Kinas folkbank finansieras av de finansinstitut som beviljar olika typer av lån och att sådana finansinstitut således har godtagit bankaccepter som skulder gentemot dem. I de avtal om bankaccept som samlats in under undersökningsperioden föreskrivs vidare att om köparen inte erlägger fullständig betalning på bankacceptens förfallodatum, ska banken behandla det obetalda beloppet som ett förseurat lån till banken.
- (311) Dessutom ansåg kommissionen att de bankaccepter som köparen erhåller utgör en överföring av medel, eftersom bankaccepterna används som ett betalningsmedel på samma nivå som en betalningsorder. Detta innebär att när bankaccepten väl har överlämnats till leverantören anses företaget ha betalat den motsvarande fakturan. Detta bekräftas även av det faktum att köparen vid utfärdandet av bankaccepten till leverantören normalt sett å ena sidan minskar sina skulder till leverantören och å andra sidan ökar sina bankskulder med ett motsvarande belopp. I detta sammanhang ansågs även det faktum att sådana skulder i företagets räkenskaper anges som skulder som ska betalas till leverantörerna och inte till bankerna sakna betydelse. I vart fall bokfördes sådana skulder inte som skulder som skulle betalas till leverantörerna utan snarare som skulder som ska betalas men utan att borgenärens identitet anges.
- (312) När det gäller penningflödena ansåg kommissionen att de synpunkter som den exporterande tillverkaren hade lämnat var motstridiga i den mån den exporterande tillverkaren hävdade att den, å ena sidan, var skyldig att föra över pengarna före bankacceptens förfallodatum för att säkerställa betalningen till leverantören från sitt konto och, å andra sidan, inte hade kännedom om skulderna diskonterats och således när betalningen faktiskt ägde rum. Vidare lade nämnda part inte fram någon bevisning om faktiska förtida överföringar av medel till banken. Mot denna bakgrund måste dessa påståenden avvisas.
- (313) En annan exporterande tillverkare upprepade att den inte hade erhållit några förmåner från systemet med bankaccepter, eftersom vederbörande inte hade erlagt någon betalning efter fakturornas eller bankacceptens förfallodatum. Inom samma område hävdade flera berörda parter att bankaccepter inte ska anses utgöra lån, eftersom förmånstagarna inte beviljas längre betalningsfrister och hävdade att det sätt på vilket inhemsk lagstiftning klassificerar ett visst instrument inte har företräde framför dess klassificering enligt WTO:s regelverk.
- (314) I detta hänseende ska det erinras om att även om undersökningen bekräftade att samtliga betalningar för denna exporterande tillverkare hade gjorts innan fakturornas förföll till betalning så gav systemet för bankaccepter samtliga exporterande tillverkare en tjänst till en förmånlig ränta, vilket medförde en utjämningsbar förmån såsom beskrivs i skälen 323–342, varvid skulderna till leverantörerna ansågs betalda och överfördes till att utgöra skulder från bankerna, vilka lovade att betala leverantörerna vid bankaccepternas förfallodatum. Vad gäller betalningsvillkoren visar den bevisning som är tillgänglig för kommissionen att användningen av bankaccepter på ett effektivt sätt förlängde betalningsfristen från de berörda fakturorna för flera exporterande tillverkare och att ingen ränta togs ut för sådana de facto-lån. Även om det påstås att bankaccepternas syfte inte är att förlänga

betalningsfristen visade den tillgängliga bevisningen således på motsatsen. I vart fall ansåg kommissionen att det faktum att ingen ränta betalas på bankaccepter som förlänger säljarens betalningsfrist, är en ytterligare indikation på att den kinesiska banksektorn är snedvriden och tillhandahåller förmånliga lån till vissa viktiga industrier. Mot denna bakgrund måste dessa krav avvisas.

- (315) En annan berörd part hävdade att beräkningsgrunden för förmånen skulle minskas med storleken på de depositioner som den hade gjort som garanti för bankaccepterna.
- (316) I detta hänseende ska det inledningsvis påpekas att det är vanlig praxis för banker att begära garantier från sina kunder när de beviljar kreditramsfaciliteter eller lån. Vidare hänvisas till skäl 323, i vilket föreskrivs att låntagare i Kanada behöver ha en kreditramsfacilitet för att erhålla bankaccepter. Mot denna bakgrund beaktas förekomsten av sådana garantier i de avgifter som tas ut på den kanadensiska marknaden. Det ska vidare noteras att bankerna inte använder sådana garantier för att betala utestående skulder till leverantörer, utan som en metod för att säkerställa att den exporterande tillverkaren kommer att ta sitt finansiella ansvar gentemot banken. Undersökningen visade även att sådana garantier inte systematiskt krävs av kinesiska banker och att de kan ha olika former, inbegripet räntebärande handpenning eller tidsbundna depositioner. Kommissionen noterade vidare att avgiften för bankaccepter beräknas på grundval av bankaccepternas nominella värde, inte ett belopp som minskas med storleken på garantin. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (317) En annan berörd part hävdade att det inte skulle ha beräknats någon förmån för avgiften bankaccepten i egenskap av garanti för den finansiella tjänst som de kinesiska bankerna tillhandahållit mot bakgrund av att banker inte behöver finansiera sina skulder när de utfärdas eller förfaller till betalning, eftersom sådana betalningar finansieras av den aktuella exporterande tillverkaren såvida denne inte blir insolvent. Mot denna bakgrund påstods bankerna inte löpa någon finansiell risk eftersom de endast agerar som mellanhand. Samma part hävdade även att avtalsvillkoren ger bankerna tillfredsställande finansiella garantier.
- (318) I detta hänseende hänvisas till skäl 310, i vilket bekräftas att finansinstitut erkänner bankaccepter som lån och till skäl 304, i vilket föreskrivs att banker som ingår avtal om bankaccept gör en ovillkorlig utfästelse att de kommer att betala ett visst belopp vid en given tidpunkt. Vidare, med tanke på att bankaccepter kan diskonteras, måste bankerna säkerställa att tillräckliga medel är tillgängliga mellan utfärdandet av bankaccepten och dess förfallodatum. I detta avseende ska det även noteras att det i standardavtal för kreditramar i Kina föreskrivs att de kan användas för olika typer av lån, inbegripet bankaccepter, och således bekräftas att bankerna måste ha tillräckligt med tillgängliga medel. När avtalsvillkoren mellan finansinstituten och de exporterande tillverkarna hade analyserats ansågs de inte vara tillfredsställande när det gällde delaktighet, ovillkorliga skyldigheter och den finansiella risk som finansinstituten löper när de ingår avtal om bankaccept. Således måste ovanstående påstående avvisas.

### **Selektivitet**

- (319) Vad gäller selektivitet ansågs det, såsom anges i skäl 106 och fastställs i utvecklingsplanen för den lätta industrin, att de kinesiska myndigheterna föreskriver "en finanspolitik som stöder utvecklingen av små och medelstora företag, genom vilken små och medelstora företags finansiella kanaler undersöks ytterligare och små och medelstora företags kreditgarantisystem optimeras" och att bankaccepter utgör en annan form av förmånligt stöd till främjade industrier såsom elcykelsektorn. Vidare beaktas genom en sådan form av stöd inte de exporterande tillverkarna i urvalets ekonomiska situation, eftersom alla banker tog ut en fast avgift, vilken på grundval av informationen i akten är lägre än de tillgängliga internationella referensvärdena och till och med lägre än den premie som tas ut av företag med låga kreditbetyg, såsom de exporterande tillverkarna i urvalet (se skäl 324).
- (320) Efter utlämnandet av uppgifter upprepade flera berörda parter de påståenden som gjorts tidigare, nämligen att systemet med bankaccepter är ett allmänt tillgängligt finansieringsverktyg som inte är begränsat till elcykelindustrin. Flera berörda parter hävdade även att kommissionen var skyldig att underbygga fastställandet av selektivitet på grundval av faktisk bevisning.
- (321) I detta hänseende ska det hänvisas till skälen 195–202 samt särskilt till skäl 319, i vilka tillhandahålls faktisk bevisning avseende de selektiva aspekterna av en sådan förmånlig politik, enligt vilken sådana finansiella instrument inte är allmänt tillgängliga på sådana villkor och således är selektivt riktade till ett begränsat antal branscher såsom elcykelindustrin. Dessa påståenden måste därför avvisas.

**Beräkningen av förmånen**

- (322) Vid beräkningen av den utjämningsbara subventionens storlek bedömde kommissionen den förmån som mottagarna konstaterats få under undersökningsperioden.
- (323) Enligt tillgängliga uppgifter har det system med bankaccepter som beskrivs i skälen 304–308 inte någon motsvarighet i EU. På grundval av offentligt tillgängliga uppgifter är en sådan kreditform emellertid tillgänglig i Kanada, där bankaccepter används av låntagande företag för att fullgöra sina kortfristiga finansieringskrav. I Kanada används bankaccepter vanligen av företag som inte har de högsta kreditbetygen. För att erhålla sådana bankaccepter behöver låntagare ha en kreditram som de kan utnyttja.
- (324) För att erbjuda en sådan garanti tar bankerna normalt sett ut en avgift för bankaccepten som fastställts till nivån för Canadian Dollar Offered Rate (nedan kallad CDOR) och en stämpningsavgift som varierar mellan några få baspunkter till över 100 baspunkter beroende på låntagarnas kreditvärdighet <sup>(40)</sup>.
- (325) Under normala marknadsförhållanden skulle således en avgift tas ut för sådana bankaccepter och den skulle utgöra en del av kreditramen, eftersom en bankaccept medför ett direkt och ovillkorligt ansvar för den accepterande banken. När det gäller de kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet var avgiften för bankaccepten fastställd som en fast avgift på 0,05 % av bankacceptens belopp oberoende av vilken kreditvärdighet som de exporterande tillverkarna i urvalet hade och eventuella kreditramar tillhandahölls utan avgift.
- (326) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade en exporterande tillverkare att kommissionen hade räknat vissa justerade uppgifter två gånger och hade tagit med uppgifter som saknade betydelse för utfärdandet av bankaccepter vid sin beräkning av subventionens storlek. Beräkningarna grundades emellertid på information som tillhandahållits av företaget och som kommissionen kontrollerat och de påstådda felen kunde inte längre kontrolleras. Detta påstående avvisades därför.
- (327) Flera berörda parter hävdade att bankaccepter inte skulle anses utgöra lån, eftersom förmånstagarna inte beviljas längre betalningsfrister och hävdade att det sätt på vilket en medlemsstats nationella lagstiftning klassificerar ett visst instrument inte har företräde framför dess klassificering enligt WTO:s regelverk.
- (328) Flera berörda parter hävdade att de bankaccepter som är tillgängliga i Kina och i Kanada utgör olika instrument. I Kina används de som en betalningsmetod, medan de i Kanada används av låntagande företag för att fullgöra sina kortfristiga finansieringsbehov.
- (329) Kommissionen bestrider detta påstående och anser att bankaccepter är en lösning på kortfristiga finansieringsbehov i båda länderna. Genom användningen av bankaccepter omvandlas företagens skulder till leverantörer till skulder till banker. Vidare visade undersökningen att bankaccepter för flera exporterande tillverkare medförde en förlängning av betalningsfristen för de fakturor som de var kopplade till och således förbättrade den kortfristiga likviditeten för de exporterande tillverkarna i urvalet. Det finns dessutom andra likheter mellan de kinesiska och kanadensiska bankaccepterna, såsom beskrivs på sidan 1 i Bank of Canadas diskussionsunderlag för anställda <sup>(41)</sup> (nedan kallat *Bank of Canada-dokumentet*), för vilka båda föreskrivs att det ska finnas "en direkt och ovillkorlig order från ett låntagande företag (kund) att utnyttja sin fastställda kreditram (kallad en bankaccept-facilitet) vid en kanadensisk bank. När kreditutnyttjandet väl har ägt rum garanterar den accepterande (eller utlånande) banken lånebeloppet och räntan genom att stämpla dokumentet och blir således fullt ut ansvarig för betalningen på förfallodagen vid utebliven betalning från det underliggande låntagande företaget." Med hänsyn till likheterna mellan båda marknaderna måste detta påstående avvisas.
- (330) En annan berörd part hävdade vidare att kanadensiska banker, till skillnad från enligt det kinesiska systemet, måste tillhandahålla medlen på den dag som bankaccepten utfärdas. Mot denna bakgrund hävdade nämnda part att avgiften för garantin omfattar fler skyldigheter, kostnader och risker för bankerna än de kinesiska systemet.
- (331) I detta hänseende ska det noteras att det faktum att medlen görs tillgängliga saknar betydelse, eftersom det under det kinesiska systemet även föreskrivs att medlen ska göras tillgängliga av banken om innehavaren av bankacceptväxeln vill diskontera den och har tillgängliga medel. Överföringen av förpliktelser och den potentiella överföringen av medel till innehavaren av bankaccepten förklarar även varför banker erkänner bankaccepter som lån. Vad gäller skyldigheterna och riskerna ansåg kommissionen att dessa är likvärdiga, eftersom bankerna behöver ha tillgängliga medel från dagen för utfärdandet och de har en ovillkorlig utfästelse att betala bankaccepten vid dess förfallodatum vid dröjsmål från gäldenären.

<sup>(40)</sup> <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>.

<sup>(41)</sup> Se fotnot 40.



- (332) En exporterande tillverkare hävdade att kreditramar enligt Bank of Canada-dokumentet inte utgör något lagstadgat krav för bankaccepter på den kanadensiska marknaden. I detta hänseende ska det inledningsvis påpekas att Bank of Canada-dokumentet inte innehåller något sådant uttalande. Tvärtom hänvisas ett flertal gånger <sup>(42)</sup> till förekomsten av en fastställd kreditram. På grundval av detta avvisades påståendet.
- (333) I enlighet med artikel 6 c i grundförordningen anses den förmån som mottagaren får vara skillnaden mellan det belopp som företaget betalar för de bankaccepter de beviljats av kinesiska finansinstitut och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för en likvärdig bankaccept på den kanadensiska marknaden som referensvärde.
- (334) I syfte att fastställa förmånen jämförde kommissionen den avgift som de berörda exporterande tillverkarna betalade för bankaccepten med CDOR, det erkända kanadensiska referensindexet för bankaccepter med en löptid på högst ett år, justerat med det lämpliga påslaget för att beakta köparnas kreditvärdighet (stämplingsavgift). I brist på information om stämplingsavgiftens storlek användes samma påslag som för lån noterade i renminbi yuan (se skäl 284). Dessutom, med tillämpning av situationen i Kanada och i enlighet med artikel 6 d ii, beräknades även en förmån för den kreditram som skulle ha funnits på grundval av det referensvärde som anges ovan i skäl 299 med tillämpning av det högsta beloppet av åtaganden genom bankaccept från varje individuell bank vid en viss tidpunkt under undersökningsperioden som grund för beräkningen.
- (335) I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen beräknades även en förmån för de bankaccepter som förlängde betalningsfristen för skulderna till leverantörerna i form av ett räntefritt kortfristigt de facto-lån till de berörda exporterande tillverkarna i urvalet. För att fastställa denna förmån använde kommissionen samma metod som beskrivs i skäl 284 för lån noterade i renminbi yuan.
- (336) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade en berörd part att kommissionen felaktigt hade räknat förmånerna två gånger genom att lägga till "avgift för accept – kreditram" och "accept – förmånlig ränta" som skulle ha betalats på ett de facto-lån för den förmån som beräknats för avgiften för bankaccepten.
- (337) I detta hänseende ska det påpekas att den befintliga bevisningen avseende denna exporterande tillverkare visar att bankaccepterna förlängde betalningsfristen för de fakturor till vilka de hänförde sig. Således ansågs de utgöra de facto-lån. Mot denna bakgrund och såsom förklaras i skäl 335 beräknades en förmån även i form av ett de facto räntefritt kortfristigt lån. Vidare, såsom förklaras i skäl 334 i likhet med situationen på den kanadensiska marknaden, beräknades även en förmån för den kreditram som skulle ha funnits, oberoende av förekomsten av ett de facto-lån. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (338) En annan berörd part hävdade att det innebar en dubbelräkning att beräkna en förmån för kreditramen utöver avgiften för garantin, eftersom avgiften för garantin skulle anses tillräcklig för att täcka finansiella kostnader och risker i samband med utfärdandet av bankaccepten. Det hävdas även att det vid ett skriftligt avtal om kreditram är ogrundat att anse att en bank skulle ta ut en avgift för att bevilja en sådan kreditram. Det hävdas även att referensvärdet för garantiavgiften och avgiften för kreditramen borde härstamma från samma källa.
- (339) I detta hänseende hänvisas till skäl 323, i vilket föreskrivs att låntagare måste ha en kreditram som de kan utnyttja. Såsom anges i skäl 318 erinras vidare om att det i avtalen om kreditram från flera exporterande tillverkare i urvalet föreskrivs att denna facilitet kan användas för olika typer av lån, inbegripet bankaccepter. Vidare föreskrivs även i Bank of Canada-dokumentet att "avgifter för avtal och förmedling är tillämpliga på både huvudsakliga kreditramar och kreditramar som grundas på bankaccept". I enlighet med situationen på den kanadensiska marknaden ansågs det rimligt att beräkningen av förmånen skulle omfatta en avgift för kreditramen. Vad gäller källan för de aktuella referensvärdena hänvisas till avsnitt 3.3.1 och till det faktum att kommissionen delvis var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter vid undersökningen av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventionering som beviljats genom förmånliga lån. I vart fall anser kommissionen att den information som använts är rimlig och återspeglar normala marknadsvillkor.
- (340) En berörd part hävdade att kommissionen inte visade de "mindre förmånliga villkoren" från andra kinesiska affärsbanker och att den inte har motiverat varför ett utländskt referensvärde skulle vara lämpligt samt att den inte har gjort de ändringar som krävs för att säkerställa jämförbarhet.

<sup>(42)</sup> Se sidorna 1, 2 och 7.

- (341) I detta hänseende erinras det såsom förklaras i avsnitt 3.3.1 om att de kinesiska myndigheterna endast delvis samarbetade vad gäller förmånliga lån och att kommissionen blev tvungen att delvis grunda sin undersökning av förekomst och omfattning av den påstådda subventioneringen i form av förmånliga lån på tillgängliga uppgifter. Med hänsyn till denna delvisa samarbetsvilja gick kommissionen miste om relevant viktig information och var tvungen att grunda sina slutsatser på tillgängliga uppgifter. Mot denna bakgrund fann kommissionen att den kinesiska marknaden är snedvriden, eftersom statsägda och privata finansinstitut har anförtratts eller ålagts av staten att genomföra politiska åtgärder och tillhandahålla lån till förmånliga räntor till elcykelindustrin såsom fastställts i skälen 217 och 222. Detta påstående måste därför avvisas.
- (342) En berörd part hävdade även att CDOR med hänsyn till dess finansiella situation inte är ett lämpligt referensvärde. I detta hänseende hänvisas till de kreditvärderingsbedömningar som gjorts för de exporterande tillverkarna i urvalet i avsnitt 3.5.4.1. På grundval av dessa bedömningar ansågs kreditbetyget BB vara tillämpligt på alla exporterande tillverkare i urvalet. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (343) En berörd part tillhandahöll ytterligare okontrollerade dokument och hävdade att förmånen hade beräknats på ett felaktigt sätt, eftersom vissa avtal skulle ha ansetts utgöra förlängningar istället för separata avtal. De hävdade även att om en administrativ avgift hade tagits ut skulle denna ha betalats före undersökningsperioden. Vidare hävdade nämnda part att kommissionen inte hade beaktat den senaste versionen av handlingen (med en justerad kolumn).
- (344) Vad gäller det första påståendet bekräftar inte de kontrollerade uppgifterna att ett sådant avtal var en förlängning. Vidare kunde de dokument som har ingetts till stöd för detta påstående efter utlämnandet av uppgifter inte kontrolleras och måste således lämnas utan beaktande. Vad gäller det andra påståendet täckte de avtal om kreditram som trätt i kraft före undersökningsperioden delar av nämnda period och därför tilldelades Giant Group den förmån som utfärdandet medförde under undersökningsperioden. Kommissionen kunde således inte godta detta påstående. Vad gäller det tredje påståendet ska det beaktas att denna särskilda kolumn saknade betydelse vid beräkningen av förmånen och justeringen hade därför ingen inverkan.

#### 3.5.5. Slutsats om förmånliga lån

- (345) Det framgick av undersökningen att alla exporterande tillverkare i urvalet dragit nytta av förmånliga lån under undersökningsperioden. Eftersom det rör sig om ett finansiellt bidrag, en förmån för de exporterande tillverkarna och selektivitet bör dessa lån, kreditramar och bankaccepter anses vara en utjämningsbar subvention.
- (346) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa förmånliga lån under undersökningsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

Tabell 1

#### Förmånliga lån

| Företag/grupp                                               | Totalt subventionsbelopp |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 1,00 %                   |
| Giant Group                                                 | 0,93 %                   |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,23 %                   |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 2,65 %                   |
| Yadea Group                                                 | 2,77 %                   |

#### 3.6. Förmånlig finansiering och försäkring: Exportkreditförsäkring

- (347) Klaganden hävdade att Sinosure tillhandahöll tillverkare av den berörda produkten exportkreditförsäkring till förmånliga villkor.

##### (a) Rättslig grund

- (348) Tillkännagivande om genomförandet av strategin för att främja handel genom vetenskap och teknik med hjälp av exportkreditförsäkring (Shang Ji Fa[2004] nr 368) utfärdat gemensamt av MOFCOM och Sinosure.

- (349) Tillkännagivande om utfärdande av 2006 års exportkatalog över kinesiska produkter med avancerad teknik, Guo Ke Fa Ji Zi [2006] nr 16.

(b) Undersökningsresultat

- (350) Tre av fem grupper av exporterande tillverkare i urvalet hade utelöpande exportförsäkringsavtal med Sinosure under undersökningsperioden.
- (351) Såsom anges i skäl 157 besvarade Sinosure delar av det särskilda frågeformulär om exportkreditförsäkring som lämnats till de exporterande tillverkarna i urvalet. Såsom anges i skälen 156–162 underlät Sinosure att lämna de styrkande handlingar som begärts om sin bolagsstyrning, såsom sin årsrapport eller sin bolagsordning.
- (352) Under kontrollbesöket vid de kinesiska myndigheterna deltog även Sinosure och bekräftade att bolaget är helt statsägt.
- (353) Sinosure gav inte heller någon specifik information om den exportkreditförsäkring som lämnats till elcykelindustrin, premiernas storlek eller närmare uppgifter om lönsamheten av sin försäkringsverksamhet för exportkrediter. Kommissionen var därför tvungen att komplettera den information som lämnats med tillgängliga uppgifter.
- (354) Enligt Sinosures svar på frågeformuläret är Sinosure ett statsägt politiskt försäkringsbolag som bildats och som stöds av staten för att stödja Kinas utländska ekonomiska och handelsrelaterade utveckling och samarbete. Företaget ägs till 100 % av staten. Det har en styrelse och en tillsynsstyrelse. Regeringen har befogenhet att utnämna och avsätta företagets högre chefer. På grundval av svaret på frågeformuläret och de upplysningar som lämnats under kontrollbesöket drog kommissionen slutsatsen att det finns formella tecken på statlig kontroll när det gäller Sinosure.
- (355) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett normativt regelverk som måste följas av de chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar som utsetts av de kinesiska myndigheterna och är ansvariga inför dem. Detta innebär att de kinesiska myndigheterna använde sig av det normativa regelverket för att utöva en meningsfull kontroll över Sinosure.
- (356) Kommissionen inhämtade även konkret bevisning för detta utövande av en meningsfull kontroll på grundval av konkreta försäkringsavtal. Vid kontrollbesöket vidhöll Sinosure att premierna i praktiken var marknadsmässiga och grundade sig på riskbedömningsprinciper. Det gavs emellertid inga specifika exempel med avseende på elcykelindustrin eller de exporterande tillverkarna i urvalet.
- (357) På grund av de ofullständiga uppgifter som Sinosure tillhandahållit kunde kommissionen inte heller fastställa något särskilt beteende från Sinosure med avseende på den försäkring som tillhandahållits till de exporterande tillverkarna i urvalet, vilket skulle ha gjort det möjligt för kommissionen att fastställa huruvida Sinosure hade agerat på grundval av marknadsprinciper.
- (358) I detta avseende kunde kommissionen inte heller bedöma huruvida de premier som Sinosure tog ut var tillräckliga för att täcka kostnaderna för ersättningarna och Sinosures indirekta kostnader.
- (359) Kommissionen fann dessutom att vissa av de exporterande tillverkarna drog fördel av en partiell eller fullständig återbetalning av de exportkreditförsäkringspremier som betalats till Sinosure.
- (360) Kommissionen drog därför slutsatsen att Sinosure tillämpade den rättsliga ram som anges ovan inom ramen för ett utövande av myndighetsuppgifter när det gäller elcykelsektorn, vilket innebär att de agerat som offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i i grundförordningen. Vidare kunde Sinosure, på grund av att företaget inte samarbetade fullt ut, inte visa att det agerade under normala marknadsvillkor och att det inte gav förmåner till de exporterande tillverkarna i urvalet, i synnerhet att försäkringen tillhandahölls till räntor som var lägre än den lägsta avgift som krävdes för Sinosure för att täcka dess driftskostnader. I avsaknad av andra uppgifter drog kommissionen slutsatsen att det externa referensvärde som förklarats i skäl 362 även utgör den bästa uppskattningen av tillräckliga premier under marknadsvillkor.
- (361) Kommissionen konstaterade vidare att de subventioner som getts inom detta exportförsäkringsprogram är selektiva eftersom de inte kunde ha fåtts utan export och är därmed knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen.

## (c) Beräkning av subventionens storlek

- (362) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. I enlighet med artikel 6 c i grundförordningen anses den förmån som mottagaren får vara skillnaden mellan det premiebelopp som företaget betalar för den kortfristiga försäkring som tillhandahålls av Sinasure och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för en jämförbar exportkreditförsäkring som kan erhållas på marknaden.
- (363) Eftersom Sinasure står för omkring 90 % av den inhemska exportförsäkringsmarknaden i Kina kunde kommissionen inte finna en marknadsbaserad inhemsk försäkringspremie. I linje med tidigare praxis har kommissionen således valt det mest lämpliga externa referensvärdet, för vilket det fanns information, dvs. de premiesatser som tillämpas av Export-Import Bank (Ex-Im Bank) i Förenta staterna till icke-finansiella institut för export till OECD-länder <sup>(43)</sup>.
- (364) Återbetalningar av exportförsäkringspremier som beviljats under undersökningsperioden betraktades som ett bidrag. Eftersom det inte fanns belägg för att de exporterande tillverkarna har haft ytterligare kostnader för vilka det skulle krävs en anpassning, beräknades förmånen som hela det återbetalningsbelopp som erhöles under undersökningsperioden.
- (365) Yadea begärde ett klagörande hur förmånen hade beräknats och hävdade att den skulle beräknas på grundval av det kapital som faktiskt kompenseras vid en förlust, om detta är lägre än det försäkrade kapitalet. Yadea begärde även klagörande huruvida kommissionen hade tillämpat någon "immunitetskvot" vid sin beräkning.
- (366) I detta avseende ska det noteras att förmånen beräknades i enlighet med den metod som föreskrivs i skäl 362. Vad gäller förmånen ansåg kommissionen att den ska beräknas på grundval av det försäkrade kapitalet, vilket även utgör grund för beräkningen av den premie som Yadea betalt såsom företaget rapporterat i sitt svar på frågeformuläret. Det ska vidare noteras att ingen immunitetskvot har tillämpats. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (367) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tabell 2

**Förmånlig finansiering och försäkring: Exportkreditförsäkring**

| Företag/grupp                                               | Subventionsnivå |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 0 %             |
| Giant Group                                                 | 0 %             |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,50 %          |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,17 %          |
| Yadea Group                                                 | 0,50 %          |

**3.7. Statligt tillhandahållande av varor mot för låg ersättning****3.7.1. Tillhandahållande insatsvaror (elmotorer och batterier) mot för låg ersättning****(a) Inledning**

- (368) Klaganden hävdade att elcykelindustrin erhöles insatsvaror (t.ex. batterier, motorer och andra cykeldelar) oberoende av om de är monterade eller inte) mot för låg ersättning.
- (369) Som del av undersökningen kontrollerade kommissionen uppgifterna om inhemska inköp av elcykeldelar (batterier och motorer) från de exporterande tillverkarna i urvalet. Parallellt analyserade kommissionen prisbeteendet från den enda samarbetsvilliga inhemska leverantören av dessa delar, Bafang, vilket visade att dessa delar tillhandahölls till lägre priser på den inhemska marknaden än för export för detta företag.

<sup>(43)</sup> <https://www.exim.gov/sites/default/files//managed-documents/Ebook-ECI-With%20Case%20Study-Final%20March%202015.pdf>.

- (370) Såsom förklaras mer i detalj i skälen 163–173 underlät de kinesiska myndigheterna att samarbeta med avseende på leverantörer av insatsvaror på den inhemska kinesiska marknaden och vägrade att tillhandahålla förtydliganden eller viktig information om den inhemska marknaden för batterier och motorer. Kommissionen fick grunda sina slutsatser på tillgängliga uppgifter enligt artikel 28 i grundförordningen.
- (371) Undersökningen visade att vissa av de exporterande tillverkarnas leverantörer av delar är statsägda enheter eller medlemmar i China Bicycle Association (nedan kallad CBA). Som medlem i CBA har företag vissa skyldigheter vad gäller genomförandet av de kinesiska myndigheternas politik inom elcykelindustrin. Kommissionen analyserade därför de kinesiska myndigheternas strategier med avseende på motorer och batterier och i synnerhet huruvida sådana strategier från de kinesiska myndigheterna på denna grund eller på grundval av annan tillgänglig information kunde förstås som att leverantörer av motorer eller batterier åläggs att sälja till förmånligare villkor till inhemska tillverkare av elcyklar. Slutligen analyserade kommissionen huruvida detta medförde att kinesiska leverantörer av motorer och batterier erhöll förmåner från de kinesiska myndigheterna.
- (b) Delvis bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter
- (372) Såsom påpekats i skäl 164, underlät de kinesiska myndigheterna, trots uppmaning, att vidarebefordra det särskilda frågeformuläret som var avsett för leverantörer av elcykeldelar till kända leverantörer i Kina. De kinesiska myndigheterna uppgav att de inte hade befogenhet att begära information från leverantörerna av elcykeldelar, eftersom deras verksamhet är oberoende av de kinesiska myndigheterna.
- (373) Dessutom tillhandahöll de kinesiska myndigheterna inte någon förteckning över kinesiska leverantörer av elcykeldelar som omfattas av undersökningen och deras ägarstruktur med motiveringen att det var konfidentiella uppgifter. Vidare underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla detaljerad information om särdragen från den inhemska marknaden för insatsvaror för elcyklar i Kina. Detta gäller exempelvis andelen statsägda företag (statsägda enheter) inom den inhemska tillverkningen och konsumtionen, den inhemska marknadens storlek, statens och/eller statliga enheters prispolitik, faktiska priser på insatsvaror på den inhemska marknaden, export- eller importbegränsningar eller relevant statistik.
- (374) Såsom angetts i skäl 50 lämnade endast en leverantör av cykeldelar (Bafang), vilken hade tillhandahållit insatsvaror till de exporterande tillverkarna i urvalet, information om sin verksamhet och samarbetade således på eget initiativ i denna undersökning.
- (375) Eftersom kommissionen inte erhöll någon information från de kinesiska myndigheterna särskilt avseende den inhemska marknadens struktur, om prissättningsmekanismer och priser och om aktieinnehav i företag, ansåg kommissionen att den inte hade erhållit avgörande information som var relevant för undersökningen.
- (376) Den samarbetsvilliga leverantören är en av de största kinesiska tillverkarna av motorer avsedda för elcykelindustrin. Samma leverantör sålde även motorer och batterier till elcykelindustrin. Undersökningen visade att företaget exporterade likvärdiga modeller av motorer och batterier till olika priser beroende på marknaden och att det konsekvent sålde motorer till väsentligt lägre priser på sin inhemska marknad än på export.
- (377) Såsom anges i avsnitt 3.2 underrättade kommissionen de kinesiska myndigheterna om att den, eftersom leverantörerna av insatsvaror inte besvarat frågeformuläret och i avsaknad av information från de kinesiska myndigheterna i detta avseende, skulle kunna komma att grunda sina avgöranden på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen när det gäller uppgifter som avser leverantörer av motorer, batterier och kontrollenheter och andra elcykeldelar.
- (378) Kommissionen gav de kinesiska myndigheterna möjlighet att lämna synpunkter. De kinesiska myndigheterna lämnade emellertid inte några synpunkter eller någon ytterligare information eller bevisning i detta hänseende.

### 3.7.2. Tillhandahållande av motorer mot för låg ersättning

#### 3.7.2.1. Ägarförhållanden och statligt inflytande på inhemska leverantörer av motorer för elcyklar

- (379) Såsom utvecklats ytterligare i skäl 404 ska det först noteras att den kinesiska inhemska marknaden för motorer i stor utsträckning domineras av de inhemska kinesiska tillverkarna vars marknadsandel uppgår till över 90 %.
- (380) I avsaknad av information från de kinesiska myndigheterna avseende antalet inhemska leverantörer av motorer till elcyklar och deras ägandeförhållanden, har kommissionen inledningsvis analyserat situationen för de leverantörer som rapporterats av de fem grupperna av exporterande tillverkare i urvalet.

- (381) Mot denna bakgrund identifierade kommissionen tio kinesiska leverantörer.
- (382) Av de tio leverantörerna av motorer till de exporterande tillverkarna i urvalet var tre medlemmar i CBA, inbegripet Bafang, och en var en statsägd enhet. Den statsägda enheten och medlemmarna i CBA representerade 41 % av den totala kvantitet som levererades till de exporterande tillverkarna i urvalet och upp till 66 % av det sammanlagda värdet under undersökningsperioden. Kommissionen kunde endast fastställa att tre av de andra leverantörerna var privatägda (motsvarande 46 % av inköpsvolymen och 29 % av inköpsvärdet), medan ingen information kunde finnas avseende de återstående tre leverantörerna (motsvarande 13 % av volymen och 5 % av värdet). Såsom anges i skälen 133–134 och 136–139 stod CBA under statsrådets förvaltning under skadeundersökningsperioden. I artikel 3 i dess bolagsordning föreskrivs även att CBA bland annat ska följa den nationella politiken. Vidare föreskrivs vissa skyldigheter för medlemmarna i CBA:s bolagsordning såsom rapporterats i artikel 11, i vilken anges att medlemmarna ska följa "nationella lagar och andra författningar för cykelindustrin" och "följa intresseorganisationens regler och föreskrifter och genomföra intresseorganisationens resolutioner".
- (383) Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att medlemmar i CBA har strikta skyldigheter gentemot sin intresseorganisation, vars verksamhet är föremål för vägledning och tillsyn från statsrådets kommission för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar. Följaktligen anses CBA:s medlemmar, inbegripet leverantörer av delar, vara underordnade viktiga aktörer i cykelindustrin som har anförtrotts att genomföra nationell politik av de kinesiska myndigheterna för att uppnå de övergripande målsättningarna i samband med tillverkningen av elcyklar. Kommissionen har därför undersökt denna politik ytterligare.
- (384) Flera parter hävdade att CBA är en intresseorganisation utan vinstsyfte vars medlemmar är företag, forskningsenheter och lokala intresseorganisationer inom cykelindustrin som har anslutit sig frivilligt. Dessa parter hävdade även att de flesta av CBA:s medlemmar är privatägda företag.
- (385) I detta avseende hänvisade kommissionen till skälen 166 och 170, i vilka anges att kommissionen var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter på grund av de kinesiska myndigheternas vägran att tillhandahålla information om ägandeförhållandena för inhemska leverantörer av insatsvaror. Den information som var tillgänglig för kommissionen visade att flera av CBA:s medlemmar även är statsägda företag.
- (386) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen inte hade visat att CBA är ett offentligt organ.
- (387) I detta hänseende hänvisade kommissionen till skäl 138 och bekräftade sina slutsatser att CBA:s verksamhet är föremål för vägledning och tillsyn "från statsrådet, inrikesministeriet och samhällets behöriga affärsenhet." Detta var även fallet år 2016 när den trettonde planen för cykelindustrin antogs.
- (388) De kinesiska myndigheterna hävdade även att endast en tredjedel av de inhemska leverantörer som tillhandahåller motorer till de exporterande tillverkarna av elcyklar är statsägda företag eller medlemmar i CBA. Dessutom påpekade de att statligt ägande enligt befintlig rättspraxis inte är tillräckligt för att visa anförtröende och åläggande.
- (389) Kommissionen noterade inledningsvis att de kinesiska myndigheterna inte bestred dess slutsatser att en viktig del av de inhemska leverantörerna av motorer till de exporterande tillverkarna i urvalet är statsägda företag och/eller medlemmar i CBA. Statligt ägande och/eller medlemskap i CBA är inte i sig tillräckligt för att visa på anförtröende och åläggande men, i brist på samarbete, utgör det en viktig aspekt i detta avseende. Utöver att i skäl 138 ha visat att dessa enheter följde regeringens politik och mål, fastställde kommissionen även, såsom visas i skälen 390–412, att de inhemska leverantörerna av motorer till elcykelindustrin har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna. På grundval av detta avvisades dessa kommentarer.

#### 3.7.2.2. Regeringens politik och mål

- (390) Kommissionen identifierade flera rättsliga källor som talade för offentligt stöd till motorindustrin, på grund av dess ställning i elcykelindustrins försörjningskedja.
- (391) Dessa dokument omfattar den tolfte femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin, den trettonde planen för cykelindustrin, utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020), tillkännagivandet från Suzhous kommunstyrelses allmänna kansli om spridning av de administrativa åtgärderna beträffande den särskilda fonden för kommunal industri och ekonomisk förbättring (SU FU BAN 2014-137) dess tillkännagivande om tillämpningen av Suzhous kommunala program för den särskilda skattemässiga fonden för år 2016 och Tianjins kommunala utvecklingsplan för den lätta industrin och textilindustrin för den trettonde femårsperioden (2016–2020). Dessa dokument har analyserats i avsnitt 3.1 ovan.

- (392) I dessa dokument framhålls behovet av att förbättra kvaliteten och prestandan från viktiga insatsvaror till elcykeltillverkare av vilka motorer utgör del och komplettera försörjningskedjan för cykelindustrin så att det kan upprättas en vertikalt integrerad och självständig produktionskedja för elcyklar i Kina.
- (393) I dessa dokument beskrivs även de olika stödsystemen för elcykeltillverkarna och deras leverantörer, såsom subventioner i form av förmånlig finansiering och skatteavdrag/undantag såsom beskrivs i skälen 105 och 106.

### 3.7.2.3. Anförtroende och åläggande

- (394) Det ska först erinras om att på grund av de kinesiska myndigheternas delvis bristande samarbete, erhöles inga svar på frågeformuläret från leverantörer av insatsvaror, förutom Bafang, och kommissionen saknade därför avgörande information vad gäller den inhemska marknaden för leverantörer av motorer. Följaktligen var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter enligt artikel 28.1 i grundförordningen för att fastställa sina slutsatser rörande anförtroende. I detta avseende bestod de uppgifter som var tillgängliga för kommissionen av den information som samlats in från de exporterande tillverkarna i urvalet med avseende på deras inhemska leverantörer av motorer, offentligt tillgänglig information avseende CBA och dess medlemmar, den information som samlats in från den enda samarbetsvilliga leverantören av motorer och en särskild industrirapport om motorer i Kina som tillhandahölls av klaganden.
- (395) Vad gäller leverantörerna till de exporterande tillverkarna i urvalet fastställde kommissionen i skäl 382 att de medlemmar från CBA som tillhandahöll motorer till de exporterande tillverkarna i urvalet svarade för 41 % av den totala inhemska kvantitet som tillhandahölls till de exporterande tillverkarna i urvalet och upp till 66 % av det totala inhemska inköpsvärdet under undersökningsperioden. Dessutom drog kommissionen i skälen 382 och 383 slutsatsen att medlemmar i CBA, inbegripet leverantörer av delar, är underordnade viktiga aktörer som har anförtrots att genomföra den nationella politiken för att uppnå de övergripande målsättningarna i samband med tillverkningen av elcyklar. Mot denna bakgrund och i avsaknad av annan information ansågs detta vara representativt för situationen på den inhemska marknaden för motorer i Kina.
- (396) Mer specifikt visade undersökningen att den enda samarbetsvilliga leverantören av motorer hade exporterat liknande modeller till olika priser beroende på marknad och konsekvent sålde motorer till fördelaktigare priser på sin inhemska marknad än på sin exportmarknad. De inhemska priserna var i genomsnitt över 33 % lägre än exportpriserna. För vissa modeller uppgick dessa skillnader till 67 %.
- (397) Undersökningen visade även att kostnaderna för likadana modeller var desamma oavsett destination. Följaktligen kunde prisskillnaderna mellan de modeller som exporterades och de som såldes på den inhemska marknaden inte förklaras genom kostnadsskillnader. Bafang hävdade att dessa prisskillnader berodde på högre försäljningskostnader på exportmarknaden. Undersökningen visade emellertid att endast en liten del av prisskillnaden berodde på högre försäljningskostnader. Bafang hävdade inte att sådana skillnader kunde förklaras av olika marknadsvillkor och ett sådant antagande bekräftas inte heller genom de faktiska omständigheter som fastställts i denna undersökning. Bafang är tvärtom som medlem i CBA är underordnad denna intresseorganisation, vars trettonde plan för cykelindustrin syftar till att förbättra exportresultatet från tillverkare som exporterar elcyklar såsom anges i skälen 112 och 113. För att bidra till exportresultaten från denna industri har företaget följaktligen anförtrots eller ålagts att sälja insatsvaror till lägre priser på den inhemska marknaden för att de exporterande tillverkarna av elcyklar ska kunna erbjuda sina produkter till betydligt lägre priser än sina konkurrenter på exportmarknaden, vilka måste förvärva motorer till icke-subventionerade priser.
- (398) Flera parter hävdade att Bafangs beslut att ta ut högre priser på exportmarknaden än på sin inhemska marknad inte skulle anses irrationellt. För det första kan detta beslut vara kopplat till kostnader efter försäljningen. För det andra kan detta bero på olika konkurrensnivåer på de två marknaderna. För det tredje kan det bero på högre inhemsk efterfrågan och erkännande av Bafangs varumärke.
- (399) Vad gäller den första punkten hänvisas till skäl 397, i vilket ett sådant påstående redan har behandlats mot bakgrund av den information som kontrollerats på plats hos leverantören. Vad gäller den andra och den tredje punkten ska det inledningsvis påpekas att ovannämnda påstående inte stöddes av några nya uppgifter. I vart fall saknade kommissionen, mot bakgrund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna som har diskuterats i skälen 163–169, avgörande information avseende de olika konkurrensnivåerna på den inhemska marknaden och exportmarknaden samt den situation som de olika leverantörerna av motorer på den inhemska marknaden befinner sig i. Mot denna bakgrund var kommissionen tvungen att grunda sina slutsatser på

tillgängliga uppgifter, dvs. det enda svaret på frågeformuläret som erhållits från leverantörer av insatsvaror. Det finns ingen bevisning som visar på olika konkurrensnivåerna på den inhemska marknaden och exportmarknaden som ger upphov till sådana skillnader i prisnivå mellan de två marknaderna. Det finns inte heller någon bevisning avseende erkännandet av Bafangs varumärke och hur detta påverkade skillnaderna i prissättning. Huruvida ett varumärke är erkänt kan även på sin höjd påverka prissättningen på den inhemska marknaden, eftersom det kan motivera ett högre pris än konkurrenter på den inhemska marknaden. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

- (400) Med beaktande av den väsentliga prisskillnaden mellan motorer som säljs på den inhemska marknaden och de som säljs på export, hade det dessutom snarare utgjort ett rationellt ekonomiskt beslut att fokusera på att sälja motorer på exportmarknaden, med hänsyn till den mycket högre lönsamhet som kan nås. En högre lönsamhet kan fortfarande uppnås även om företaget skulle sänka sina exportpriser på motorer, jämfört med de som togs ut under undersökningsperioden, för att vinna marknadsandelar i på marknader i tredjeländer. Detta beror på att lönsamheten på exportmarknaden fortfarande skulle vara mycket högre än den som uppnås på den inhemska marknaden. I kombination med ökande exportförsäljningsvolymerna skulle den absoluta lönsamheten till och med överstiga nuvarande nivåer. Trots detta visade undersökningen att Bafang behöll sin huvudsakliga verksamhet under undersökningsperioden på den inhemska marknaden. Bafang hävdade att det faktum att företagets inhemska försäljning under undersökningsperioden medgav en skälig vinst bevisade att det inte sålde till lägre priser på sin inhemska marknad och att dess prissättningsbeteende inte var irrationellt.
- (401) Även om det inte har ifrågasatts att Bafangs inhemska försäljning var lönsam, visar informationen i akten att de inhemska priserna var väsentligt lägre än exportpriserna. Kommissionens poäng i skäl 400 var inte att ett rationellt beslut hade varit att gå med vinst, utan att utöka försäljningen på exportmarknaden där vinsten kunde ökas mot bakgrund av den betydande prisskillnad som diskuteras i skäl 396, eller alternativt att öka priset på den inhemska försäljningen i vart fall till samma nivå som exportförsäljningen för att maximera sina sammantagna vinster.
- (402) Giant hävdade även att enligt panelrapporten *EC – Countervailing Measures on DRAM Chips* <sup>(44)</sup> är "ett agerande som inte är rimligt i affärsmässigt hänseende inte tillräckligt för att fastställa anförtröende eller åläggande".
- (403) Det ska i detta hänseende påpekas att, såsom anges i skälen 394–397 och 404, slutsatsen om anförtröende och åläggande inte grundas på den prisskillnad som observerats för Bafang. Denna aspekt ansågs snarare vara verkan än grunden för ett sådant anförtröende och åläggande. På grundval av detta avvisades påståendet.
- (404) Dessutom grundade sig kommissionen på en särskild industrirapport som var inriktad på motorer för elcyklar i Kina, *2018–2023 China E-bike motor industry Market Demand and Investment Consulting Report*, som utarbetats av YuboZhiye Market Consulting <sup>(45)</sup>. Enligt beskrivningen på webbplatsen "grundas [rapporten] på de uppgifter som tillhandahållits av YuboZhiyes forskare i enlighet med nationella statistikbyråer, databaser för marknadsövervakning, industriorganisationer (forskare), avdelningar för import- och exportstatistik, forskningsinstitut och andra institut". Rapporten, som är offentligt tillgänglig, visar att importen av cykelmotorer endast stod för mindre än 10 % av den inhemska försäljningen under 2017. Därför ansåg kommissionen att det står klart att det är aktörerna på den inhemska marknaden som bestämmer priserna och att de inte kunde påverkas av importpriser, vilka snarare följer prisutvecklingen. Detta bekräftas genom analysen av importpriser på motorer som köpts av de exporterande tillverkarna i urvalet, vilka, för jämförbara modeller, i stort sett överensstämmer med de priser som tas ut av inhemska leverantörer av motorer, inbegripet Bafang. Mer specifikt uppgick prisskillnaden till mindre än 3 % för huvudmodellen (kombination av placering och effekt), vilken både importerades och köptes på den inhemska marknaden av de exporterande tillverkarna i urvalet under undersökningsperioden.
- (405) Efter utlämnandet av uppgifterna hävdade Bafang att det inte fanns någon bevisning för uttalandet att aktörerna på den inhemska marknaden bestämmer priserna och inte kan påverkas av importpriserna. Företaget hävdade även att slutsatsen att de inhemska priserna ligger på samma nivå som importpriserna endast visar att ersättningen är korrekt.
- (406) I detta hänseende ska det erinras om att avgörande information avseende strukturen på den inhemska marknaden för motorer samt mekanismerna för prissättning inte var tillgänglig för kommissionen på grund av de kinesiska myndigheternas delvis bristande samarbete som har diskuterats i skälen 163–173. Därför var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter och ansåg att den information var rimlig som tillhandahölls i den

<sup>(44)</sup> Panelrapport WT/DS299, *EC – DRAMS*, punkt 7.105.

<sup>(45)</sup> <http://www.chinabgao.com/report/4051392.html>.



särskilda industrirapport om motorer, till vilken hänvisas i skäl 404. Vidare är det, med beaktande av att importen av motorer endast representerade 10 % av konsumtionen av elmotorer i Kina under 2017, osannolikt att exportörer i andra länder istället skulle kunna påverka de inhemska priserna, åtminstone i någon nämnbar utsträckning. I vart fall har Bafang inte lagt fram någon bevisning som underbygger detta påstående. Mot denna bakgrund avvisade kommissionen detta påstående.

(407) I avsaknad av motsatt information från de kinesiska myndigheterna tyder följaktligen även det faktum att priset på motorer på den kinesiska inhemska marknaden är väsentligt lägre än vid export på statligt anförtroende och åläggande för de inhemska leverantörerna av motorer att sälja motorer till elcykelindustrin till låga priser och förklarar de inhemska leverantörerna av motorers irrationella agerande.

(408) Vidare innehåller rapporten bevisning för att elcykelindustrin är subventionerad och att dessa subventioner beviljas för att gynna elcykelindustrin i dess helhet inbegripet leverantörer av motorer. För detta talar nämligen av följande utdrag:

— "I den trettonde femårsplanen för elcykelindustrin föreslås främst en elektrifiering av fordonsindustrin, huvudsakligen för att ersätta bränslebaserade fordon. [...] Statens stödpolitik för dessa industrier har lagt grunden för elcykelindustrins utveckling. Även om regeringen främst stöder utvecklingen av sektorn för fordon som drivs med ny energi, främjar den i viss utsträckning utvecklingen av sektorn för elcykelmotorer, eftersom den grundläggande motortekniken är sammankopplad." (Kapitel XI, avsnitt I, underavsnitt II).

(409) Kommissionen hänvisade till utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020) för att fastställa vilken karaktär denna stödpolitik har. I synnerhet hänvisade kommissionen till de tre kategorierna av stödåtgärder som beskrivs i skälen 101–106.

(410) Rapporten innehåller annan relevant information som visar att den kinesiska motorindustrin erhåller stöd för att den utgör del av leveranskedjan för elcyklar:

— "Kostnaderna för råvaror och tillbehör för elcykelindustrin uppgår till ungefär 70 % av totalkostnaderna. Förändringar av råvarupriserna påverkar direkt kostnaderna för produkterna. I synnerhet har den kontinuerliga prisökningen på permanentmagnetiska material såsom neodym-järn-bor-föreningar pressat upp produktpriserna. Stödfaciliteterna för elcykelmotorer som används för elcyklar och utvecklingen av industrier i senare led påverkar motorindustrin direkt." (Kapitel I, avsnitt III).

— "Under 2013–2017 utvecklades den kinesiska industrin för elcykelmotorer snabbt. Den kinesiska industrin för elcykelmotorer kunde växa tack vare ett starkt främjande av staten och företagen." (Kapitel II, avsnitt I, underavsnitt IV).

— "Utvecklingstrenden för elektrifiering av cyklar har stor betydelse för utvecklingen av industrin för elcykelmotorer. Den är avgörande för ökningen av industrins efterfrågan på marknaden och för främjandet av ytterligare öknings av den industriella skalan. Dessutom, eftersom motorn utgör den centrala komponenten i en elcykel, är utvecklingen av motorindustrin avgörande, eftersom den ökar hela industrikedjans konkurrenskraft." (Kapitel III, avsnitt I, underavsnitt I) (understrykning tillfogad).

— "För närvarande tillhandahåller staten skattemässigt stöd för teknisk forskning och utveckling av motorindustrin. Utvecklingen av tekniken inom den allmänna motorindustrin har ett stort tillämpningsvärde för motorer för elcyklar och har positiv verkan på utvecklingen av industrin." (Kapitel III, avsnitt I, underavsnitt III).

— "Staten stöder utvecklingen av industrin för elcykelmotorer för elcyklar. På grund av det breda tillämpningsområdet för elcykelindustrin och den stora efterfrågan har antalet anställda ökat betydligt. Därför kommer landet att fortsätta att ge starkt stöd till elcykelindustrin i framtiden och detta påverkar givetvis även industrin för elcykelmotorer. [...] Staten fäster stor vikt vid motorindustrins utveckling och därför påverkar landets aktiva politik även industrin för elcykelmotorer, genom ett visst tekniskt och politiskt stöd, vilket kommer att främja utvecklingen av industrin." (Kapitel III, avsnitt I, underavsnitt V).

- "Garantera tillräckliga medel: Å ena sidan kräver utformningen och utvecklingen av produkter för elcykelmotorer stora kapitalinvesteringar: I den dagliga tillverkningen och förvaltningen krävs det även att företagen har högt likviditet för inköp av råvaror. Å andra sidan är tillverkningen av elcykelmotorer kapitalintensiv, eftersom det krävs mycket kapital för att köpa och bygga fabriker och köpa produktionsutrustning för att uppnå en betydande tillverkning kan uppnås för att uppfylla kraven från stora kunder i senare led. För att uppnå en sund och hållbar utveckling för tillverkare av motorer för elcyklar är tillräckliga medel således en grundförutsättning." (Kapitel IV, avsnitt III, underavsnitt I).
  - "Det finns det fortfarande en viss skillnad i teknisk nivå när motorindustrin för elcyklar i Kina jämförs med utvecklade länder såsom Europa och Förenta staterna. Genom det starka stödet från regeringen utvecklar sig den kinesiska tillverkningsindustrin emellertid snabbt och elcykelindustrins tillverkningskapacitet ökar." (Kapitel V, avsnitt I, underavsnitt I).
  - "Genom det starka statliga stödet till tillverkningsindustrin har den kinesiska tekniken för motortillverkning kontinuerligt förbättrats och cykelmotorindustrin har i allt större utsträckning kunnat uppfylla den inhemska efterfrågan under senare år. Importen av motorer för elcyklar har minskat." (Kapitel V, avsnitt I, underavsnitt II).
  - "Elcykelmotorn används direkt för tillverkning av elcyklar och utvecklingen av industrin i senare led har ett avgörande inflytande på efterfrågan på elcykelmotorprodukter. [...] Under senare år har landets normativa anpassning till marknaden i senare led haft ett visst inflytande på efterfrågan på elcykelmotorer." (Kapitel VI, avsnitt I, underavsnitt II).
  - "Ur ett sysselsättningsperspektiv är regeringens huvudsakliga strategi att stabilisera antalet anställda, och industriedjan för elcyklar, från stödjande tillverkare till tjänsteleverantörer i senare led, tillhandahåller många arbetstillfällen. Dessutom uppfyller elcykelmotorernas relativt höga tekniska nivå målet att främja sysselsättning och uppgradering av industrin. Därför stöder regeringen utvecklingen av industrin för elcykelmotorer." (Kapitel XI, avsnitt I, underavsnitt II).
  - "Den kinesiska regeringen främjar utvecklingen av elcykelmotorer i Kina. I rekommendationerna för den trettonde femårsplanen för ekonomisk och social utveckling från centralkommittén i Kinas kommunistiska parti påpekas att vi bör [...] uppmuntra miljövänliga resor, inbegripet cykling, främja elektrifieringen av cykel- och fordonsindustrin och öka industrialiseringsnivån för elfordon. Det nationella politiska stödet tillhandahåller en politisk grund för industriutvecklingen och medför en kontinuerlig ökning av efterfrågan från marknaden i senare led." (Kapitel VIII, avsnitt II, underavsnitt V).
  - "Den relevanta nationella planeringen och politiken för motorindustrin har gett ett starkt politiskt stöd för utvecklingen av elcykelindustrin." (Kapitel XI, avsnitt IV, underavsnitt I).
  - "Regeringens stödpolitik: Under senare år har staten och lokala myndigheter vidtagit många åtgärder för att främja utvecklingen av motorindustrin. Utöver politiskt stöd har de även aktivt planerat åtgärder för att främja omvandling och uppgradering av företagen, för att tillhandahålla en bra politiska förutsättningar och tydligt visa i riktning Kinas motorindustri ska utvecklas. För det första inrättades särskilda stödfonder och motorindustrins storlek och utvecklingen av kluster i vissa områden främjades. För det andra gavs incitament genom återbetalning av skatt för investeringar i tillväxt av stordrift och produktionsvärde för företagen. För det tredje gavs största möjliga stimulans och stöd till motorindustrin inom många områden, inbegripet markanvändning, kapitaltjänster och tillhandahållande av arbetskraft etc., för att uppmuntra företagen att arbeta aktivt och starta upp verksamheten, skapa kändare märken och främja vidareutvecklingen av den regionala motorindustrin." (Kapitel XI, avsnitt IV, underavsnitt III).
- (411) Sammantaget bekräftar rapporten att elcykel- och motorindustrierna är sammanlänkade och att utvecklingen av motorindustrin har central betydelse för utvecklingen av elcykelindustrin. Den bekräftar även att de kinesiska myndigheterna tillhandahåller subventioner för motorer som har i syfte att öka konkurrenskraften för hela industriedjan, inbegripet elcykelindustrin.
- (412) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna anförtror eller ålägger kinesiska tillverkare av motorer att tillhandahålla de inhemska elcykeltillverkarna dessa insatsvaror mot för låg ersättning.

- (413) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade Giant att enligt WTO:s överprövningsorgan i ärendet *US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs*, kan "rena policyuttalanden" inte "utgöra anförtröende eller åläggande i den mening som avses i artikel 1.1 a 1 iv i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder." <sup>(46)</sup> Vidare "förutsätter anförtröende och åläggande – genom givandet av ansvar till eller utövande av befogenhet över ett privat organ – en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning." <sup>(47)</sup> Överprövningsorganet drog slutsatsen att bevisning på "anförtröende eller åläggande av funktioner till ett privat organ" skulle "omfatta någon form av hot eller incitament." <sup>(48)</sup> Giant hänvisade även till WTO-panelen i ärendet *US – Export Restraints*, i vilket påpekades att "både anförtröende och åläggande båda nödvändigtvis omfattar följande tre delar: i) en uttrycklig och positiv handling, genom delegering eller order, ii) riktad till en viss part och iii) vars syfte är en särskild uppgift eller ett särskilt mål." <sup>(49)</sup> Enbart tillsyn eller utövande av allmänna föreskrivande befogenheter är därför inte tillräckligt för en slutsats om anförtröende och åläggande <sup>(50)</sup>.
- (414) I detta hänseende ska det påpekas att kommissionens slutsats inte enbart grundas på rena policyuttalanden, vilket anges i närmare detalj i avsnitt 3.1 ovan. Den grundas även på CBA:s roll, vilken i egenskap av intresseorganisation som inte enbart samlar cykeltillverkare utan även tillverkare av motorer övervakas och vägleds av den högsta kinesiska myndigheten, dvs. statsrådet. Det ska vidare erinras om att CBA:s medlemmar är skyldiga att genomföra resolutioner från CBA och därför ansågs vara underordnade. I detta hänseende erinras om att CBA har antagit den trettonde planen för cykelindustrin, vilken nämligen har i syfte att förbättra exportresultaten från exporterande tillverkare av elcyklar, såsom anges i skälen 112 och 113. Ovannämnda överväganden stöds även av flera utdrag från den särskilda industrirapporten om motorer som anges i skälen 408–410, vilka visar att stödet till sektorn för motorer beror på dess funktionella position i leveranskedjan för elcyklar. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (415) Giant ansåg även att kommissionen hade kastat om bevisbördan i skäl 407 genom att hänvisa till de kinesiska myndigheternas delvis bristande samarbete med avseende på de slutsatser som dragits. Giant framhöll att det är kommissionen som har bevisbördan och att kommissionen inte har visat att tillhandahållandet av batterier och motorer till elcyklar är en praxis som normalt ligger inom myndigheternas kompetens.
- (416) I detta hänseende ansåg kommissionen att den tillgängliga bevisningen vilken, såsom sammanfattats i skäl 414, grundas på tillgängliga uppgifter, är tillräcklig för att visa anförtröende och åläggande. Det ska även erinras om att de kinesiska myndigheterna inte framförde några synpunkter eller ingav ytterligare information efter att ha informerats om att kommissionen hade för avsikt att tillämpa tillgängliga uppgifter med avseende på tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning. Mot denna bakgrund anser kommissionen att den inte har kastat om bevisbördan. Detta påstående måste därför avvisas.

#### 3.7.2.4. Subventionering av motortillverkare

- (417) Kommissionen vill inledningsvis erinra om att den på grund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna fick fastställa sina undersökningsresultat på grundval av tillgängliga uppgifter, vilka utgjordes av den särskilda industrirapporten som klaganden tillhandahållit och den information som tillhandahållits av den enda samarbetsvilliga leverantören av motorer som besvarade kommissionens frågeformulär.
- (418) Såsom beskrivs i skäl 410 innehåller rapporten ett flertal bevis på att elmotorindustrin erhöll stöd genom "incitament genom återbetalning av skatt", "markanvändning, kapitaltjänster och tillhandahållande av arbetskraft".
- (419) Detta bekräftades även genom de undersökningsresultat som fastställdes vad gäller Bafang. Undersökningen visade att detta företag erhöll flera olika sorters subventioner, vilka utgjordes av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning, lägre skattesats och flera bidrag.
- (420) Flera parter lämnade synpunkter genom att hänvisa till artikel 14 d i WTO:s avtal om subventioner och utjämningsåtgärder samt till artikel 6 d i grundförordningen avseende ersättningens storlek, vilken ska avgöras med beaktande av rådande marknadsvillkor för produkterna eller tjänsterna i fråga i det land som tillhandahåller eller köper dem. Med andra ord skulle det referensvärdet som användes hänföra sig till de rådande villkoren på den kinesiska marknaden eller grundas på villkor som råder på marknaden i ett annat land eller på världsmarknaden och som är tillgängliga för mottagaren.

<sup>(46)</sup> Överprövningsorganets rapport, *US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs*, punkt 114.

<sup>(47)</sup> Idem fotnot 45, punkt 114.

<sup>(48)</sup> Idem fotnot 45, punkt 116.

<sup>(49)</sup> Panelrapport, *US – Export Restraints*, punkt 8.29.

<sup>(50)</sup> Överprövningsorganets rapport, *US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs*, punkt 115.

- (421) Kommissionen fann att de rådande villkoren på den kinesiska marknaden var snedvridna med hänsyn till de tillämpliga nationella och sektoriella strategier som de ekonomiska aktörerna har genomfört. Mot bakgrund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna, saknade kommissionen dessutom avgörande information om situationen på den kinesiska marknaden för motorer och om justeringar som eventuellt krävdes. Vad gäller rådande marknadsvillkor i ett annat land eller på världsmarknaden, var sådan information inte tillgänglig på en sådan detaljnivå att en meningsfull jämförelse var möjlig. Följaktligen var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter. Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de rådande villkoren på den kinesiska marknaden inte motiverade justeringar och beräknade således referensvärdet genom att använda den metod som beskrivits i skäl 432.
- (422) Flera parter hävdade att kommissionen alternativt skulle ha använt importpriset för motorer från de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet som ett icke-snedvridet referensvärde.
- (423) I detta hänseende, mot bakgrund av den marknadsandel som inhemska leverantörer av motorer har och det faktum att de bestämmer priserna på den kinesiska marknaden, såsom anges i skäl 404, ansågs det inte lämpligt att använda importpriser som referensvärde, eftersom deras nivå påverkades på samma sätt av snedvridningarna på den inhemska marknaden. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (424) Giant och de kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionens tillvägagångssätt stred mot artiklarna 1.1 b, 10 och 32.1 i WTO:s avtal om subventioner och utjämningsåtgärder, eftersom kommissionen inte kan kringgå sin skyldighet att slå fast att tillverkare är anförtrödda eller ålagda. I detta hänseende hävdade Giant att kommissionen är skyldig att 1) analysera om tillverkarna har beviljats subventioner, 2) analysera om motorer och batterier förvärvades enligt armslängdsprincipen, 3) beräkna hur mycket av subventionerna som har övervältrats.
- (425) I detta avseende anses kommissionens slutsatser var tillräckligt motiverade såsom sammanfattas i skäl 414. När det gäller Giants synpunkter ansåg kommissionen att den saknade avgörande information mot bakgrund av de kinesiska myndigheternas bristande samarbete och det faktum att endast en leverantör samarbetade på eget initiativ. Mot bakgrund av den tillgängliga informationen och kommissionens analys ansågs villkoren för att fastställa anförtröende och åläggande vara uppfyllda. Vad gäller övervältringen anses detta påstående sakna betydelse, eftersom kommissionens analys inte fokuserade på sådana frågor. Mot denna bakgrund måste dessa krav avvisas.

#### 3.7.2.5. Selektivitet

- (426) Såsom framgår av skälen 390–412 åläggs leverantörer av insatsvaror att tillhandahålla motorer mot för låg ersättning till elcykelindustrin enligt flera rättsliga dokument som är särskilt inriktade på företag i elcykelsektorn. På grundval av dessa dokument kan det påvisas att leverantörer av insatsvaror endast tillhandahåller motorer till ett begränsat antal branscher/företag som följer de kinesiska myndigheternas politik inom relevanta delar.
- (427) Kommissionen drar därför slutsatsen att subventionerna i form av tillhandahållande av motorer mot för låg ersättning inte är allmänt tillgängliga utan är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Ingen av de berörda parterna lämnade heller någon bevisning som tydde på att en sådan form av subventioner grundas på objektiva kriterier eller villkor i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.

#### 3.7.2.6. Förmån

- (428) Alla exporterande tillverkare i urvalet köpte motorer på den inhemska marknaden, mest från icke-närstående företag, men importerade även vissa kvantiteter. Vissa mindre kvantiteter köptes från närstående företag. För vissa av tillverkarna var Bafang den huvudsakliga leverantören som tillhandahöll över 50 % av inköpsvolymen.
- (429) Såsom förklaras i skäl 396 sålde Bafang, i egenskap av underordnad aktör som anförtrötts att genomföra den nationella politiken, motorer till väsentligt lägre priser på sin inhemska marknad än vid export. Mot denna bakgrund kunde de kinesiska exporterande tillverkarna köpa motorer mot för låg ersättning.
- (430) Flera parter hävdade att endast de offentliga myndigheterna kan tillhandahålla en subvention enligt artikel 2 a och b i grundförordningen. Eftersom Bafang är ett privatägt företag kan det inte anses utgöra en offentlig myndighet i den mening som avses i artikel 2 b och kan därför inte tillhandahålla subventioner.

- (431) Denna synpunkt ansågs sakna betydelse mot bakgrund av de slutsatser som fastställts i skäl 412, dvs. att leverantörer av motorer till tillverkare av elcyklar har anförtröts och ålagts av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla dessa insatsvaror mot för låg ersättning.

#### 3.7.2.7. Beräkning av subventionens storlek

- (432) Förmånen för företagen i urvalet beräknades genom att jämföra de inhemska priserna på motorer med de exportpriser som Bafang tog ut under undersökningsperioden. Denna jämförelse gjordes med användning av en kombination av placeringen (nav- eller centralmotor) och motorernas effekt (i kW). De beräknade procentandelarna tillämpades på de priser som de exporterande tillverkarna i urvalet betalade för inköp av motorer från inhemska leverantörer. Inga justeringar gjordes.
- (433) Giant Group hävdade att det inte finns något samband mellan de motorer som förvärvats lokalt och de elcyklar företaget exporterade till EU.
- (434) I detta hänseende anses den förmån som definierats i skälen 428–429 vara till fördel för de exporterande tillverkarna av elcyklar som kan köpa inhemska motorer mot för låg ersättning och har inte något samband med särskilda modeller av de elcyklar som säljs. Således drogs slutsatsen att Giant Group erhöll en förmån när företaget köpte inhemska motorer till snedvridna priser på grund av de kinesiska myndigheternas åläggande och anförtröende såsom beskrivs i skälen 394–412. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (435) Vad gäller den inhemska försäljningen hävdade Bafang att förteckningen över transaktioner som användes för att fastställa ett genomsnittligt pris för motorer som såldes på den inhemska marknaden omfattade försäljning till ett närstående företag. Dessutom klargjorde Bafang att denna närstående försäljning var avsedd för export till dess närstående företag som agerade i egenskap av inhemsk handlare som var ansvarig för exportförsäljningen. Därför begärde Bafang att kommissionen skulle undanta denna försäljning vid beräkningen av de genomsnittliga inhemska försäljningspriserna.
- (436) Kommissionen godtog denna begäran och undantog sådan försäljning från beräkningen av de genomsnittliga inhemska försäljningspriserna, eftersom den godkände den bevisning som Bafang hade lagt fram om att denna försäljning skulle anses utgöra "exportförsäljning" genom företagets inhemska närstående handlare. Hur som helst fanns det ingen bevisning i handlingarna som visade om denna försäljning till den närstående handlaren hade gjorts enligt armlängdsprincipen, såsom förklaras närmare i skälen 437–441. Mot denna bakgrund ändrades beräkningarna i motsvarande mån genom att endast inhemsk försäljning till oberoende kunder beaktades.
- (437) Vad gäller de genomsnittliga priserna för exportförsäljningen hävdade Bafang, med avseende på samma försäljning som behandlas i skälen 435 och 436, att priserna på motorer som exporterats via företagets inhemska närstående handlare skulle justeras genom nämnda handlares administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst drogs av.
- (438) I detta sammanhang var det inte möjligt att säkerställa om transaktionerna mellan Bafang och dess närstående företag hade gjorts enligt armlängdsprincipen eller om exportförsäljningen till icke-närstående kunder från detta närstående företag skulle justeras med ett rimligt belopp för vinst samt administrationskostnader och andra allmänna kostnader. I vart fall ska referensvärdet för att mäta priset på exportförsäljningen grundas på det faktiska exportpris som den oberoende köparen betalar, eftersom detta anses utgöra ett marknadspris som är fritt från snedvridningar från den inhemska marknaden, oberoende av nivån på administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinsten från Bafangs handlare. För att säkerställa en riktig jämförelse mellan inhemsk försäljning och exportförsäljning i samma handelsled och för att säkerställa en samstämmighet med justeringarna av priset på den inhemska försäljningen såsom förklarats i skälen 435 och 436, har kommissionen beslutat att utesluta denna indirekta exportförsäljning via den närstående inhemska handlaren och ändrat beräkningen av det genomsnittliga exportpriset i motsvarande mån. Följaktligen har jämförelsen mellan inhemska priser och exportpriser gjorts enbart med beaktande av direkt försäljning från Bafang till oberoende kunder både på den inhemska marknaden och på exportmarknaden. Graden av representativitet för den relevanta försäljningen justerad på detta sätt var fortfarande betydande och uppgick till nästan 70 % av all exportförsäljning. Dessa undersökningsresultat utlämnades även ytterligare en gång till samtliga berörda parter genom ett extra slutligt utlämnande.
- (439) Efter detta utlämnande av uppgifter hävdade Bafang att exportförsäljningen från dess närstående företag till icke-närstående kunder inte skulle uteslutas och hävdade vidare att de motsvarande försäljningstransaktionerna skulle justeras nedåt i motsvarande mån genom att administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst drogs av. Bafang hävdade även att kommissionen skulle ha frågat efter denna försäljning under undersökningen för att säkerställa att försäljningen till närstående kunder gjordes enligt armlängdsprincipen.

- (440) I detta hänseende ska det erinras om att prisjämförelsen endast gjordes i syfte att fastställa ett referensvärde för motorer som såldes mot för låg ersättning. Efter Bafangs synpunkter på utlämnandet av uppgifterna ansåg kommissionen att det var lämpligt att undanta exporttransaktioner som gjorts via den närstående handlaren, såsom Bafang begärt, eftersom sådana transaktioner omfattade administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst och det inte kunde säkerställas att försäljningspriserna för dessa transaktioner var tillförlitliga.
- (441) Det ska dessutom klargöras att förekomsten av administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst på handelsföretagets nivå endast meddelades till kommissionen efter kontrollbesöket och att Bafang inte tog upp denna fråga när företaget tillhandahöll information avseende dess lönsamhet på de två olika marknaderna eller när de aspekter som kunde motivera en prisskillnad mellan inhemska priser och exportpriser identifierades (se skäl 397). Slutligen ska det påpekas att Bafang inte motiverade sin begäran med stödjande bevisning, eftersom företaget inte ingav några ytterligare uppgifter om nivån på sådana administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst i sina synpunkter efter utlämnandet eller det ytterligare utlämnandet av uppgifter. I vilket fall som helst kan det korrekta referensvärdet för exportförsäljningen, såsom förklaras i skäl 437, endast grundas på det faktiska priset till slutkunden oberoende av eventuella mellanliggande försäljningar och motsvarande nivåer av administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst från handlare, eftersom de saknar betydelse vid fastställandet av det korrekta marknadspriset för beräkningen av förmånen från subventionen. Mot denna bakgrund avvisade kommissionen dessa påståenden.
- (442) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tabell 3

**Tillhandahållande av motorer mot för låg ersättning**

| Företag/grupp                                               | Subventionsnivå |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 5,44 %          |
| Giant Group                                                 | 0,84 %          |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,78 %          |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 3,96 %          |
| Yadea Group                                                 | 2,99 %          |

**3.7.3. Tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning****3.7.3.1. Ägandeförhållanden för inhemska leverantörer av batterier för elcyklar**

- (443) I avsaknad av information från de kinesiska myndigheterna avseende antalet inhemska leverantörer av batterier för elcyklar och deras ägandeförhållanden, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i den mening som avses i artikel 28.1 i grundförordningen. I detta avseende analyserade den en särskild industrirapport om den kinesiska industrin för litiumbatterier för elcyklar som klaganden tillhandahållit och situationen för leverantörer av batterier från de fem exporterande tillverkarna i urvalet.
- (444) Parallellt med detta identifierade kommissionen 23 kinesiska leverantörer av batterier av vilka minst tre var medlemmar i CBA och minst en delvis var statsägd. Dessa leverantörer representerade 33 % av den totala kvantiteten batterier och 31 % av det totala värdet av dessa inköp under undersökningsperioden. Såsom anges i skälen 133–139 stod CBA under statsrådets förvaltning under skadeundersökningsperioden. Vidare, såsom anges i skäl 382, ålägger CBA sina medlemmar viss skyldigheter med avseende på genomförandet av nationell politik.
- (445) Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att medlemmar i CBA har strikta skyldigheter gentemot sin intresseorganisation, vars verksamhet är föremål för vägledning och tillsyn från statsrådets kommission för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar. Följaktligen anses CBA:s medlemmar, inbegripet leverantörer av batterier, vara underordnade viktiga aktörer i cykelindustrin som har anförtrodd att genomföra nationell politik för att uppnå de övergripande målsättningarna i samband med tillverkningen av elcyklar. Därför undersökte kommissionen denna politik närmare även med avseende på batterier.

- (446) På samma sätt som för motorer hävdade flera parter att CBA är en intresseorganisation utan vinstsyfte vars medlemmar är företag, forskningsenheter och lokala intresseorganisationer inom elcykelindustrin som har anslutit sig frivilligt. Dessa parter hävdade även att de flesta av CBA:s medlemmar är privatägda företag.
- (447) I detta avseende hänvisas till skälen 166 och 168, i vilka anges att kommissionen var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter på grund av de kinesiska myndigheternas vägran att tillhandahålla information om ägandeförhållandena för inhemska leverantörer av insatsvaror. Dessa visade att flera av CBA:s medlemmar även är statsägda företag.
- (448) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen inte hade visat att CBA är ett offentligt organ.
- (449) I detta hänseende hänvisade kommissionen till skäl 138 och bekräftade sina slutsatser att CBA:s verksamhet är föremål för vägledning och tillsyn "från statsrådet, inrikesministeriet och samhällets behöriga affärsenhet." Detta var även fallet år 2016 när den trettonde planen för cykelindustrin antogs.
- (450) De kinesiska myndigheterna hävdade att enligt befintlig rättspraxis är statligt ägande inte tillräckligt för att visa anförtröende och åläggande.
- (451) Medan statligt ägande inte i sig är tillräckligt för att visa på anförtröende och åläggande, utgör det en viktig aspekt i detta avseende. Vidare ska det påpekas att kommissionens analys, såsom påpekas i skälen 452–484, grundas på ett antal andra faktorer som underbygger argumentet att de inhemska leverantörerna av batterier till elcykelindustrin hade anförtröts och ålagts av de kinesiska myndigheterna. Mot denna bakgrund måste dessa synpunkter avvisas.

#### 3.7.3.2. Regeringens politik och mål

- (452) Kommissionen identifierade flera rättsliga källor som talade för offentligt stöd till batteriindustrin, på grund av dess ställning i elcykelindustrins försörjningskedja.
- (453) Det första dokumentet är utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020) som de kinesiska myndigheterna upprättat för att genomföra den trettonde femårsplanen och Made in China 2025. I planen anges batterier bland de viktiga industrierna. Vad gäller batterier rekommenderar planen att "[f]rämja batteriindustrin så att den utvecklas i en riktning som är miljövänlig, säker, högpresterande och långfristig. Påskynda FoU och industrialisering av elektrodmaterial med hög prestanda i litiumjonbatterier, batterimembran, elektrolyter, nya typer av additiva och avancerade integrerade tekniska system, teknik för nya typer av blybatterier, såsom spiral- och blyoxidbatterier och nästa generations blybatterier, exempelvis tvåpoliga och med blyfria plattor och viktiga material [...]. Fokusera på att utveckla nya typer av primärbatterier, nya typer av blybatterier, kraftfulla batterier för fordon som drivs med ny energi och bränsleceller. Påskynda förändringen och förbättringen av de ledande företagens tekniska utrustning i enlighet med standardvillkoren för industrin för blyackumulatorer (version 2015). Aktivt öka inrättandet av återvinningssystem för använda blybatterier."
- (454) I planen identifieras även konkreta politiska åtgärder som ska främjas i var och en av dessa viktiga industrier. Dessa anges i skälen 101–106 och omfattar, bland annat, förmånliga lån, stöd för exportkreditförsäkring och skattemässigt stöd.
- (455) Det andra dokumentet är strategin "Made in China 2025". Detta är en nationell strategi med fokus på tio kärnsektorer som erhåller särskilt stöd och uppmärksamhet under perioden fram till 2025. Stödet beviljas genom lån på icke-kommersiella grunder från statsägda banker samt, bland andra privilegier, undantag från vissa standarder och förordningar. Den kinesiska batteriindustrin ingår i de områden som stöds av den nationella strategin. Detta framgår av följande utdrag:

— *Elektronisk utrustning:* "[...] Främja utvecklingen av ny energi och utrustning för förnyelsebar energi, avancerade enheter för lagring av energi och smarta kraftnät för överföring och omvandling och terminalutrustning för slutanvändare. Banbrytande tillverknings- och tillämpningsteknik för viktiga komponenter och material, inbegripet elektronisk utrustning med hög effekt och material som är supraleddande vid höga temperaturer, och utveckling av industrialiseringsförmåga." (Kapitel III, avsnitt VI, underavsnitt VII).

(456) Det tredje dokumentet är den trettonde femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin. I denna plan anges de främsta målen, prioriteringarna och stödsystemen för cykel- och elcykelindustrin och de industrier som tillverkar dess huvudsakliga komponenter, inbegripet batteriindustrin:

- "Fortsätta att främja utvecklingen av olika cyklar som utgör märkesprodukter och i högre marknadssegment och gradvis öka andelen cyklister och andelen cyklar i mellan- och högre prissegment, förverkliga smarta, lätta elcyklar med litiumbatteri och ständigt öka marknadsandelen för cyklar med litiumbatteri samt elcyklarnas exportandel". (Avsnitt V "Centrala uppgifter för industriutvecklingen under den trettonde femårsperioden", underavsnitt 1 i planen).
- "Ytterligare förbättra den samlade prestandan från fyra väsentliga elektriska komponenter, nämligen regulator, batteri, motor och laddare, i syfte att utveckla ett effektivt, energisnålt, säkert och pålitligt elsystem för elcyklar". (Avsnitt V, underavsnitt II i planen).
- "I planen föreskrivs ytterligare förbättringar av den samlade prestandan för blyackumulatorer, utökad användning av litiumbatterier i elcyklar, forskning och utveckling av nya typer av batterier för energilagring." (Punkt 4 i tabell 3 "De viktigaste tekniska innovationerna inom industrin under den trettonde femårsperioden").

(457) Det fjärde dokumentet är den tolfte femårsplanen för batteriindustrin, vilken antogs 2015 och således var tillämplig under början av skadeundersökningsperioden:

- "Litiumjonbatteri: Öka användningen av litiumjonbatterier i elcyklar, elektriska motorcyklar, bussar och mindre helt eldrivna fordon (inbegripet elfordon med låg maxhastighet), öka marknadsandelen för kraftfulla litiumjonbatterier och sträva efter att användningen av kraftfulla litiumjonbatterier ska uppgå till över 50 % av den totala andelen batterier för elverktyg och att andelen litiumjonbatterier i elcyklar uppgår till ungefär 20 % vid utgången av den tolfte femårsperioden." (Kapitel V, avsnitt II).
- "Främja samarbete mellan batterisektorn och industriedjor i tidigare och senare led genom inrättandet av industriella allianser eller allianser för tekniskt samarbete, såsom gällande kraftfulla litiumjonbatterier och elcyklar, elfordon, system för energistyrning och andra områden för utbyte och samarbete, organisering av forskning, förbättring av produktteknik, främjande av PR och tillämpning." (Kapitel VI "Centrala åtgärder och politiska rekommendationer", avsnitt I).
- "Genomföra den politiska strategin och fastställa relevanta lagar och förordningar för att i) främja ett gradvist tillbakadragande av produkter från marknaden som medför allvarliga föroreningar, slöseri av resurser och hög energiförbrukning, ii) vägleda industrialiseringen av högteknologiska produkter och iii) öka marknadsandelen på de internationella marknaderna" (avsnitt VI, underavsnitt V).
- "Vi rekommenderar införandet av en industripolitik som uppmuntrar ökad användning av nya typer av kraftfulla batterier (inbegripet litiumjonbatterier, nickel-vätebatterier, nya blyackumulatorer etc.) och solceller, såsom genom skatteförmåner och statliga subventioner, för att främja marknadsintroduktion och energihushållning. Vi rekommenderar införandet av en subventionsstrategi för elcyklar med litiumjonbatteri för att främja en ökning av andelen elcyklar med litiumjonbatteri." (Kapitel VI, avsnitt V).

(458) Det femte dokumentet är den trettonde femårsplanen för batteriindustrin som antogs av intresseorganisationen för Kinas kemiska och fysikaliska kraftindustri den 18 januari 2016:

- "Centrala uppgifter och prioriterad utveckling", avsnitt II "Prioriterad utveckling inom den kemiska kraftindustrin under den trettonde femårsplanen", underavsnitt II "Industrin och industriedjan för litiumjonbatterier" (kapitel V):
  - "Vi ska sträva efter att utöka vår export genom en ordnad konkurrens (årlig genomsnittlig ökning på 10 %) och bibehålla den snabba utvecklingen av den inhemska marknaden (årlig genomsnittlig ökning på 20 %) med stöd av den statliga politiken som gynnar fordon som drivs med ny energi samt fokusera på och främja bildandet och utvecklingen av mycket stora företag (eller företagsgrupper), främja företagsinnovation i teknik och produkter, välkända märken och företag i högre marknadssegment."
  - "Fortsätta att stödja viktig teknik i viktiga material och viktig utrustning, förbättra industriedjans uppbyggnad för litiumjonbatterier så snart som möjligt, stödja litiumjonbatteriindustrin och produktuppdatering och minska kostnaderna."



- "Främja samarbete mellan batterisektorn och industriedjor i tidigare och senare led genom inrättandet av industriella allianser eller allianser för tekniskt samarbete, såsom gällande kraftfulla litiumjonbatterier och elcyklar [...]" (Kapitel V "Centrala åtgärder och politiska rekommendationer", avsnitt I).
- (459) Utöver de rättsliga källor som angetts ovan grundade kommissionen sig även på en rapport om den kinesiska litiumbatteriindustrin för elcyklar (Yubo Zhiye Business consulting). Rapporten (*In-depth analysis lithium-ion battery industry for electric bicycles in 2018-2023 and guidance report on the "13th Five-Year" development plan*) <sup>(51)</sup>, vilken är tillgänglig för allmänheten på konsultbyråns webbplats ([www.chinabgao.com](http://www.chinabgao.com)), bekräftar att industrin är kraftigt subventionerad och att dessa subventioner beviljas för att gynna hela elcykelindustrin:
- "Fortsätta att stödja viktig teknik i viktiga material och viktig utrustning, förbättra industriedjans uppbyggnad för litiumjonbatterier så snart som möjligt, stödja litiumjonbatteriindustrin och produktuppdateringar och minska kostnaderna." (Kapitel II, avsnitt III, underavsnitt III, punkt I).
- "Samarbetet mellan batterisektorn och industriedjor i tidigare och senare led ska främjas genom inrättandet av industriella allianser eller allianser för tekniskt samarbete, såsom gällande kraftfulla litiumjonbatterier och elcyklar, elfordon och system för energistyrning." (Kapitel II, avsnitt III, underavsnitt III, punkt II).
- "För närvarande medför de höga kostnaderna att utvecklingen av energilagringsindustrin begränsas och marknaden förväntar sig stora politiska subventioner för energilagringsindustrin. På medellång och lång sikt förväntas detta genomföras i litiumbatteriindustrin." (Kapitel V, avsnitt III).
- "Stöd för nationell politik: Staten och de lokala myndigheterna har aktivt stött elcykelindustrin och tillbehörssindustriens utveckling och infört ett antal strategier för att gynna utvecklingen av närstående industrier, vilket i hög grad har bidragit till utvecklingen av industrin för litiumjonbatterier för elcyklar. I synnerhet har även den starka utvecklingen av elcyklar som drivs med ny energi under senare år bidragit kraftigt till utvecklingen av litiumjonbatterier för elcyklar i Kina." (Kapitel X, avsnitt III).
- (460) Sammanfattningsvis visar dessa dokument att regeringen stöder batteriindustrin och där beskrivs även vilka stödåtgärder den har kunnat dra nytta av under senare år (förmånliga lån, skatteavdrag/undantag och exportkreditförsäkring). I dokumenten framhålls vidare behovet av att integrera batteri- och elcykelindustrierna ytterligare genom avancerade samarbeten och allianser samt bekräftas förekomsten av en subventionsstrategi för elcykelbatterier för att öka andelen elcyklar och exporten av dem.
- (461) Mot denna bakgrund har kommissionen dragit slutsatsen att batteriindustrin har erhållit stöd genom olika subventioner samt att dess utveckling är nära förbunden med elcykelindustrin.

### 3.7.3.3. Anförtroende och åläggande

- (462) På grund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna erhöles inte några svar på frågeformulären från leverantörer av insatsvaror och kommissionen saknade därför avgörande information avseende den inhemska marknaden för leverantörer av batterier. Följaktligen var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter enligt artikel 28.1 i grundförordningen för att fastställa sina slutsatser rörande anförtroende. I detta hänseende utgjordes den information som var tillgänglig för kommissionen av statliga planer såsom beskrivits i avsnitt 3.1, den information som samlats in från de exporterande tillverkarna i urvalet med avseende på deras inhemska leverantörer av batterier, offentligt tillgänglig information avseende CBA och dess medlemmar och den information som samlats in från Bafang, den enda samarbetsvilliga leverantören av insatsvaror.
- (463) Kommissionen har konstaterat att flera rättsliga källor pekar på att de kinesiska myndigheterna har vidtagit åtgärder för att minska kostnaderna för batterier för att gynna elcykeltillverkarna i industrin i senare led.
- (464) Det första dokumentet är den trettonde planen för cykelindustrin. I planen anges att genombrott ska uppnås inom sex viktiga teknikområden. Ett av dessa är en omfattande förbättring av prestandan från blyackumulatorer och litiumjonbatterier. I planen fastställs även tre kvantifierbara mål:
- *Vad gäller andelen litiumbatterier: "se till att andelen cyklar med litiumbatterier överstiger 30 % av den totala produktionsvolymen av elcyklar."*

<sup>(51)</sup> <http://www.chinabgao.com/report/4134952.html>.

- *Vad gäller kostnaderna för batterier:* "Uppnå genombrott med avseende på tillverkningsprocess och material samtidigt som litiumbatteriernas höga energieffektivitetskvot bibehålls, och sänka tillverkningskostnaderna för litiumbatterier."
  - *Vad gäller batteripriserna:* "Förbättra förhållandet mellan pris och prestanda för litiumbatterier så att nivån nästan är densamma som för blyackumulatörer".
- (465) Det andra dokumentet är den trettonde femårsplanen för batteriindustrin. I planen fastställs flera kopplingar till industrin i senare led och i synnerhet med elcykelindustrin, såsom beskrivs i skäl 458. Vidare fastställs även en koppling mellan subventioneringen av batteriindustrin och elcykelindustrin: "Vi rekommenderar införandet av en subventionsstrategi för elcyklar med litiumjonbatteri för att främja en ökning av andelen elcyklar med litiumjonbatteri." (Kapitel V, avsnitt V).
- (466) Det tredje dokumentet är den särskilda industrirapporten om batterier som beskrivs i skäl 459, i vilken klargörs att "framtida centrala tillämpningar av litiumjonbatterier kommer att inriktas på elektriska verktyg, lätta elcyklar, fordon som drivs med ny energi och system för energilagring" (kapitel V, avsnitt II). Detta klargör kommissionens tolkning att den kinesiska elcykelindustrin övergår till litiumbatterier. Detta bekräftades även av svaren på frågeformuläret från de exporterande tillverkarna i urvalet.
- (467) Det fjärde dokumentet är *The Implementation Opinions of Further Promoting Healthy Development of Bicycle Industry in Our City* som offentliggjorts av Tianjins kommunala kommission för ekonomi och informationsteknik. I detta yttrande rekommenderas i enlighet med bestämmelserna i den trettonde planen för cykelindustrin en användning av inhemska batterier vid tillverkningen av elcyklar och en minskning av kostnaderna för dem: "Genom att förlita oss på den ledande inhemska FoU avseende litiumbatterier och material och tillverkande företag såsom Lishen, BAK och Gateway, ska vi öka FoU med avseende på billiga, säkra och pålitliga litiumbatterier med hög prestanda för elcyklar och närstående stödjande teknik".
- (468) Mot bakgrund av ovanstående står det klart att de kinesiska myndigheternas politik upprättar ett samband mellan utvecklingen av industrin för litiumjonbatterier och elcykelindustrin. Genom denna politik föreskrivs vidare även att batteriindustrins kostnader och priser ska minskas genom subventioner för att främja elcykelindustrins utveckling. Detta visar tydligt att de kinesiska myndigheterna genom sin politik anförtror och ålägger batteritillverkarna att sälja batterier till låga priser för att gynna elcykelindustrin i senare led.
- (469) Vad gäller leverantörer av batterier till de exporterande tillverkarna i urvalet fastställde kommissionen i skäl 444 att de medlemmar i CBA som tillhandahöll batterier till de exporterande tillverkarna i urvalet representerade 33 % av den totala inhemska kvantitet som tillhandahölls till de exporterande tillverkarna i urvalet och 31 % av det totala inhemska inköpsvärdet under undersökningsperioden. Vidare drog kommissionen i skäl 383 slutsatsen att medlemmarna i CBA, inbegripet leverantörer av delar, är underordnade viktiga aktörer som har anförtratts att genomföra den nationella politiken för att uppnå de övergripande målsättningarna i samband med tillverkningen av elcyklar. Mot denna bakgrund och i avsaknad av annan information ansågs detta vara representativt för situationen på den inhemska marknaden för batterier i Kina.
- (470) Mer specifikt fick kommissionen, i brist på samarbete från tillverkande leverantörer av batterier, förlita sig på den information som samlats in från Bafang som sålde batterier på den inhemska marknaden och på export. I detta sammanhang visade undersökningen att nämnda företag hade sålt likvärdiga batterimodeller till betydligt fördelaktigare (lägre) priser på den inhemska marknaden än på export. Skillnaden uppgick till mellan 30 % och 50 % under undersökningsperioden.
- (471) Flera parter hävdade att Bafangs försäljning av batterier inte kunde användas som referensvärde av följande skäl: Inledningsvis tillverkar Bafang inte batterier. Dessutom är en del av de batterier som Bafang exporterade och sålde inom landet importerade. Vidare hävdade de även att jämförelsen av Bafangs priser inte kunde användas som referensvärde för batterier, eftersom företaget sålde mycket små volymer av batterier under undersökningsperioden.
- (472) I detta hänseende ska det först erinras om att kommissionen mot bakgrund av att de kinesiska myndigheterna endast samarbetade delvis, såsom anges i avsnitt 3.3.3, och i brist på samarbete från någon tillverkare av batterier var tvungen att grunda sina slutsatser på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen. Mot denna bakgrund ansågs de tillgängliga uppgifterna, dvs. de uppgifter som hänförde sig till Bafang, vara lämpliga och skäliga. Mot bakgrund av den nationella politiken och bestämmelserna i planen för cykelindustrin som CBA hade utfärdat, vilken nämligen har i syfte att förbättra prisutvecklingen på litiumbatterier och exportresultaten

från exporterande tillverkare av elcyklar, såsom anges i skälen 112, 113 och 464, ansågs vidare att försörjningskällan, dvs. om batterierna tillverkades internt eller hade förvärvats inom landet eller till och med importerats, saknade betydelse. Vad som är relevant i denna undersökning är skillnaden för tillverkarna av den undersökta produkten mellan det subventionerade pris för batterier som faktiskt betalats och det representativa marknadspris som skulle ha betalats om det inte hade förekommit någon subventionering. Mot denna bakgrund måste dessa påståenden avvisas.

- (473) Dessa modeller var likvärdiga, eftersom de identifierades med samma internationella produktkod och hade samma kapacitet i mAh. Den väsentliga prisskillnad för likvärdiga modeller som fastställdes mellan den inhemska marknaden och exportmarknaden kunde inte motiveras. På samma sätt som för motorer finns det inte någon information i akten som kunde förklara att dessa olika prisnivåer berodde på särskilda marknadsvillkor på de olika marknader där batterierna såldes. Mot ett sådant antagande talade särskilt den information som samlats in under undersökningen, dvs. att Bafang, i egenskap av medlem i CBA, är underställd denna intresseorganisation och att den trettonde planen för cykelindustrin, vilken direkt påverkar CBA, har i syfte att förbättra exportresultaten från exporterande tillverkare av elcyklar såsom anges i skälen 112 och 113. För att bidra till elcykelindustrins exportresultat har Bafang anförtröts eller ålagts att sälja insatsvaror till lägre priser på den inhemska marknaden för att de kinesiska exporterande tillverkarna av elcyklar ska kunna minska sina kostnader och erbjuda sina produkter till betydligt lägre priser än sina konkurrenter på exportmarknaden, vilka måste förvärva batterier till icke-subventionerade priser. Detta innebär att leverantörerna av batterier agerar irrationellt genom att sälja batterier till lägre priser på den inhemska marknaden istället för att försöka maximera sina vinster genom att sälja samma batterimodeller på exportmarknaden till väsentligt högre priser och därigenom erhålla en väsentligt högre vinst. För att bidra till exportresultaten från denna industri har företaget följaktligen anförtröts att sälja insatsvaror till lägre priser på den inhemska marknaden för att de exporterande tillverkarna av elcyklar ska kunna erbjuda sina produkter till betydligt lägre priser än sina konkurrenter på exportmarknaden, vilka måste förvärva batterier till icke-subventionerade priser.
- (474) Yadea Group och Bafang hävdade att det inte är frågan om samma modeller som säljs på den inhemska marknaden och som exporteras och att dessa modeller förvärvades av olika leverantörer. Därför föreslog Bafang att jämförelsen endast skulle göras på grundval av exakt samma modeller av batterier som förvärvats av en leverantör vars produkter både exporteras och säljs inom landet. Bafang påpekade att om jämförelsen begränsades till de batterier som sålts av den angivna leverantören skulle den fortfarande visa på en betydande skillnad mellan inhemska priser och exportpriser, även om den är betydligt lägre än om modeller från alla de andra leverantörerna användes.
- (475) Det ska i detta hänseende påpekas att jämförelsen gjordes för produkter som har samma interna referensnummer för Bafang. Följaktligen ansågs dessa modeller likna varandra, särskilt med hänsyn till att de har samma effekt. Det faktum att en jämförelse på grundval av modeller som förvärvats från exakt samma källa fortfarande skulle medföra en betydande prisskillnad ansågs sakna betydelse. Mot denna bakgrund avvisades ovannämnda påståenden.
- (476) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna anförtror eller ålägger kinesiska tillverkare av batterier att tillhandahålla de inhemska elcykeltillverkarna dessa insatsvaror mot för låg ersättning.
- (477) Efter utlämnandet av uppgifterna hävdade Giant att enligt WTO:s överprövningsorgan i ärendet *US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs*, kan "rena policyuttalanden" inte "utgöra anförtröende eller åläggande i den mening som avses i artikel 1.1 a 1 iv i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder." <sup>(52)</sup> Vidare "förutsätter anförtröende och åläggande – genom givandet av ansvar till eller utövande av befogenhet över ett privat organ – en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning." <sup>(53)</sup> Överprövningsorganet drog slutsatsen att bevisning på "anförtröende eller åläggande av funktioner till ett privat organ" skulle "omfatta någon form av hot eller incitament." <sup>(54)</sup> Giant hänvisade även till WTO-panelen i ärendet *US – Export Restraints*, i vilket påpekades att "både anförtröende och åläggande båda nödvändigtvis omfattar följande tre delar: i) en uttrycklig och positiv handling, genom delegering eller order, ii) riktad till en viss part och iii) vars syfte är en särskild uppgift eller ett särskilt mål." <sup>(55)</sup> Enbart tillsyn eller utövande av allmänna föreskrivande befogenheter är därför inte tillräckligt för en slutsats om anförtröende och åläggande <sup>(56)</sup>.

<sup>(52)</sup> Överprövningsorganets rapport, *US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs*, punkt 114.

<sup>(53)</sup> Ovan fotnot 45, punkt 114.

<sup>(54)</sup> Ovan fotnot 45, punkt 116.

<sup>(55)</sup> Panelrapport, *US – Export Restraints*, punkt 8.29.

<sup>(56)</sup> Överprövningsorganets rapport, *US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs*, punkt 115.

- (478) I detta hänseende ska det påpekas att kommissionens slutsats inte enbart grundas på rena policyuttalanden, vilket anges i närmare detalj i avsnitt 3.1. Den grundas även på CBA:s roll, vilken i egenskap av intresseorganisation som inte enbart samlar cykeltillverkare utan även tillverkare av batterier övervakas och vägleds av den högsta kinesiska myndigheten, dvs. statsrådet. Det ska vidare erinras om att CBA:s medlemmar är skyldiga att genomföra dess resolutioner och därför ansågs vara underordnade. I detta hänseende erinras om att CBA har antagit den trettonde planen för cykelindustrin, vilken nämligen har i syfte att förbättra exportresultaten från exporterande tillverkare av elcyklar, såsom anges i skälen 112 och 113. Ovannämnda överväganden stöds även av flera utdrag från den särskilda industrirapporten om batterier som anges i skäl 459 och mer generellt från olika källor i skälen 464–467, vilka visar att stödet till sektorn för batterier beror på dess funktionella position i leveranskedjan för elcyklar. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (479) Giant ansåg även att kommissionen hade kastat om bevisbördan genom att hänvisa till de kinesiska myndigheternas delvis bristande samarbete med avseende på de slutsatser som dragits. Giant framhöll att det är kommissionen som har bevisbördan och att kommissionen inte har visat att tillhandahållandet av batterier till elcyklar är en praxis som normalt ligger inom myndigheternas kompetens.
- (480) I likhet med den slutsats som dragits i skäl 415, anses det även för batterier att den tillgängliga bevisningen, vilken grundas på tillgängliga uppgifter, är tillräcklig för att visa anförtröende och åläggande. Det ska även erinras om att de kinesiska myndigheterna inte framförde några synpunkter eller ingav ytterligare information efter att ha informerats om att kommissionen hade för avsikt att tillämpa tillgängliga uppgifter med avseende på tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning. Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att den inte har kastat om bevisbördan. Detta påstående måste därför avvisas.

#### 3.7.3.4. Subventionering av batteritillverkare

- (481) Kommissionen erinrar inledningsvis om att den på grund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna fick fastställa sina undersökningsresultat på grundval av tillgängliga uppgifter, vilka utgjordes av regeringens politik såsom den beskrivs i avsnitt 3.7.3.2 och den särskilda industrirapporten som klaganden tillhandahållit och den information som tillhandahållits av den enda samarbetsvilliga leverantören av batterier som besvarade kommissionens frågeformulär.
- (482) Kommissionen noterade i skälen 453 och 454 att batteriindustrin är förtecknad som nyckelindustri i utvecklingsplanen för den lätta industrin och att ett antal politiska åtgärder identifieras i denna plan i form av administrativt stöd, marknadsstöd, finansiellt stöd och skattemässigt stöd som är tillgängligt för sådana viktiga industrier.
- (483) Dessutom, såsom beskrivs i skäl 459, innehåller den särskilda rapporten om batteriindustrin bevisning på att industrin har erhållit förmånlig behandling.
- (484) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att batteritillverkarna erhöll olika slags subventioner.
- (485) Flera parter lämnade synpunkter genom att hänvisa till artikel 14 d i WTO:s avtal om subventioner och utjämningsåtgärder samt till artikel 6 d i grundförordningen avseende ersättningens storlek, vilken ska avgöras med beaktande av rådande marknadsvillkor för produkterna eller tjänsterna i fråga i det land som tillhandahåller eller köper dem. Med andra ord skulle det referensvärdet som användes hänföra sig till de rådande villkoren på den kinesiska marknaden eller grundas på villkor som råder på marknaden i ett annat land eller på världsmarknaden och som är tillgängliga för mottagaren.
- (486) Kommissionen fann att de rådande villkoren på den kinesiska marknaden var snedvridna med hänsyn till de tillämpliga nationella och sektoriella strategier som de ekonomiska aktörerna har genomfört. Mot bakgrund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna, saknade kommissionen dessutom avgörande information om situationen på den kinesiska marknaden för batterier och om justeringar som eventuellt krävdes. Vad gäller rådande marknadsvillkor i ett annat land eller på världsmarknaden, var sådan information inte tillgänglig på en sådan detaljnivå att en meningsfull jämförelse var möjlig. Följaktligen var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter. Mot denna bakgrund drog kommissionen således slutsatsen att de rådande villkoren på den kinesiska marknaden inte motiverade justeringar och beräknade referensvärdet genom att använda den metod som beskrivits i skäl 495.

- (487) Giant och de kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionens tillvägagångssätt stred mot artiklarna 1.1 b, 10 och 32.1 i WTO:s avtal om subventioner och utjämningsåtgärder, eftersom kommissionen inte kan kringgå sin skyldighet att slå fast att tillverkare är anförtrödda eller ålagda. I detta hänseende hävdade Giant att kommissionen är skyldig att 1) analysera om tillverkarna har beviljats subventioner, 2) analysera om batterier förvärvades enligt armslängdsprincipen, 3) beräkna hur mycket av subventionerna som har övervältrats.
- (488) I detta avseende anses kommissionens slutsatser var tillräckligt motiverade. När det gäller Giants synpunkter ansåg kommissionen att den saknade avgörande information mot bakgrund av de kinesiska myndigheternas bristande samarbete och det faktum att endast en leverantör samarbetade på eget initiativ. Mot bakgrund av den tillgängliga informationen och kommissionens analys ansågs villkoren för att fastställa anförtröende och åläggande vara uppfyllda. Vad gäller övervältringen saknade detta påstående betydelse, eftersom kommissionens analys omfattade anförtröendet och åläggandet för leverantörerna av batterier att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning till elcykeltillverkarna och inte de subventioner som leverantörerna av batterier hade erhållit, och avvisades därför.

#### 3.7.3.5. Selektivitet

- (489) Såsom framgår av skälen 452–474 åläggs leverantörer av insatsvaror i flera rättsliga dokument som är särskilt inriktade på företag i elcykelsektorn att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning till elcykelindustrin. På grundval av dessa dokument kan det påvisas att leverantörer av insatsvaror endast tillhandahåller batterier till ett begränsat antal branscher/företag som följer de kinesiska myndigheternas politik inom relevanta delar.
- (490) Kommissionen drar därför slutsatsen att subventionerna i form av tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning inte är allmänt tillgängliga utan är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Ingen av de berörda parterna lämnade heller någon bevisning som tydde på att en sådan form av subventioner grundas på objektiva kriterier eller villkor i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.

#### 3.7.3.6. Förmån

- (491) Alla exporterande tillverkare i urvalet köpte batterier på den inhemska marknaden från icke-närstående företag, men importerade även vissa kvantiteter.
- (492) På grund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna tillhandahöll inga tillverkande leverantörer av batterier information till kommissionen genom att bevara det särskilda frågeformulär som var avsett för kinesiska leverantörer av insatsvaror. Som en följd var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen för att fastställa nivån på förmånerna för de exporterande tillverkarna i urvalet som köpte batterier på den inhemska marknaden. De tillgängliga uppgifterna bestod av den information som samlats in från den enda leverantören av batterier som samarbetade i undersökningen. Såsom förklarats i skäl 470 sålde Bafang, i egenskap av underordnad aktör som anförtröts att genomföra den nationella politiken, batterier till väsentligt lägre priser på sin inhemska marknad än vid export. Mot denna bakgrund kunde de kinesiska exporterande tillverkarna köpa batterier mot för låg ersättning.
- (493) Flera parter hävdade att endast de offentliga myndigheterna kan tillhandahålla subventioner enligt artikel 2 a och b i grundförordningen. Eftersom Bafang är ett privatägt företag kan det inte anses utgöra en offentlig myndighet i den mening som avses i artikel 2 b och kan därför inte tillhandahålla subventioner.
- (494) Denna synpunkt ansågs sakna betydelse mot bakgrund av de slutsatser som fastställts i skäl 476, dvs. att leverantörer av batterier till tillverkare av elcyklar har anförtröts och ålagts av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla dessa insatsvaror mot för låg ersättning.

#### 3.7.3.7. Beräkning av subventionens storlek

- (495) Förmånen för företagen i urvalet beräknades således genom att jämföra de inhemska priserna och exportpriserna till icke-närstående kunder som Bafang tog ut under undersökningsperioden. En justering gjordes för att beakta skillnader i transportkostnader och importavgifter. Jämförelsen avsåg försäljning av identiska modeller och resulterade i en prisskillnad på mellan 30 % och 50 % under undersökningsperioden. Den beräknade procentandelen tillämpades på de priser som de exporterande tillverkarna i urvalet betalade för de batterier som köptes från inhemska kinesiska leverantörer.

- (496) Giant hävdade att det inte finns något samband mellan de batterier som förvärvats lokalt och de elcyklar som exporterats till EU.
- (497) I detta hänseende anses den förmån som definierats i skälen 491–494 vara till fördel för de exporterande tillverkarna av elcyklar som kan köpa inhemska batterier mot för låg ersättning och har inte något samband med särskilda modeller av de elcyklar som säljs. Således drogs slutsatsen att Giant Group erhöi en förmån när företaget köpte inhemska motorer till snedvridna priser på grund av de kinesiska myndigheternas åläggande och anförtröende såsom beskrivs i skälen 462–476. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (498) Vad gäller justeringarna hävdade Bafang att transportkostnaderna för elcyklar inte kunde vara ett lämpligt referensvärde för transport av batterier och begärde att kommissionen skulle tillhandahålla ytterligare detaljer om de beräkningar som gjorts.
- (499) Till följd av dessa synpunkter vidtog kommissionen ett ytterligare slutligt utlämnande till den berörda parten med ytterligare uppgifter. I vilket fall som helst ansågs den begärda informationen till sin karaktär vara konfidentiell samt att företagsspecifika uppgifter inte kunde lämnas ut. Kommissionen noterade även att detta påstående inte stöddes av någon bevisning. Inga ytterligare synpunkter erhöi i detta hänseende.
- (500) Andra berörda parter hävdade att uppgifterna från Bafang inte utgjorde ett lämpligt referensvärde i deras fall, eftersom de inte hade köpt några batterier från Bafang.
- (501) I detta hänseende ska det påpekas att kommissionen mot bakgrund av att de kinesiska myndigheternas endast delvis samarbetat och i brist på samarbete från andra leverantörer av batterier var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter, dvs. den information som Bafang tillhandahållit, vilken kommissionen kunde kontrollera. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (502) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tabell 4

**Tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning**

| Företag/grupp                                               | Subventionsnivå |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 6,91 %          |
| Giant Group                                                 | 0,38 %          |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 5,51 %          |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 8,97 %          |
| Yadea Group                                                 | 2,74 %          |

**3.7.4. Tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning****(a) Inledning**

- (503) All mark i Kina ägs antingen av staten eller av ett kollektiv som består av byar eller kommuner innan juridisk äganderätt eller egendomsrätt till marken får övergå till företag eller enskilda personer. Alla fastigheter i stadsområden ägs av staten och alla fastigheter på landsbygden ägs av byarna eller kommunerna.
- (504) Enligt den kinesiska konstitutionen och marklagstiftningen kan företag och enskilda emellertid köpa "markanvändningsrättigheter". För industrimark är arrendeperioden vanligtvis 50 år, med möjlighet till förnyelse med ytterligare 50 år.
- (505) Enligt de kinesiska myndigheterna gäller sedan den 31 augusti 2006 enligt artikel 5 i statsrådets tillkännagivande om skärpta regler på markområdet (GF[2006] nr 31) att staten kan bevilja företag egendomsrätt till industrimark endast genom anbud eller något liknande förfarande för offentligt erbjudande, varvid det slutgiltiga priset inte får underskrida det lägsta anbudspriset. De kinesiska myndigheterna anser att Kina har en fri marknad för mark och att de priser som betalas av industriföretag för arrendet motsvarar marknadspriserna.

## (b) Rättslig grund

- (506) Tillhandahållandet av markanvändningsrättigheter i Kina regleras av Kinas lag om markförvaltning. Även följande dokument ingår i den rättsliga grunden:

- Kinas lag om fastighetsförvaltning i städer (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president [2013] nr 18).
- Kinas interimsbestämmelser om tilldelning och överföring av markanvändningsrättigheter till statligt ägd mark i stadsområden.
- Genomförandeförordning för Kinas lag om markförvaltning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas statsråd [2014] nr 653).
- Bestämmelser om tilldelning av markanvändningsrättigheter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert.
- Statsrådets tillkännagivande om skärpta regler på markområdet (GF [2006] nr 31).

## (c) Undersökningsresultat

- (507) Enligt artikel 10 i bestämmelserna om tilldelning av markanvändningsrättigheter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert ska de lokala myndigheterna fastställa markpriserna i enlighet med systemet för urban markvärdering (vilket endast uppdateras vart tredje år) och med den statliga industripolitiken.
- (508) I tidigare undersökningar <sup>(57)</sup> konstaterade kommissionen att de priser som betalats för markanvändningsrättigheter i Kina inte motsvarade marknadspriser fastställda på grundval av utbud och efterfrågan på en fri marknad, eftersom auktionsförfarandet var otydligt, icke-transparent och inte fungerade i praktiken och det konstaterades att priserna var godtyckligt fastställda av myndigheterna. Såsom nämns i skälet ovan fastställs priserna av myndigheterna i enlighet med systemet för urban markvärdering och enligt detta system ska de bl.a. ta hänsyn till industripolitiken när de fastställer priset på industrimark, dvs. exempelvis bevilja förmånlig tillgång till industrimark för företag som tillhör vissa branscher.
- (509) Den nu aktuella undersökningen har inte visat att det skulle ha skett några märkbara förändringar i detta hänseende. Kommissionen kunde till exempel konstatera att ingen av de exporterande tillverkarna i urvalet hade deltagit i ett anbud eller något liknande förfarande för offentligt erbjudande för någon av sina markanvändningsrättigheter, inte ens för dem som de nyligen erhållit. Markanvändningsrättigheter som innehas av de exporterande tillverkarna i urvalet tilldelades av de lokala myndigheterna till förhandlade priser.
- (510) Utöver systemet för övervakning av urban mark finns det även ett system för dynamisk markövervakning. I översynen vid giltighetstidens utgång beträffande solcellspaneler med ursprung i Folkrepubliken Kina <sup>(58)</sup> slog kommissionen fast att priserna i systemet för dynamisk markövervakning var högre än de lägsta referenspriser som fastställdes genom systemet för urban markvärdering och som användes av de lokala myndigheterna, eftersom de sistnämnda priserna bara uppdateras vart tredje år, medan de dynamiska övervakningspriserna uppdaterades varje kvartal. I den nuvarande undersökningen fanns det emellertid liksom vid den översyn vid giltighetstidens utgång till vilken hänvisats ovan inte några uppgifter om att markpriserna baserades på de dynamiska övervakningspriserna. Däremot bekräftade de kinesiska myndigheterna under undersökningen beträffande solcellspaneler att systemet för dynamisk övervakning av urbana markpriser övervakade de fluktuerande

<sup>(57)</sup> Se bland annat rådets genomförandeförordning (EU) nr 452/2011, EUT L 128, 14.5.2011, s. 18 (bestruket finpapper), rådets genomförandeförordning (EU) nr 215/2013, EUT L 73, 15.3.2013, s. 16 (stålprodukter belagda med organiskt material), kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1379/2014, EUT L 367, 23.12.2014, s. 22 (glasfiberfilament), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366, EUT L 56, 3.3.2017, s. 1 (solcellspaneler), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969, EUT L 146, 9.6.2017, s. 17 (varmvalsade platta stålprodukter).

<sup>(58)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366, EUT L 56, 3.3.2017, s. 1 (solcellspaneler), skälen 421 och 425.

prisnivåerna för mark i vissa områden (dvs. 105 städer) i Kina och hade utformats för att bedöma hur markpriserna utvecklades. Utgångspriserna för budgivningar och auktioner baserades dock på de referensvärden som fastställdes genom systemet för markvärdering. Dessutom fick de grupper av företag som ingick i urvalet i det aktuella fallet sin mark genom direkt tilldelning. Därför är det faktum att det sistnämnda systemet existerade irrelevant, eftersom det inte omfattade de exporterande tillverkarna i urvalet.

- (511) Kommissionen konstaterade att en av de exporterande tillverkarna i urvalet hade fått återbetalningar från de lokala myndigheterna som kompensation för de priser de hade betalat för markanvändningsrättigheter och att en annan exporterande tillverkare inte hade betalat hela beloppet för markanvändningsrättigheterna.

(d) Slutsats

- (512) Undersökningsresultaten visar att situationen vad gäller tillhandahållandet av mark och markförvärv i Kina är icke-transparent och priserna sätts godtyckligt av myndigheterna.

- (513) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade flera berörda parter att ovannämnda slutsats huvudsakligen grundades på resultaten från tidigare undersökningar och att kommissionen inte hade lagt fram någon bevisning för att visa att situationen var densamma i denna undersökning. Kommissionen påpekar att den har funnit bevisning såsom beskrivs i skälen 509–511, vilken stödde kommissionens slutsats att resultaten från tidigare undersökningar fortfarande var giltiga. Vidare ingavs inte någon ny bevisning för att bevisa motsatsen. Mot denna bakgrund måste dessa krav avvisas. De kinesiska myndigheternas tillhandahållande av markanvändningsrättigheter bör därför anses vara en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a iii och 3.2 i grundförordningen som har formen av ett tillhandahållande av varor som innebär att de mottagande företagen beviljas en förmån. Såsom förklaras i skälen 507–510 finns det ingen fungerande marknad för mark i Kina och användningen av ett externt referensvärde (se skälen 517–527) visar att de belopp som betalas för markanvändningsrättigheterna av de exporterande tillverkarna i urvalet ligger långt under det normala marknadspriset. Vad gäller förmånlig tillgång till industrimark för företag som tillhör vissa branscher måste det pris som sätts av de lokala myndigheterna stå i samklang med den statliga industripolitiken (se skäl 508). Enligt denna industripolitik anses elcykelindustrin, såsom beskrivits i skäl 101, vara en viktig industri inom den kinesiska lätta industrin<sup>(59)</sup>. Dessutom fastställs det i statsrådets beslut nr 40 att myndigheterna ska tillhandahålla mark för att främja industrier. I artikel 18 i beslut nr 40 klargörs att industrier som är "begränsade" inte ska få tillgång till markanvändningsrättigheter. Subventionen är selektiv i enlighet med artikel 4.2 a och 4.2 c i grundförordningen, eftersom det förmånliga tillhandahållandet av mark endast ges till företag som tillhör vissa branscher och statens förfaranden på detta område är otydliga och icke-transparenta.

- (514) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade flera berörda parter att kommissionen inte hade motiverat sitt fastställande av selektivitet på grundval av faktisk bevisning som visade att elcykelindustrin tillhör de industrier som erhåller markanvändningsrättigheter till förmånliga villkor.

- (515) I detta avseende hänvisas till skäl 129 och till beslut nr 40, enligt vilket förmånliga strategier för mark i synnerhet skulle genomföras för främjade projekt. Såsom beskrivs i skäl 100 är elcykelindustrin en viktig industri. Den omfattades även av den trettonde planen för cykelindustrin som utfärdats av CBA, vilken i sin tur står under statsrådets vägledning och tillsyn. Följaktligen ansåg kommissionen att elcykelindustrin tillhör de industrier som har erhållit markanvändningsrättigheter till förmånliga villkor. Detta bekräftades även av undersökningsresultaten, såsom anges i skälen 507–511. Dessutom uppgavs det redan så tidigt som i den elfte femårsplanen för cykelindustrin, i vilken tillväxten av produktionsvolymen för cyklar och elcyklar främjades, att cykelindustrin är en främjad industri. Hänvisningar till en förbättring och ett stärkande av elcykelindustrin förekom även i en relevant artikel som CBA offentliggjort för att sammanfatta utvecklingen av mål som fastställdes i andan från den elfte femårsplanen för cykelindustrin<sup>(60)</sup>. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

- (516) Subventionen ansågs följaktligen vara utjämningsbar.

<sup>(59)</sup> Se avsnitt 3.1.

<sup>(60)</sup> <https://www.ixueshu.com/document/1124f83795d6abfc.html>.



## (e) Beräkning av subventionens storlek

- (517) Precis som i tidigare undersökningar <sup>(61)</sup> och i enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen användes markpriser från det separata tullområdet Taiwan, Penghu, Kinmen och Matsu (Kinesiska Taipei) som externt referensvärde <sup>(62)</sup>. Kommissionen erhöll särskilt information om priser på industrimark från den officiella webbplatsen (<http://lvr.land.moi.gov.tw/login.action>) som upprättats av Taiwans inrikesministerium för de viktigaste industriparkerna i sex städer belägna på ön Taiwans västkust, inbegripet Taipei city, New Taipei City, Taoyuan City, Taichung city, Tainan City och Kaohsiung City. Den information som tillhandahålls i inrikesministeriets databas hänvisar till faktiska transaktionspriser, och inte till offerter på industrimark.
- (518) Efter utlämnandet av uppgifter uppgav en part att kommissionen inte hade valt ett korrekt externt referensvärde för markpriser, eftersom den hade underlåtit att genomföra en särskild analys i det enskilda fallet av de relevanta uppgifterna för de respektive geografiska områdena från de exporterande tillverkarna i urvalet. Kommissionen avvisade synpunkten och påpekade att detta urval såsom beskrivs i skäl 517 hade grundats på de sex distrikt där de flesta taiwanesiska industriparker är belägna. Eftersom alla exporterande tillverkare i urvalet är belägna i industriområden i Kina har det geografiska området beaktats. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.
- (519) Förmånen för mottagarna beräknas som skillnaden mellan det belopp som faktiskt betalats av var och en av de exporterande tillverkarna i urvalet (dvs. det faktiska pris som anges i kontraktet eller i tillämpliga fall priset i kontraktet minus det belopp som den lokala myndigheten gett i återbetalning/bidrag) för markanvändningsrättigheterna och det belopp som normalt sett skulle ha betalats på grundval av referensvärdet från Kinesiska Taipei.
- (520) Kommissionen anser att Kinesiska Taipei är ett lämpligt externt referensvärde av följande skäl:
- Den jämförbara ekonomiska utvecklingsnivån, BNP och den ekonomiska strukturen i Kinesiska Taipei och i de flesta provinser och städer i Kina där de exporterande tillverkarna i urvalet är etablerade.
  - Den geografiska närheten mellan Kina och Kinesiska Taipei.
  - Den höga graden av industriell infrastruktur i både Kinesiska Taipei och många provinser i Kina.
  - De starka ekonomiska banden och den gränsöverskridande handeln mellan Kinesiska Taipei och Kina.
  - Den höga befolkningstätheten i många provinser i Kina och i Kinesiska Taipei.
  - Likheten mellan typen av mark och de transaktioner som använts för att konstruera det relevanta referensvärdet i Kinesiska Taipei med dem i Kina.
  - De gemensamma demografiska, språkliga och kulturella egenskaperna i Kinesiska Taipei och Kina.
- (521) Kommissionen ansåg även att detta referensvärde var en tillförlitlig uppgiftskälla som var tillgänglig för alla berörda parter.
- (522) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade flera parter att Kinesiska Taipei inte var ett lämpligt externt referensvärde. De hävdade att likheterna och den koppling mellan Kina och Kinesiska Taipei som beskrivs i skäl 520 endast återspeglar situationen under senare år istället för det år markanvändningsrättigheterna förvärvades.
- (523) I detta hänseende ska det noteras att det beräknade referensvärdet justerades för att återspegla förändringarna över tid, genom att beakta utvecklingen av BNP och inflationen, såsom beskrivs i skäl 527. Således har det faktum att vissa markanvändningsrättigheter förvärvades längre tillbaka i tiden redan beaktats.
- (524) En berörd part hävdade att Thailand skulle vara lämpligare än Kinesiska Taipei på grund av bättre jämförbarhet vad gäller den ekonomiska utvecklingen och befolkningstätheten. Dessutom hävdade nämnda part att den industriella infrastrukturen i Thailand ligger på en hög nivå. Efter beaktande av påståendet fann kommissionen att valet av Kinesiska Taipei som ett lämpligt externt referensvärde grundades på en undersökning av flera faktorer som anges i skäl 520, vilka motiverade valet av området som ett giltigt referensvärde. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

<sup>(61)</sup> Se bland annat rådets genomförandeförordning (EU) nr 452/2011, EUT L 128, 14.5.2011, s. 18 (bestruket finpapper), rådets genomförandeförordning (EU) nr 215/2013, EUT L 73, 15.3.2013, s. 16 (stålprodukter belagda med organiskt material), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366, EUT L 56, 3.3.2017, s. 1 (solcellspaneler), kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1379/2014, EUT L 367, 23.12.2014, s. 22 (glasfiberfilament), kommissionens genomförandebeslut 2014/918, EUT L 360, 16.12.2014 s. 65, (polyesterstapelfibrer).

<sup>(62)</sup> Såsom accepterats av tribunalen i mål T-444/11, Gold East Paper och Gold Huacheng Paper mot rådet, tribunalens dom av den 11 september 2014 ECLI:EU:T:2014:773.

- (525) Vidare hävdade en annan part att kommissionens metoder för att fastställa ett referensvärde utanför landet för markanvändningspriser var bristfälliga och föreslog att Indien skulle användas istället för Kinesiska Taipei av följande skäl:
- De industriella markpriserna samlades in från ett stort antal olika industriområden i delstaterna Bihar, Maharashtra and Tamil Nadu.
  - Dessa tre delstater är högt industrialiserade och uppvisar en hög grad av ekonomisk utveckling och industriell infrastruktur som liknar Kina.
  - Dessa tre delstater ligger nära varandra och Kina i geografiskt hänseende.
  - Det finns väletablerade ekonomiska band och gränsöverskridande handel mellan Indien och Kina.
  - De 22 städerna har liknande befolkningstäthet som industrialiserade kinesiska städer.
  - Slutligen är uppgifter om industriella markpriser offentligt tillgängliga i Indien.
- (526) Analysen från denna part omfattade emellertid inte en avgörande uppgift, nämligen den ekonomiska utvecklingsnivån i dessa provinser. Enligt offentliga källor är BNP per capita i dessa indiska provinser nämligen betydligt lägre än i de städer/provinser där de exporterande tillverkarna är belägna. BNP per capita i Maharastra <sup>(63)</sup>, vilken ligger högst av de provinser som anges, låg faktiskt endast på 2 500 US-dollar under 2017–2018, medan den lägsta nivån för de kinesiska exporterande tillverkarna uppgick till 7 932 US-dollar för Jinhua under 2012 <sup>(64)</sup>. Undersökningen visade även att BNP per capita för Kunshan <sup>(65)</sup>, vilken angavs som nr 1 av alla kinesiska provinsiella städer under 2016 <sup>(66)</sup> uppgick till över 20 000 US-dollar. Mot denna bakgrund samt de faktorer som anges i skäl 520 måste påståendet avvisas.
- (527) Kommissionen beräknade det vägda genomsnittliga priset för mark på grundval av försäljning av mark i de sex städer som anges i skäl 517. Sådana uppgifter var först tillgängliga från augusti 2013. För perioden efter detta datum har kommissionen därför använt de faktiska priserna från det taiwanesiska inrikesministeriet. För markanvändningsrättigheter som förvärvats före detta datum, fastställdes historiska priser baserade på utvecklingen av BNP och inflationen i Taiwan, precis som i tidigare undersökningar. Kommissionen justerade särskilt det vägda genomsnittliga markpriset per kvadratmeter som fastställts i Taiwan med inflationstakten och BNP i löpande priser i US-dollar för Taiwan, vilka offentliggjorts av IMF under 2015.
- (528) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade flera parter att den metod som kommissionen använde för att beräkna historiska markpriser inte återspeglade den normala marknadsnivån. De hävdade att kommissionen inte grundade sin bedömning på någon bevisning att utvecklingen av markpriserna följde en liknande tendens som BNP och inflationen. Detta påstående stöddes emellertid inte av någon bevisning. Detta påstående måste därför avvisas.
- (529) Två berörda parter hävdade även att de inte erhöll några förmåner genom markanvändningsrättigheterna, eftersom i) hyran avspeglade sig i företagets produktionskostnader, ii) den hyra som betalades till det närliggande företaget fastställdes i enlighet med marknadsvillkoren eller till rättvisa villkor och iii) eventuella fördelar i vart fall inte hade förts vidare från det närliggande företaget. En av de exporterande tillverkarna hävdade att dess närliggande företag hade förvärvat markanvändningsrättigheterna genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Sistnämnda tillverkare hävdade även att den hyra som betalades till dess närliggande företag för markanvändningsrättigheter i vart fall skulle dras av från beräkningen av förmånen.
- (530) Ingen av de berörda exporterande tillverkarna ingav någon stödande bevisning avseende de rådande marknadsvillkoren i samband med fastställandet av den ränta som betalades till det närliggande företaget. Detsamma gäller det anbudsförfarande som det närliggande företaget påstås ha deltagit i för att förvärva dess markanvändningsrättigheter, dvs. ingen bevisning ingavs för att stödja detta påstående. Dessa påståenden måste därför avvisas.
- (531) Vad gäller beräkningen av förmånen ska det erinras om att markanvändningsrättigheter i Kina, såsom anges närmare i skäl 507 och följande skäl, ansågs tillhandahållas mot för låg ersättning till elcykelindustrin. Vidare framlade dessa parter inte någon bevisning om de rådande marknadsvillkoren i Kina. Slutligen har de förmåner som beräknats på gruppnivå och företagsinterna transaktioner neutral inverkan på den sammantagna beräkningen. Dessa påståenden tillbakavisades därför.

<sup>(63)</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Economy\\_of\\_Maharashtra](https://en.wikipedia.org/wiki/Economy_of_Maharashtra).

<sup>(64)</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Jinhua>.

<sup>(65)</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Kunshan>.

<sup>(66)</sup> <http://unn.people.com.cn/n1/2017/1009/c14717-29576902.html>.

- (532) I enlighet med artikel 7.3 i grundförordningen fördelades detta subventionsbelopp över undersökningsperioden med tillämpning av den normala livslängden för markanvändningsrätter för industrimark, dvs. 50 år. Beloppet fördelades sedan över den totala omsättningen för de olika företagen i urvalet under undersökningsperioden, eftersom subventionen inte var knuten till exportresultat och inte beviljats på grundval av framställda, producerade, exporterade eller transporterade kvantiteter.
- (533) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tabell 5

**Tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning**

| Företag/grupp                                               | Subventionsnivå |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 1,42 %          |
| Giant Group                                                 | 0,91 %          |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,62 %          |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 1,46 %          |
| Yadea Group                                                 | 0,43 %          |

**3.8. Program för befrielse från och nedsättning av direkta skatter****3.8.1. Bolagsskatteprivilegier för företag med ny och avancerad teknik**

- (534) Enligt Folkrepubliken Kinas lag om inkomstskatt för företag (nedan kallad *EIT-lagen*) får företag med ny och avancerad teknik, till vilka staten behöver ge betydande stöd, en nedsatt inkomstskattesats på 15 % i stället för den normala skattesatsen på 25 %.

**(a) Rättslig grund**

- (535) Den rättsliga grunden för detta program är artikel 28 i EIT-lagen och artikel 93 i genomförandebestämmelserna för Kinas lag om inkomstskatt för företag samt följande:

- Cirkulär från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning och utfärdande av "administrativa åtgärder för erkännande av högteknologiska företag", G.K.F.H. [2016] nr 32.
- Tillkännagivande från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning, tryckning och utfärdande av riktlinjer för "administrativa åtgärder för hantering av erkännanden av högteknologiska företag", GKFH [2016] nr 195.
- Riktlinjer för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier [2011] utfärdade av NDRC, ministeriet för vetenskap och teknik, handelsministeriet och den nationella immaterialrättsmyndigheten.

**(b) Undersökningsresultat**

- (536) Företag som kan komma i fråga för detta skatteavdrag hör till vissa viktiga och nya högteknologiområden som stöds av staten samt de gällande prioriteringarna för högteknologiområden som stöds av staten, vilka anges i riktlinjerna för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier.
- (537) För att vara stödberättigade måste företagen uppfylla följande kriterier:
- Spara en viss andel av utgifterna för forskning och utveckling i förhållande till sin omsättning.
  - Spara en viss andel av inkomsten från avancerad teknik/produkter/tjänster i företagets totala intäkter.
  - Behålla en viss andel teknisk personal bland företagets totala antal anställda.

- (538) Företag som drar fördel av denna åtgärd måste lämna in sin skattedeklaration och relevanta bilagor. Förmånens faktiska storlek anges i deklarationen.
- (539) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna ordning till att endast avse företag som är verksamma inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten.
- (540) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade en part att nedsättningen av inkomstskatten för högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik som föreskrivs i artikel 28 i bolagsskattelagen inte är en selektiv subvention. Nämda part hävdade även att kommissionen inte visade att möjligheten att erhålla ett certifikat som högteknologiskt företag och företag som utnyttjar ny teknik inte är begränsad till vissa företag. I detta hänseende hänvisas till skälen 536–539, i vilka kriterierna för att komma på fråga anges, dvs. en begränsning till högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik som behöver viktigt stöd från staten, vilket således bekräftar att stödet är selektivt. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas. I avsaknad av ytterligare bevisning vidhöll kommissionen sin uppfattning.

(c) Beräkning av subventionens storlek

- (541) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som faktiskt betalades med den lägre skattesatsen.
- (542) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tabell 6

**Bolagsskatteprivilegier för företag med ny och avancerad teknik**

| Företag/grupp                                               | Subventionsnivå |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 0,00 %          |
| Giant Group                                                 | 0,65 %          |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,41 %          |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,00 %          |
| Yadea Group                                                 | 0,70 %          |

3.8.2. Skatterabatt för forskning och utveckling enligt EIT-lagen

- (543) Skatterabatten för forskning och utveckling innebär att företag får en förmånlig skattebehandling för sin FoU-verksamhet inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten, under förutsättning att vissa tröskelnivåer för FoU-utgifter uppnåtts.
- (544) Närmare bestämt innebär detta att FoU-utgifter för att utveckla ny teknologi, nya produkter och nya metoder som inte utgör immateriella tillgångar och redovisas i vinst- och förlusträkningen för det innevarande räkenskapsåret efter det att de dragits av till fullo mot bakgrund av den aktuella situationen omfattas av ett avdrag på ytterligare 50 %. När de ovannämnda FoU-utgifterna utgör immateriella tillgångar omfattas de av avskrivning på grundval av 150 % av kostnaden för den immateriella tillgången.

## (a) Rättslig grund

(545) Den rättsliga grunden för programmet är artikel 30.1 i bolagsskattelagen och genomförandebestämmelserna för Kinas bolagsskattelag samt följande:

- Tillkännagivande av finansministeriet, den statliga skattemyndigheten och ministeriet för vetenskap och teknik om förbättrad politik avseende avdrag före skatt av FoU-utgifter (Cai Shui [2015] nr 119).
- Tillkännagivande av den statliga skattemyndigheten om frågor rörande politiken avseende avdrag före skatt av företagens FoU-utgifter.
- Riktlinjer för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier [2011] utfärdad av NDRC, ministeriet för vetenskap och teknik, handelsministeriet och den nationella immaterialrättsmyndigheten.

## (b) Undersökningsresultat

- (546) Under en tidigare undersökning <sup>(67)</sup> har det fastställts att de ”nya tekniker, nya produkter och nya hantverk” som kan komma i fråga för detta skatteavdrag hör till vissa högteknologiområden som stöds av staten samt de gällande prioriteringarna för högteknologiområden som stöds av staten, vilka anges i riktlinjerna för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier.
- (547) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna åtgärd till att endast avse företag som har FoU-utgifter inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten.
- (548) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa parter att skatterabatten för forskning och utveckling enligt bolagsskattelagen inte utgör en selektiv subvention och att den inte utjämnades i den kanadensiska antisubventionsundersökningen beträffande vissa enhetliga väggmoduler från Kina på grund av att den inte var selektiv. Kommissionen hänvisade till skälen 546 och 547, där frågan om selektivitet redan har behandlats. Det ska vidare påpekas att denna slutsats även bekräftas genom situationen från en exporterande tillverkare som erhöll sådan förmånlig skattebehandling efter att ha erhållit ett certifikat för högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik. Mot denna bakgrund avvisades påståendet.

## (c) Beräkning av subventionens storlek

- (549) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som ska betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som ska betalas efter det ytterligare avdraget på 50 % av de faktiska FoU-utgifterna.
- (550) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tabell 7

**Skatterabatt för forskning och utveckling enligt EIT-lagen**

| Företag/grupp      | Subventionens storlek |
|--------------------|-----------------------|
| Bodo Vehicle Group | 0,21 %                |
| Giant Group        | 0,05 %                |

<sup>(67)</sup> Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningsstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17), skäl 330.

| Företag/grupp                                               | Subventionens storlek |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,19 %                |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,00 %                |
| Yadea Group                                                 | 0,51 %                |

### 3.8.3. Befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag

- (551) Skattebefrielse på utdelning mellan berättigade inhemska företag är en allmän subventionspraxis för befrielse från och/eller nedsättning av direkt inkomstskatt.

#### (a) Rättslig grund

- (552) De rättsliga grunderna för en sådan befrielse från skatt på utdelning är artiklarna 25–26 i I EIT-lagen och artikel 83 i genomförandeföreskrifterna för den lagen.

#### (b) Undersökningsresultat

- (553) Kommissionen konstaterade att ett företag som ingick i urvalet beviljats befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag. Detta företag ansökte direkt hos det lokala skattekontoret om att få dra av den utdelning som erhållits genom aktieinvesteringar från den beskattningsbara inkomsten.

#### (c) Slutsats

- (554) Kommissionen anser att detta utgör en subvention enligt artikel 3.1 a ii och artikel 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett finansiellt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket innebär att det berörda företaget beviljas en förmån. Förmånen för mottagaren är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen i sig begränsar tillämpningen av denna befrielse till berättigade inhemska företag som erhåller starkt stöd från, och vars utveckling uppmuntras av, staten.
- (555) I detta avseende hävdade flera parter att denna subvention inte är selektiv och hänvisade till artikel 83 i förordningen om genomförande av bolagsskattelagen, vilken i sig är kopplad till artikel 26.2 i bolagsskattelagen och påstod att det inte finns någon bevisning som styrker att denna befrielse endast är tillämplig på berättigade inhemska företag som erhåller starkt stöd från, och vars utveckling uppmuntras av, staten.
- (556) I detta avseende hänvisas till artikel 25 i bolagsskattelagen, vilken tillhör samma kapitel som artikel 26.2, dvs. ”kapitel IV Förmånlig skattebehandling” och inleder detta kapitel. I denna artikel föreskrivs att ”[s]taten genomför förmånlig skattebehandling med avseende på de industrier och projekt som erhåller starkt stöd från, och vars utveckling uppmuntras av, staten.” Mot denna bakgrund ansågs denna förmånliga skattepolitik vara begränsad till vissa industrier och projekt och därför vara selektiv. Bevisningen i ärendet visade även att det företag som drog nytta av detta system innehade ett certifikat för högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

#### (d) Beräkning av subventionens storlek

- (557) Kommissionen har beräknat storleken på subventionen som skillnaden mellan den skatt som normalt skulle ha uppburits under undersökningsperioden och den skatt som det berörda företaget faktiskt betalade.

Tabell 8

### Befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag

| Företag/grupp      | Subventionens storlek |
|--------------------|-----------------------|
| Bodo Vehicle Group | 0,00 %                |
| Giant Group        | 0,00 %                |

| Företag/grupp                                               | Subventionens storlek |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,04 %                |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,00 %                |
| Yadea Group                                                 | 0,00 %                |

#### 3.8.4. Totalt för alla ordningar för befrielse från och program för nedsättning av direkta skatter

- (558) Den totala storleken på subventionen för alla ordningar avseende direkta skatter under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Tabell 9

#### Befrielse från och nedsättning av direkta skatter

| Företag/grupp                                               | Subventionens storlek |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 0,21 %                |
| Giant Group                                                 | 0,70 %                |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,63 %                |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,0 %                 |
| Yadea Group                                                 | 1,21 %                |

### 3.9. Program för indirekta skatter och importtullar

#### Momsbefrielse och importtullrabatter vid användning av importerad utrustning och teknik

- (559) Detta program ger momsbefrielse och importtullrabatter för import av investeringsvaror som används i företagets produktion. För att omfattas av denna befrielse får inte utrustningen inte vara upptagen i förteckningen över icke-berättigad utrustning och det sökande företaget måste erhålla ett certifikat för statligt främjade projekt som utfärdats av de kinesiska myndigheterna eller NDRC i enlighet med relevant lagstiftning rörande investeringar, skatter och tullar.

#### (a) Rättslig grund

- (560) Följande utgör den rättsliga grunden för detta program:

- Statsrådets cirkulär om anpassning av skattereglerna för importerad utrustning (Guo Fa [1997] nr 37).
- Tillkännagivande av finansministeriet, den allmänna tullmyndigheten och den statliga skattemyndigheten om anpassning av vissa förmånliga importtullregler.
- Meddelande från finansministeriet, den allmänna tullmyndigheten och den statliga skattemyndigheten [2008] nr 43.
- Tillkännagivande av NDRC om relevanta frågor rörande handläggningen av bekräftelseskrivelsen om inhemska eller utlandsfinansierade projekt vars utveckling främjas av staten [2006] nr 316.
- Katalog över icke-tullbefriade importerade varor för FIE-företag och inhemska företag, 2008.

(b) Undersökningsresultat

- (561) Kommissionen fann att ingen av de exporterande tillverkarna i urvalet gynnades av detta program.

### 3.10. Bidragsprogram

#### 3.10.1. *Ad hoc-bidrag från kommunala/regionala myndigheter*

- (562) I sitt klagomål påstod klaganden samt bifogade bevisning för att den kinesiska elcykelindustrin kan få olika enstaka eller återkommande bidrag från myndigheter på olika nivåer, dvs. lokal, regional och nationell nivå.
- (563) Det framgick av undersökningen att de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet även erhöll omfattande enstaka eller återkommande bidrag från myndigheter på olika nivåer, vilka medförde förmåner under undersökningsperioden. Några av dessa hade rapporterats av de exporterande tillverkarna i urvalet i deras frågeformulärssvar, medan en del andra upptäcktes i samband med kontrollbesöken på plats. Inga av dem angavs i de kinesiska myndigheternas frågeformulärssvar.

(a) Rättslig grund

- (564) Företagen erhöll dessa bidrag från myndigheter på nationell nivå eller på provins-, stads- eller distriktsnivå, och samtliga föreföll vara selektivt riktade till de exporterande tillverkarna i urvalet eller selektiva med avseende på etableringsort eller typ av industri. De närmare rättsliga bestämmelserna enligt vilka dessa förmåner beviljades, om det över huvud taget fanns någon rättslig grund, lämnades inte ut. Kommissionen fick dock ofta en kopia av ett dokument utfärdat av en myndighet som åtföljde beviljandet av medel.

(b) Undersökningsresultat

- (565) Med tanke på de stora bidragsmängder som togs upp i klagomålet och/eller konstaterades i redovisningen hos de exporterande tillverkarna i urvalet presenteras bara en sammanfattning av de huvudsakliga resultaten i denna förordning. Bevis för att det förekom en mängd bidrag och det faktum att de hade beviljats av kinesiska myndigheter på olika nivåer tillhandahölls inledningsvis av de fyra exporterande tillverkarna i urvalet och uppgifter om de bidrag som enskilda företag fått finns i deras särskilda dokument om utlämnande av uppgifter.
- (566) Exempel på sådana bidrag var till exempel patentmedel, medel och stipendier för vetenskap och teknik, medel för näringslivsutveckling, medel för exportfrämjande, bidrag deltagande vid utställningar, bidrag för att främja uppgraderingar av tillverkningsutrustningen, bidrag för att stödja yrkesutbildning, stödfonder som tillhandahålls på distrikts- eller provinsnivå.

(c) Slutsats

- (567) Dessa bidrag utgör subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a i och artikel 3.2 i grundförordningen, eftersom en överföring av medel från de kinesiska myndigheterna skedde i form av bidrag till tillverkarna av den berörda produkten vilket medförde en förmån för mottagarna.
- (568) Dessa bidrag är också selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a och 4.3 i grundförordningen, eftersom de förefaller vara begränsade till vissa företag eller specifika projekt i specifika regioner och/eller till elcykelindustrin. Dessutom är några av bidragen knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a. Dessa bidrag uppfyller inte kraven för att selektivitet inte ska anses föreligga enligt artikel 4.2 b i grundförordningen, eftersom villkoren för berättigande och de faktiska urvalskriterierna för företagen inte är transparenta och objektiva och inte tillämpas automatiskt.
- (569) I samtliga fall tillhandahöll företagen information om bidragsbeloppen och från vem bidragen tagits emot. De berörda företagen bokförde också oftast denna inkomst under rubriken "icke-rörelseintäkter" och underrubriken "inkomster från staten eller subventioner" i sin bokföring och lät dessa räkenskaper granskas i en oberoende revision. Detta har ansetts vara faktisk bevisning för en subvention som medförde en utjämningsbar förmån.
- (570) Kommissionen drog därför slutsatsen att dessa undersökningsresultat utgjorde en rimlig indikator på graden av subventionering i detta sammanhang. Eftersom dessa bidrag hade gemensamma drag – nämligen beviljades av en offentlig myndighet och ingick inte i ett särskilt subventionsprogram utan är enskilda bidrag till denna (främjade) industri – bedömde kommissionen dem tillsammans.



## (d) Beräkning av subventionens storlek

- (571) Förmånen beräknades som det belopp som erhållits under undersökningsperioden eller som fördelats till undersökningsperioden i de fall beloppet avskrivits över livslängden för de anläggningstillgångar bidraget hänförde sig till. Kommissionen övervägde att tillämpa en ytterligare årlig marknadsränta i enlighet med avsnitt F a i kommissionens riktlinjer för beräkning av subventionsbeloppet <sup>(68)</sup>. Detta tillvägagångssätt skulle dock ha medfört en rad olika hypotetiska faktorer som det inte fanns någon tillförlitlig information om. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligare att fördela beloppen till undersökningsperioden i enlighet med avskrivningstakten för de berörda anläggningstillgångarna i enlighet med den beräkningsmetod som använts i tidigare ärenden <sup>(69)</sup>.
- (572) Yadea hävdade att ett av de bidrag som erhållits före undersökningsperioden felaktigt hade fördelats över en period på tre år, inbegripet undersökningsperioden och hävdade att det inte skulle beaktas, eftersom det inte hänförde sig till undersökningsperioden.
- (573) Denna begäran godkändes och beräkningen uppdaterades i motsvarande mån.
- (574) Giant Group hävdade att vissa av de bidrag som beviljats inte var selektiva och skulle undantas från beräkningen. Företaget ingav emellertid endast stödande bevisning avseende ett av de aktuella bidragen. Därför kunde begäran endast godkännas med avseende på detta bidrag, medan den avvisades för de återstående bidragen. Giant Group hänvisade även till ett skrivfel i beräkningen som justerades. Denna justering hade emellertid inte någon inverkan på den sammantagna storleken på företagets subventioner.
- (575) Följande storlek på subventionen fastställdes för denna typ av subventioner under undersökningsperioden för de exporterande tillverkare som ingick i urvalet:

Tabell 10

**Ad hoc-bidrag**

| Företag/grupp                                               | Subventionens storlek |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 0,15 %                |
| Giant Group                                                 | 0,14 %                |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,25 %                |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,07 %                |
| Yadea Group                                                 | 0,07 %                |

## 3.10.2. Andra bidragsordningar

- (576) Under undersökningsperioden mottog de exporterande tillverkare som ingick i urvalet inga ekonomiska bidrag inom ramen för de återstående bidragsprogram som nämns i avsnitt 3.3 iii.

## 3.10.3. Totalt för alla bidragsordningar

- (577) Den totala storleken på subventionerna för alla bidrag under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet fastställdes till följande:

Tabell 11

**Bidrag**

| Företag/grupp      | Subventionens storlek |
|--------------------|-----------------------|
| Bodo Vehicle Group | 0,15 %                |
| Giant Group        | 0,14 %                |

<sup>(68)</sup> EUT C 394, 17.12.1998, s. 6.

<sup>(69)</sup> Se bland annat rådets genomförandeförordning (EU) nr 452/2011, EUT L 128, 14.5.2011, s. 18 (bestruket finpapper), rådets genomförandeförordning (EU) nr 215/2013, EUT L 73, 15.3.2013, s. 16 (stålprodukter belagda med organiskt material), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366, EUT L 56, 3.3.2017, s. 1 (solcellspaneler), kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1379/2014, EUT L 367, 23.12.2014, s. 22 (glasfiberfilament), kommissionens genomförandebeslut 2014/918, EUT L 360, 16.12.2014, s. 65 (polyesterstapelfibrer).

| Företag/grupp                                               | Subventionens storlek |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 0,25 %                |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 0,07 %                |
| Yadea Group                                                 | 0,072 %               |

### 3.11. Slutsats beträffande subventionering

- (578) Kommissionen beräknade storleken på de utjämningsbara subventionerna till de exporterande tillverkarna i urvalet i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen, separat för varje subvention eller subventionsprogram, och adderade uppgifterna för att beräkna den totala storleken på subventioneringen för varje exporterande tillverkare för undersökningsperioden. För att beräkna den totala subventioneringen (se nedan) beräknade kommissionen först den relativa subventioneringen, dvs. subventioneringen som en procentandel av företagets totala omsättning. Denna procentandel användes därefter för att beräkna den subvention som tilldelades exporten av den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden. Därefter beräknades subventionsbeloppet per enhet av den berörda produkten som exporterades till unionen under undersökningsperioden, och nedanstående marginaler beräknades som andel av cif-värdet av samma export per enhet.
- (579) I enlighet med artikel 15.3 i grundförordningen ska den totala storleken på subventioneringen för de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet beräknas på grundval av det vägda genomsnittet av de utjämningsbara subventioner som fastställts för de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet, med undantag av försumbara belopp samt storleken på de subventioner som fastställts för enheter som omfattas av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen. Kommissionen kommer emellertid inte att bortse från undersökningsresultaten avseende förmånliga lån, även om den var tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter för att fastställa dessa belopp. Kommissionen anser dock att de tillgängliga uppgifter som användes i de fallen inte i någon väsentlig grad påverkade de uppgifter som behövdes för att fastställa storleken på subventioneringen genom förmånliga lån på ett rättvist sätt, så att exporterande tillverkare som inte uppmanats att samarbeta i undersökningen inte straffas genom att denna metod används <sup>(70)</sup>.
- (580) Med hänsyn till den höga graden av samarbetsvilja från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida fastställdes subventionsstorleken för "alla övriga företag" till nivån för den största subventionsstorlek som fastställts för de exporterande tillverkarna i urvalet. Subventionsstorleken för "alla övriga företag" kommer att tillämpas på de företag som inte var samarbetsvilliga i undersökningen.

Tabell 12

### Utgjämningsbara subventioner

| Företagets namn                                             | De utjämningsbara subventionernas storlek |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Bodo Vehicle Group                                          | 15,1 %                                    |
| Giant Group                                                 | 3,9 %                                     |
| Jinhua Vision Industry och Yongkang Hulong Electric Vehicle | 8,5 %                                     |
| Suzhou Rununion Motivity                                    | 17,2 %                                    |
| Yadea Group                                                 | 10,7 %                                    |
| Andra samarbetsvilliga företag                              | 9,2 %                                     |
| Alla övriga företag                                         | 17,2 %                                    |

<sup>(70)</sup> Se även, i tillämpliga delar, WT/DS294/AB/RW, US – Zeroing (artikel 21.5 DSU), överprövningsorganets rapport av den 14 maj 2009, punkt 453.

#### 4. SKADA

##### 4.1. Definition av unionsindustrin och unionstillverkningen

- (581) I början av skadeundersökningsperioden fanns det 41 tillverkare av den likadana produkten i unionen. Fyra av dem upphörde med sin tillverkning under undersökningsperioden.
- (582) Efter synpunkter från berörda parter gjorde kommissionen en ny bedömning och fastställde att sex företag som ursprungligen ansågs utgöra del av unionsindustrin skulle undantas från definitionen av unionsindustrin, eftersom intresset från deras importverksamhet överstiger intresset från deras tillverkningsverksamhet i unionen.
- (583) Efter denna uteslutning utgörs unionsindustrin i den mening som avses i artikel 9.1 i grundförordningen av 31 tillverkare.
- (584) 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.
- (585) En berörd part påstod att företaget ATALA och dess närstående företag Accell Nederland inte skulle utgöra del av unionsindustrin, eftersom ATALA importerar elcyklar från Kina. ATALA och Accell är emellertid inte närstående i den mening som avses i artikel 9.2 i grundförordningen. I vilket fall som helst utgör import inte i sig en anledning för uteslutande från definitionen av unionsindustrin.

##### 4.2. Förbrukningen i unionen

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

Tabell 13

##### Förbrukningen i unionen (enheter)

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

Källa: CONEBI.

- (588) 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

- (589) 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.
- (590) 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.
- (591) Importens marknadsandel fastställdes sedan genom att importvolymerna jämfördes med förbrukningen i unionen, vilken framgår av tabell 13 i skäl 586.

(592) Importen till unionen från Kina utvecklades på följande sätt:

Tabell 14

**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.

- (593) 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.
- (594) Samtidigt ökade den kinesiska importens marknadsandel på unionsmarknaden, från 18 % år 2014 till 35 % under undersökningsperioden.
- (595) CCCME och CEIEB 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.
- (596) 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.
- (597) 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.
- (598) 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.
- (599) 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.
- (600) Kommissionen slog även fast att de detaljerade uppgifterna och identiteten för de företag som tillhandahållit denna information var av konfidentiell karaktär i den mening som avses i artikel 29.1 i grundförordningen. Det skulle medföra betydande negativ inverkan för den part som tillhandahållit informationen eller för den part från vilken informationen har förvärvats om dennes identitet skulle röjas.
- (601) 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.
- (602) Detta argument måste därför avvisas.
- (603) 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

- (604) Kommissionen har fastställt importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostat med tillämpning av den metod som beskrivs i skäl 589.
- (605) Det genomsnittliga priset för importen till unionen från Kina utvecklades på följande sätt:

Tabell 15

**Importpriser (i euro/enhet)**

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

Källa: Eurostat, kinesisk exportstatistik.

- (606) 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.
- (607) 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 exporterande tillverkare utökade produktsortimentet på unionsmarknaden och inkluderade dyrare elcyklar.
- (608) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade ett antal exporterande tillverkare att kommissionen hade gjort en felaktig bedömning av den genomsnittliga prisutvecklingen på kinesiska import genom att observera att det var betydligt lägre än de genomsnittliga priserna från unionstillverkarna och tredjeland. Dessa parter hävdade att det genomsnittliga priset på kinesisk import inte avslöjade någonting om eventuella prisunderskridanden i avsaknad av en likvärdighetsanalys, nämligen en analys som grundas på produkttyp. De hävdade att kommissionen skulle medge att det minskande genomsnittliga priset på den kinesiska importen även endast skulle kunna återspegla en ändring av produktmixen.
- (609) Såsom anges i skäl 606 medger kommissionen att en ändring av produktmixen skulle kunna påverka den genomsnittliga prisutvecklingen på import från Kina. Emellertid kvarstår det faktum att det genomsnittliga importpriset från Kina har legat konstant och betydligt under de genomsnittliga priserna från all andra försörjningskällor trots att samma berörda parter hävdade att det var frågan om en situation i vilken den berörda produktens kvalitet förbättrades och att den utökades till högre prissegment. Dessutom måste denna nedåtgående tendens beaktas i samband med likvärdighetsanalyserna, vilka ledde fram till slutsatser om betydande prisunderskridande.
- (610) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra
- (a) 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
  - (b) 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.
- (611) De kinesiska myndigheterna 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 bekräftas att alla dessa faktorer beaktades vid analysen av prisunderskridandet.
- (612) 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 exporterande tillverkare som ingick i urvalet säljer till OEM-kunder samt under sitt eget varumärke. Det undersöktes därför om det var motiverat med en justering av handelsled. I detta hänseende undersökte kommissionen om 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.

- (613) 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 43,2 %.
- (614) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade de kinesiska myndigheterna och en exporterande tillverkare med närstående importörer i unionen att den metod som kommissionen tillämpat för att beräkna prisunderskridandemarginalen utgjorde en analog tillämpning av artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen. Dessa parter hävdade att kommissionen därigenom åsidosatte artiklarna 2 och 8 i grundförordningen samt EU:s och WTO:s rättspraxis. Dessa parter hävdade att kommissionens metod saknade rättslig grund och att användningen av ett konstruerat cif-pris medför ett åsidosättande av dess skyldigheter att jämföra priser när konkurrensen äger rum i samma handelsled.
- (615) Kommissionen erinrar om att det inte föreskrivs någon särskild metod i grundförordningen vad gäller prisunderskridandet. Institutionerna har därmed ett stort handlingsutrymme för att bedöma denna skadefaktor. Detta handlingsutrymme begränsas av behovet att grunda slutsatser på faktisk bevisning och att göra en objektiv granskning, såsom krävs enligt artikel 8.1 i grundförordningen. Det ska även erinras om att det särskilt föreskrivs i artikel 8.2 i grundförordningen att frågan huruvida det föreligger betydande prisunderskridanden ska undersökas på nivån för den subventionerade importen och inte på nivån för eventuella efterföljande återförsäljningspriser på unionsmarknaden.
- (616) Mot denna bakgrund, vad gäller de aspekter som beaktas i beräkningen av prisunderskridande (särskilt exportpriset) måste kommissionen fastställa den punkt där konkurrensen först äger rum (eller kan äga rum) med unionstillverkare på unionsmarknaden. Denna punkt motsvarar egentligen den första icke-närstående importörens inköpspris, eftersom det företaget i princip har valet att köpa antingen från unionsindustrin eller från utländska leverantörer. Denna bedömning ska grundas på exportpriset vid unionens gräns, vilket anses vara på en jämförbar nivå med unionsindustrins priser fritt fabrik. Vad gäller exportförsäljning genom närstående importörer bör jämförelsen göras omedelbart efter att varan passerar unionsgränsen, och inte under ett senare skede i distributionskedjan, t.ex. vid försäljning av varan till slutanvändaren. Således är reglerna för hur exportpriset konstrueras enligt artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen relevanta, och tillämpas genom analogi, liksom de är relevanta för att fastställa exportpriset i dumpningshänseende. En analog tillämpning av artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen gör det möjligt att fastställa ett pris som är fullt jämförbart med cif-priset (vid unionens gräns) som används för att granska försäljning till icke-närstående kunder.
- (617) Denna metod säkerställer också samstämmighet i de fall när en exporterande tillverkare säljer varor direkt till en icke-närstående kund (importör eller slutanvändare) eftersom återförsäljningspriser per definition inte skulle användas i detta scenario. En annorlunda metod skulle medföra diskriminering mellan exporterande tillverkare enbart på grundval av den försäljningskanal som de använder. Kommissionen anser att fastställandet av det relevanta importpriset för beräkningen av prisunderskridandet och målprisunderskridandet inte skulle påverkas av huruvida exporten görs till närstående eller oberoende aktörer i unionen. Genom den metod som kommissionen använder säkerställs att båda omständigheterna behandlas på ett likvärdigt sätt.
- (618) För att möjliggöra en rättvis jämförelse är det motiverat för den närstående importören att dra av försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader och vinst från återförsäljningspriset till icke-närstående kunder för att fastställa ett tillförlitligt cif-pris.
- (619) Dessa påståenden avvisades därför.
- (620) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att avvisandet av deras begäran om en justering av handelsled enligt skäl 611 inte behandlade de prisskillnader som uppkommer i handelsledet för OEM-kunden. Dessa berörda parter hävdade att det krävdes en justering uppåt för en rättvis prisjämförelse för att återspegla påslaget från OEM-kunden och varumärkesinnehavaren efter importen.
- (621) Såsom redan förklarats i skäl 611, beaktade kommissionen kravet på en justering av handelsled och drog slutsatsen att det inte finns någon klar och tydlig prisskillnad för OEM-försäljning och försäljning av varumärkesinnehavare i unionen. Om de kinesiska importpriserna justerades upp med det påslag från varumärkesimportörerna som påstås återspegla skillnaden i handelsled skulle detta undergräva undersökningsresultatet att det inte finns någon klar och tydlig prisskillnad för OEM-försäljning och försäljning av varumärkesinnehavare i unionen. Påståendet avvisades därför.

#### 4.4. Unionsindustrins ekonomiska situation

##### 4.4.1. Allmänna anmärkningar

- (622) I enlighet med artikel 8.4 i grundförordningen omfattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en utvärdering av alla ekonomiska indikatorer som var relevanta för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.
- (623) Såsom anges i skäl 27 tillämpades ett stickprovsförfarande för fastställandet av den skada som unionsindustrin eventuellt lidit.
- (624) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer.
- (625) Kommissionen bedömde de makroekonomiska indikatorerna (tillverkning, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, tillväxt, produktivitet samt storleken på subventionsmarginalen och återhämtning från tidigare subventioner) på grundval av de uppgifter som lämnats av CONEBI, importstatistiken och de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (626) 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.
- (627) 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.
- (628) På grundval av ovanstående ansåg kommissionen att de makroekonomiska uppgifterna är representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.
- (629) 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

- (630) Unionens sammanlagda tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 16

#### Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

|                                | 2014      | 2015      | 2016      | UP        |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Produktionsvolym (enheter)     | 831 142   | 976 859   | 1 095 632 | 1 066 470 |
| <i>Index</i>                   | 100       | 118       | 132       | 128       |
| Produktionskapacitet (enheter) | 1 110 641 | 1 366 618 | 1 661 587 | 1 490 395 |
| <i>Index</i>                   | 100       | 123       | 150       | 134       |
| Kapacitetsutnyttjande          | 75 %      | 71 %      | 66 %      | 72 %      |
| <i>Index</i>                   | 100       | 95        | 88        | 96        |

Källa: CONEBI, de unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (631) Unionsindustrins tillverkningsvolym ökade med 28 % under skadeundersökningsperioden trots en minskning på 3 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (632) 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 berodde därför huvudsakligen på en fortsatt förlust av marknadsandelar på grund av import från Kina som tvingade unionsindustrin att omvärdera sina förväntningar.
- (633) Produktionskapaciteten ökade med 34 % mellan 2014 och undersökningsperioden. Produktionskapaciteten ökade med 50 % mellan 2014 och 2016 och minskade sedan med 10 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (634) Kapacitetsutnyttjandet minskade från 75 % 2014 till 72 % under undersökningsperioden. Kapacitetsutnyttjandet minskade från 75 % till 66 % 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 66 % till 72 %.
- (635) 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.
- (636) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att produktionstillväxten inte talade för en skada. De uppgav vidare att unionstillverkarna hade ökat sin kapacitet från 2014 och 2016. Dessa berörda parter hävdade att detta endast hade varit möjligt för att unionsindustrin inte hade någon konkurrens förrän 2016, vilket skulle ha erkänts i deras klagomål. De hävdade att unionsindustrin byggde upp en stor överkapacitet mellan 2014 och 2016 innan de insåg att denna överkapacitet påverkade deras lönsamhet och minskade kapaciteten för att förbättra sin lönsamhet när försäljningen fortsatte vara stark. De noterade emellertid att kapacitetsutnyttjandet var fortsatt starkt och att den nedgång som observerades 2015–2016 motsvarades av en väsentlig kapacitetsökning.
- (637) Kommissionen noterade att det aldrig uppgavs i klagomålet att unionsindustrin inte hade någon konkurrens mellan 2014 och 2016. Såsom anges i skäl 631 berodde ökningen av tillverkningen på den ökade konsumtionen. Efter 2015 avvek tillverkningen och konsumtionen i betydande och allt större utsträckning från varandra, vilket ledde till en press på försäljningen och en fortsatt förlust av marknadsandelar. Likaså ökade kapaciteten i samma takt som konsumtionen fram till 2016 och försämringen av kapacitetsutnyttjandet var därför kopplad till samma mönster. Dessutom, såsom förklaras i skäl 634, har indikatorerna för kapacitet och kapacitetsutnyttjande begränsad betydelse när det gäller lönsamheten.
- (638) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade CEIEB att det inte fanns något samband mellan försämringen av kapaciteten och kapacitetsutnyttjandet och subventionerad import från Kina, eftersom det påstods vara svårt att fastställa vilken del av kapaciteten som används för konventionella cyklar och vilken för elcyklar, i synnerhet eftersom tillverkningen av konventionella cyklar minskade med 3,7 % år 2016 enligt de siffror som offentliggjorts av CONEBI.
- (639) Kommissionen erinrade om att kapaciteten och kapacitetsutnyttjandet har kontrollerats med avseende på den undersökta produkten och uteslöt konventionella cyklar. Påståendet avvisades därför.



## 4.4.2.2. Försäljningsvolym och marknadsandel

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

Tabell 17

**Försäljningsvolym och marknadsandel**

|                                                           | 2014    | 2015    | 2016      | UP        |
|-----------------------------------------------------------|---------|---------|-----------|-----------|
| Sammanlagd försäljningsvolym på unionsmarknaden (enheter) | 850 971 | 932 846 | 1 061 975 | 1 019 001 |
| <i>Index</i>                                              | 100     | 110     | 125       | 120       |
| Marknadsandel                                             | 75 %    | 68 %    | 64 %      | 51 %      |
| <i>Index</i>                                              | 100     | 92      | 85        | 69        |

Källa: CONEBI, unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (641) Unionsindustrins försäljningsvolym ökade med 20 % under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins försäljningsvolym ökade med 25 % mellan 2014 och 2016 och minskade sedan med 4 % mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (642) 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.
- (643) Unionsindustrins försäljning ökade i en mycket långsammare takt än utvecklingen av konsumtionen. Till följd av detta minskade unionsindustrins marknadsandel betydligt, från 75 % år 2014 till 51 % under undersökningsperioden.
- (644) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att den sammantagna ökningen av försäljningen med 20 % under skadeundersökningsperioden måste anses utgöra ett starkt resultat och kan inte tala för väsentlig skada.
- (645) Emellertid måste unionsindustrins försäljningsökning på 20 % ses mot bakgrund av ökningen av konsumtionen i unionen med 74 % under samma period, såsom anges i tabell 13. En försäljningsökning som är mycket lägre än ökningen av konsumtionen kan inte anses utgöra ett starkt resultat och kan mycket väl tala för en väsentlig skada.
- (646) CCCME hävdade även att enligt informationen i klagomålet drabbades de tillverkare som stödde klagomålet endast av en mycket liten minskning av marknadsandelar på två procentenheter under skadeundersökningsperioden. Denna blygsamma minskning påstods bekräfta att klagandena i denna undersökning inte har lidit väsentlig skada från import av den berörda produkten.
- (647) I detta avseende ska det noteras att begreppet skada enligt artikel 8 i grundförordningen definieras som "väsentlig skada för unionsindustrin". Således är kommissionen skyldig att bedöma skadan för hela unionsindustrin och inte enbart för klagandena. Kommissionen fann att unionsindustrin förlorade betydande marknadsandelar på 24 procentenheter. Det faktum att vissa unionstillverkare förlorade mindre (eller större) marknadsandelar än andra innebär inte att detta undersökningsresultat ifrågasätts.

## 4.4.2.3. Tillväxt

- (648) Unionsindustrin kunde inte fullt ut dra nytta av konsumtionstillväxten mellan 2014 och undersökningsperioden. Konsumtionen ökade med 74 % och unionsindustrin lyckades endast öka sin försäljning med 20 %. Följaktligen förlorade unionsindustrin betydande marknadsandelar (24 procentenheter) under denna period. På grund av subventionerad 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

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

Tabell 18

**Sysselsättning och produktivitet**

|                                      | 2014  | 2015  | 2016  | UP    |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Antal anställda                      | 2 488 | 2 958 | 3 458 | 3 493 |
| <i>Index</i>                         | 100   | 119   | 139   | 140   |
| Produktivitet (enheter per anställd) | 334   | 330   | 317   | 305   |
| <i>Index</i>                         | 100   | 99    | 95    | 91    |

Källa: CONEBI, unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (650) Sysselsättningsnivån inom unionsindustrin ökade med 40 % under skadeundersökningsperioden. Den största delen av denna ökning skedde mellan 2014 och 2016. Sysselsättningen förblev nästan oförändrad mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (651) Eftersom sysselsättningen ökade snabbare än tillverkningen minskade produktiviteten med 9 %.

## 4.4.2.5. Subventioneringens storlek samt återhämtning från tidigare subventionering

- (652) De faktiska subventioneringsmarginalernas storlek hade en betydande inverkan på unionsindustrin på grund av volymerna och priserna från den kinesiska importen.
- (653) Det finns ingen bevisning om tidigare subventionering.

## 4.4.3. Mikroekonomiska indikatorer

## 4.4.3.1. Priser och faktorer som påverkar priserna

- (654) 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 19

**Försäljningspriser inom 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 (i euro/enhet)                      | 1 068 | 1 134 | 1 173 | 1 234 |
| <i>Index</i>                                                       | 100   | 106   | 110   | 116   |

Källa: Unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (655) 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 %.
- (656) 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.

- (657) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade CEIEB, CCCME och vissa exporterande tillverkare att kommissionen inte hade visat att unionsindustrins pris faktiskt skulle ha ökat till en högre nivå. De hävdade att uttalandet i skäl 655 att det genomsnittliga priset är en blandning av alla elcyklar som de tillverkare som ingick i urvalet har sålt inte tillhandahåller en sådan förklaring och bedömde att det var mer logiskt att bedöma att priserna och kostnaderna för samma produkter ökade proportionellt för den berörda produkten som helhet.
- (658) För det första påpekar kommissionen att referensåret för att mäta denna ökning var 2014, när unionsindustrin bokförde en mycket låg lönsamhetsnivå och dess lägsta vinstmarginal under skadeundersökningsperioden. För det andra återspeglade ökningen av de genomsnittliga priserna i detta sammanhang utvecklingen av de genomsnittliga tillverkningskostnaderna och gick inte utöver detta. För det tredje, såsom anges i skäl 655, betyder en sådan utveckling inte nödvändigtvis att kostnaderna och priset för en jämförbar produkt ökade på samma sätt som de genomsnittliga kostnaderna och priserna, eftersom produktsortimentet ändras varje säsong. Mot bakgrund av dessa aspekter och slutsatserna avseende prisunderskridande, motsätter sig kommissionen påståendet att ökningen av det genomsnittliga priset för de produkter som unionsindustrin har sålt vederlägger att prisökningar som annars skulle ha ägt rum förhindras eller förekomsten av sjunkande priser.

#### 4.4.3.2. Arbetskraftskostnader

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

Tabell 20

#### Genomsnittliga arbetskraftskostnader per anställd

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

Källa: Unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (660) 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

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

Tabell 21

#### Lager

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

Källa: Unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (662) Nivån på de utgående lagren hos de fyra unionstillverkarna i urvalet ökade med 66 % under skadeundersökningsperioden.
- (663) 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.

- (664) 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 som framgår särskilt tydligt i slutet av undersökningsperioden.

#### 4.4.3.4. Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

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

Tabell 22

#### Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

|                                                                                             | 2014      | 2015        | 2016       | UP         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------|------------|------------|
| Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen) | 2,7 %     | 4,3 %       | 3,8 %      | 3,4 %      |
| <i>Index</i>                                                                                | 100       | 160         | 142        | 125        |
| Kassaflöde (i 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: Unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (666) 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.
- (667) 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.
- (668) 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.
- (669) 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.
- (670) Investeringarna ökade med 77 % under skadeundersökningsperioden medan de endast svarade för 2 % av försäljningen.
- (671) 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.
- (672) Unionsindustrins dåliga ekonomiska resultat vad gäller vinster och kassaflöde under undersökningsperioden gjorde att den fick sämre kapitalanskaffningsförmåga.

- (673) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att nivån på unionsindustrins vinstmarginal under undersökningsperioden och dess utveckling under skadeundersökningsperioden inte kunde anses kännetecknande för en situation med väsentlig skada.
- (674) Medan undersökningen visade att det förelåg en betydande importvolym till subventionerade priser och priser som underskred unionsindustrins priser, fastställdes även en stark efterfrågan på elcykelmarknaden, vilket till viss del begränsade de negativa effekterna på unionsindustrins vinstmarginal. Denna fastställelse omfattar perioden mellan 2016 och undersökningsperioden, där den stora ökningen av import från Kina sammanföll med en relativt liten minskning av unionsindustrins försäljning på grund av den fortsatt starka konsumtionen. Kommissionen observerade emellertid att unionsindustrins vinstmarginal minskade alla år utom ett och sammantaget låg på en nedpressad nivå. Vidare grundas slutsatsen om väsentlig skada inte på en enskild indikator. Andra indikatorer, vissa av ekonomisk karaktär såsom kassaflöde, analyserades tillsammans med utvecklingen av vinstmarginalen för att konstatera att det förelåg väsentlig skada. Detta påstående måste därför avvisas.
- (675) Efter utlämnandet av uppgifter bedömde CEIEB att vinstmålmarginale på 4,3 % inte var betydligt högre än vinstmarginalen på 3,4 % under undersökningsperioden och hävdade att unionsindustrins lönsamhet under undersökningsperioden inte utgjorde bevisning om skada.
- (676) Såsom anges i skäl 670 är elcykelindustrin i strukturellt hänseende en kontantintensiv verksamhet. Det är därför viktigt att undersöka om den lönsamhet som uppnåtts kan generera ett tillräckligt kassaflöde för att bibehålla unionsindustrins verksamhet. Såsom anges i tabell 22 var unionsindustrins kassaflöde svagt under undersökningsperioden och uppgick endast till 0,6 % av omsättningen. Vid en bedömning av de ekonomiska resultaten från unionsindustrin som helhet och således utan att endast se till lönsamheten, kvarstår slutsatsen avseende unionsindustrins dåliga ekonomiska resultat.
- (677) Efter utlämnandet av uppgifter noterade CCCME att stora investeringar och ett stort antal anställda kunde medföra en betydande ökning av unionstillverkarnas fasta kostnader och ha en betydande inverkan på lönsamheten, i synnerhet om kapacitetsutnyttjandet var lågt.
- (678) Vad gäller investeringar analyserades dessa synpunkter i avsnitt 5.2.3 i denna förordning, särskilt i skälen 705–707, där kommissionen har förklarat att kapitalutgifterna inte hade någon väsentlig inverkan på unionsindustrins lönsamhet.
- (679) Vad gäller sysselsättningen hävdade CCCME att denna mycket stora kapacitetsökning återspeglades väl av en väsentlig ökning av antalet anställda. Det är står emellertid även klart att ökningen av antalet anställda även berodde på en väsentlig ökning av tillverkningen.
- (680) Kommissionen fann att sysselsättningen, särskilt mellan 2014 och 2016, avspeglade tillverkningen mycket närmare än produktionskapaciteten. Under undersökningsperioden, där försäljningen och tillverkningen i unionen utvecklade sig negativt trots en växande konsumtion i unionen, kunde unionsindustrin inte minska antalet anställda, vilket ledde till sjunkande produktivitet per anställd. En sådan minskande produktivitet och den negativa inverkan som detta får på unionsindustrins lönsamhet har emellertid ett direkt samband med de ökande kvantiteterna av subventionerad import av kinesiska elcyklar under skadeundersökningsperioden.

#### 4.4.4. Slutsats om skada

- (681) Mot bakgrund av den ökande subventionerade importen från Kina kunde unionsindustrin inte dra fördel av tillväxten på marknaden för elcyklar. Försäljningen ökade med 20 % under skadeundersökningsperioden medan konsumtionen ökade med 74 %. Under samma period förlorade unionsindustrin 24 procentenheter av marknadsandelarna, av vilka 17 gick till kinesisk import som underskred unionsindustrins priser med 16 till 43 % under undersökningsperioden.
- (682) 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 (+ 18 % 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 9 % och konsumtionen med 45 % mellan 2015 och undersökningsperioden.
- (683) 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.

- (684) 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.
- (685) 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.
- (686) 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.
- (687) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att konkurrensaspekter inte hade behandlats vid skadeanalysen. De hävdade att det medgavs i klagomålet att importen från Kina inte hade varit en marknadsfråga förrän 2016, så länge som de fokuserade på lägre- och mellansegment på unionsmarknaden och att skadeanalysen skulle ha fokuserat på dessa särskilda segment.
- (688) Trots att dessa påståenden grundas på en felaktig tolkning av klagomålet, erinrar kommissionen om att dess slutsatser inte grundades på klagomålet, utan på dess egen undersökning och slutsatser avseende subventionering, skada och orsakssamband. Såsom fastställs i skäl 746 har undersökningen visat att unionsindustrin är verksam inom alla marknadssegment. En sådan åtskillnad vad gäller den berörda produkten var således inte motiverad och påståendet måste avvisas. Efter utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att eftersom unionsindustrins förlust av marknadsandelar främst påverkade andra unionstillverkare än klagandena, såsom förklaras i skäl 645, påstås importen från Kina och klagandenas tillverkning till stor del ha ägt rum i olika marknadssegment. Såsom redan angetts i skäl 646 omfattar analysen av skadan unionsindustrin som helhet och inte enbart klagandena. Det är ostridigt att unionsindustrin förlorade betydande marknadsandelar på 24 procentenheter, huvudsakligen på grund av den kinesiska importen, vilken ökade sin marknadsandel med 17 procentenheter under skadeundersökningsperioden.
- (689) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att uttalandet i skäl 685 att alla indikatorer som anges där "utvecklades negativt" var felaktigt och vilseledande. Dessa berörda parter hävdade att indikatorn för tillväxt både vad gäller tillverkning och försäljning och försäljning både vad gäller värde och volym i sak var positiva under skadeundersökningsperioden. Vidare hävdades det att unionsindustrins kapacitet ökade väsentligen och att både lönsamheten och priserna även hade ökat under skadeundersökningsperioden. Dessa berörda parter tillade att resultatindikatorer och i synnerhet lönsamheten, tvärt emot vad som hade angetts i skälen 684 och 685, inte var nedpressade under skadeundersökningsperioden. Slutligen hävdade de att eftersom klaganden själv hade medgett att importen från Kina inte började öka och bli konkurrenskraftig förrän 2016, kan den låga vinstmarginalen år 2014 endast ha berott på unionstillverkarnas egna felaktiga handelsbeslut. På liknande sätt hävdade CEIEB att de positiva tendenserna i fråga om tillverkning, försäljning, produktionskapacitet och sysselsättning uppvägs förlusten av marknadsandelar och pressen på priser och lönsamhet. Organisationen hävdade att förlusten av marknadsandelar var den enda indikatorn som uppvisade en negativ tendens under skadeundersökningsperioden och att den inte i sig var tillräcklig för att motivera förekomsten av en skada. Kommissionen erinrar om att syftet med dess skadeanalys är att bedöma nivån på den skada som unionsindustrin har lidit. Analysen omfattar en bedömning av varje resultatindikators betydelse, deras inbördes förhållande och utveckling under och inom skadeundersökningsperioden. De aktuella ekonomiska tendenserna inom unionsindustrin kan inte avspeglas endast genom en separat jämförelse av slutpunkterna för varje indikator. I detta hänseende har slutsatsen gällande indikatorn för tillväxt förklarats i skälen 647 och 680 och grundades på den betydande och ökande skillnaden mellan konsumtionsutvecklingen och unionsindustrins försäljningsutveckling, vilken ledde till en betydande förlust av marknadsandelar. Såsom förklaras i skälen 681–683 har denna skillnad med tiden med tiden även påverkat tillverkning, lager, kapacitet, kapacitetsutnyttjande och sysselsättningsnivå. Dessutom, såsom förklarades i skäl 684, låg vinstmarginalen kvar på en låg nivå och tendensen var nedåtgående under alla år utom ett. Eftersom elcykelindustrin är en kontantintensiv verksamhet som kräver

bankfinansiering, måste analysen av den ekonomiska ställningen vidare beakta överföringen av vinster till tillämpliga kassaflöden, vilken var otillräcklig och låg mycket under vinstmarginalerna. Sammantaget bekräftade kommissionen därför de tendenser till vilka har hänvisats tidigare i detta skäl var utmärkande för en nedpressad och negativ situation och bekräftade sin slutsats att unionsindustrin lidit väsentlig skada.

- (690) Slutligen höll kommissionen inte med om påståendet att unionsindustrins låga vinstmarginal under 2014 endast skulle kunna bero på unionstillverkarnas egna felaktiga handelsbeslut, eftersom klaganden hade medgett att importen från Kina inte hade börjat öka och bli konkurrenskraftig förrän 2016. Kommissionen bedömde att detta påstående grundades på en felaktig tolkning av klagomålet och att det i vart fall motsades av undersökningsresultaten, vilka visade att importen från Kina hade en betydande marknadsandel på 18 % år 2014 och redan hade fördubblat volymen 2016. Detta påstående avvisades därför.
- (691) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att utvecklingen av icke-konfidentiella indexerade indikatorer från unionstillverkarna i urvalet i betydande utsträckning undergrävde kommissionens slutsats att unionsindustrin hade lidit väsentlig skada.
- (692) Kommissionen har i enlighet med sin etablerade praxis och såsom anges i skäl 628 beaktat de mikroekonomiska indikatorerna på skada med användning av de kontrollerade uppgifterna från unionstillverkarna i urvalet. Dessa indikatorer bidrog till slutsatsen att det förelåg väsentlig skada, men kan inte tolkas så att de i sig utgör grund för hela slutsatsen om väsentlig skada (eller för den delen ersätta det sammantagna fastställandet av skadan som kommissionen genomför). Vad gäller makroekonomiska skadeindikatorer, fastställdes dessa för hela unionsindustrin. Argumentet avvisades därför.
- (693) I avsaknad av ytterligare synpunkter bekräftade kommissionen sina slutsatser angående skada som anges i skälen 680–685.

## 5. ORSAKSSAMBAND

- (694) I enlighet med artikel 8.5 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den subventionerade importen från Kina vållade unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 8.6 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha vållat unionsindustrin skada.
- (695) Kommissionen säkerställde att all eventuell skada som vållats av andra faktorer än den subventionerade importen från Kina inte tillskrevs den subventionerade importen. Det rör sig om följande faktorer: import från övriga tredjeländer, unionstillverkarnas exportförsäljningsresultat och en påstådd inverkan på investeringar och kapacitetsökningar.

### 5.1. Verknings av den subventionerade importen

- (696) Priserna för den subventionerade 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 24 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 subventionerad import från Kina gjorde att vinsten och kassaflödet hölls på nedpressade nivåer.

### 5.2. Verknings av andra faktorer

#### 5.2.1. Import från tredjeländer

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

Tabell 23

#### Import från tredjeländer

| Land          |                     | 2014   | 2015   | 2016   | UP      |
|---------------|---------------------|--------|--------|--------|---------|
| <b>Taiwan</b> | Volym (enheter)     | 21 335 | 43 095 | 79 312 | 108 817 |
|               | <i>Index</i>        | 100    | 202    | 372    | 510     |
|               | Marknadsandel       | 2 %    | 3 %    | 5 %    | 5 %     |
|               | Genomsnittligt pris | 622    | 571    | 843    | 1 016   |
|               | <i>Index</i>        | 100    | 92     | 135    | 163     |

| Land                                      |                     | 2014   | 2015    | 2016    | UP      |
|-------------------------------------------|---------------------|--------|---------|---------|---------|
| <b>Vietnam</b>                            | Volym (enheter)     | 37 892 | 74 259  | 91 468  | 101 376 |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 196     | 241     | 268     |
|                                           | Marknadsandel       | 3 %    | 5 %     | 5 %     | 5 %     |
|                                           | Genomsnittligt pris | 435    | 539     | 542     | 570     |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 124     | 125     | 131     |
| <b>Schweiz</b>                            | 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 | 1 140  | 1 391   | 1 606   | 1 606   |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 122     | 141     | 141     |
| <b>Japan</b>                              | Volym (enheter)     | 16 994 | 4 217   | 1 613   | 1 710   |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 25      | 9       | 10      |
|                                           | Marknadsandel       | 1 %    | 0 %     | 0 %     | 0 %     |
|                                           | Genomsnittligt pris | 1 098  | 1 406   | 1 687   | 952     |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 128     | 154     | 87      |
| <b>Totalt alla tredjeländer utom Kina</b> | Volym (enheter)     | 77 104 | 135 881 | 202 870 | 240 343 |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 176     | 263     | 312     |
|                                           | Marknadsandel       | 7 %    | 10 %    | 12 %    | 12 %    |
|                                           | Genomsnittligt pris | 641    | 666     | 828     | 897     |
|                                           | <i>Index</i>        | 100    | 104     | 129     | 140     |

Källa: Eurostat.

- (698) Importvolymen från övriga tredjeländer än Kina utvecklades starkt och ökade sin marknadsandel från 7 % 2014 (77 000 enheter) till 12 % (240 000 enheter under undersökningsperioden). Denna ökningstakt minskade emellertid när de kinesiska exporterande tillverkarna förstärkte sin verksamhet efter 2015.
- (699) 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.
- (700) 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.
- (701) 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.
- (702) Importen från alla andra länder än Kina minskade således inte orsakssambandet mellan den subventionerade 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

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

Tabell 24

**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: Unionstillverkare som ingick i urvalet.

- (704) 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 vållat skadan.

## 5.2.3. Investeringar och kapacitetsökningar

- (705) 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.
- (706) Kommissionen avvisade detta argument. För det första kan man inte säga att investeringarna i kapacitet överskred alla realistiska försäljningsprognoser. Såsom visas i tabell 6 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 13 ovan. På grund av illojalt tryck genom subventionerad 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.
- (707) 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.
- (708) För det tredje beaktades inte kapitalutgifter för lönsamheten (utom för avskrivning och amortering, vilka inte ökade väsentligen) eller kassaflöden (vilka är på operativ nivå). Därför var det inte korrekt att tolka någon av dessa indikatorer på grundval av investeringsnivån.
- (709) Slutligen visade kommissionens indikatorer att produktionskostnaderna ökade i överensstämmelse med försäljningspriserna. Följaktligen kan det inte påstås att kapacitetsökningen påverkade tillverkningskostnaderna på ett oproportionerligt sätt.

## 5.2.4. Unionsindustrins resultat

- (710) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att många unionstillverkare i Centraleuropa importerade delar från Kina, för att därefter montera dem och sälja elcyklar i unionen. De tillade att priserna på elcyklar som tillverkades av dessa företag förefaller vara relativt låga, vilket kan vara en annan orsak till den skada som de unionstillverkare som tillverkar elcyklar i högre prissegment lidit.
- (711) Kommissionen erinrar om att dess undersökning i geografiskt hänseende omfattar unionsmarknaden och inte delar av den. Undersökningen visade att unionstillverkare av elcyklar var aktiva inom samtliga segment och att vissa tillverkare i urvalet hade produktionsenheter som var belägna i medlemsstater i centraleuropeiska länder. Hur som helst har påståendet inte motiverats och avslogs.

- (712) Vidare hävdade vissa exporterande tillverkare att unionsindustrins dåliga resultat skulle ha kunnat orsakas av felaktiga ledningsbeslut från unionstillverkarna.
- (713) Inledningsvis påpekade kommissionen att detta uttalande föreföll strida mot påståenden från samma berörda parter att unionsindustrin dominerade elcykelmarknaden i unionen, att importen av kinesiska elcyklar precis gradvis hade kommit ikapp i frågan om kvalitet och konkurrenskraft och att den troligaste orsaken till skadan i slutänden var att unionsindustrin hade gjort alltför stora investeringar i produktionskapacitet.
- (714) Kommissionen noterade vidare att dessa berörda parter både hävdade att det gick bra för unionsindustrin under skadeundersökningsperioden (såsom anges i skäl 687) och att dess bristfälliga affärsledning skulle förklara varför unionsindustrins försäljning endast växte med 20 % under skadeundersökningsperioden, när importen från Kina samtidigt ökade med 250 %.
- (715) I detta sammanhang bedömde kommissionen att ett sådant påstående för att kunna beaktas måste vara exakt specificerat och kvantifierat. I vart fall erinrar kommissionen om att förlusten av marknadsandelar var en viktig del av dess skadeanalys, men att den inte var begränsad till denna aspekt. I detta hänseende hänvisar kommissionen till analysen av de andra skadeindikatorerna och dess slutsatser om prisunderskridande, vilka samtliga har beaktats vid dess bedömning av den sammantagna analysen av skadan. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

#### 5.2.5. Incitament för försäljning av elcyklar på unionsmarknaden

- (716) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att subventioner på unionsmarknaden kan ha gynna försäljningen av billigare kinesiska elcyklar och uppmanade kommissionen att undersöka ytterligare hur försäljningsmönstren för elcyklar på unionsmarknaden påverkades av subventioner.
- (717) Vilken påverkan subventioner för att främja användningen av elcyklar medför är en fråga som inte har något samband med slutsatserna om prisunderskridande och skada från kinesisk import. Det ska än en gång påpekas att undersökningen har visat att unionsindustrin är aktiv inom alla marknadssegment. Även om de påstådda subventionerna skulle vara relevanta för denna undersökning förklarar de därför inte ökningen av kinesiska cyklar till nackdel för billigare cyklar som tillverkas i unionen förutom för det faktum att kinesiska cyklar är subventionerade. Detta påstående avvisades därför.

### 5.3. Slutsats om orsakssamband

- (718) Kommissionen fastställde att det fanns ett orsakssamband mellan den skada som unionstillverkarna lidit och den subventionerade importen från Kina.
- (719) Kommissionen har särskilt och avgränsat verkningarna av alla kända faktorer som har betydelse för unionsindustrins situation från den subventionerade importens skadevållande verkningar.
- (720) De övriga faktorer som identifierats, såsom importen från övriga tredjeländer, unionstillverkarnas exportresultat och en påstådd inverkan på investeringar och kapacitetsökningar, konstaterades inte minska det orsakssamband som fastställdes, inte ens om hänsyn togs till deras eventuella sammantagna verkan.
- (721) Mot denna bakgrund drar kommissionen slutsatsen att den väsentliga skada som unionsindustrin lidit vållats av den subventionerade 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 subventionerade importen.

## 6. UNIONENS INTRESSE

- (722) I enlighet med artikel 31 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 subventionering fastställdes. Fastställandet av unionens intresse byggde på en uppskattning av alla de olika intressen som berördes, bland annat unionsindustrins, importörernas och användarnas.

### 6.1. Leverantörernas intresse

- (723) COLIPED, som samordnar nationella intresseorganisationer som företräder leverantörer av delar stödde införandet av åtgärder. Inga leverantörer lämnade emellertid individuella synpunkter i denna undersökning.

- (724) 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.
- (725) Kommissionen drar slutsatsen att det gynnar unionsindustrins leverantörer att en utjämningstull införs.

### 6.2. Unionsindustrins intresse

- (726) 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.
- (727) 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 subventionerade importen.
- (728) Det är kommissionens avsikt att införandet av en utjämningstull 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.
- (729) Kommissionen drog därför slutsatsen att det skulle ligga i unionsindustrins intresse att införa en utjämningstull.

### 6.3. Icke-närstående importörers intresse

- (730) Under förfarandet motsatte sig 29 importörer införande av åtgärder. 19 av dem tillhörde CEIEB. De 13 företag som motsatte sig åtgärderna för vilka importvolymen är känd stod sammanlagt för 10 % av den totala importen från Kina under undersökningsperioden.
- (731) Såsom förklarades i skäl 581 undantogs sex företag som tillverkade den likadana produkten från definitionen av unionsindustrin och klassificerades som importörer. Dessa företag stödde åtgärderna. Deras import stod för nästan 12 % av den totala importen från Kina under undersökningsperioden.
- (732) 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.
- (733) Inlagorna från de importörer som ingick i urvalet visade även att de största importörerna kunde köpa in lämpliga elcyklar och/eller hade potentiella alternativa försörjningskällor utanför Kina, inbegripet unionsindustrin.
- (734) Importstatistiken visar att Vietnam och Taiwan tillhandahöll betydande kvantiteter 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.
- (735) 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.
- (736) 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.
- (737) Kommissionen fann att införandet av tullar skulle kunna ha negativ inverkan för små importörer. Den fann emellertid även att den negativa inverkan som införandet av tullarna medför kan begränsas genom möjligheten att förvärva lämpliga cyklar från unionsindustrin, från övriga tredjeländer och från Kina till rättvisa priser.

- (738) Dessutom noterade kommissionen att sex importörer som stod för en stor importvolym stödde införandet av åtgärder, vilket bekräftar importörernas förmåga att anpassa sin verksamhet till införandet av åtgärderna.
- (739) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade CEIEB vidare att kommissionen inte gjort en tillräcklig bedömning av svårigheterna och kostnaderna för den justering av leveranskedjan av importörer som införandet av åtgärderna orsakat och att situationen för små importörer inte har beaktats.
- (740) Kommissionen avvisade detta påstående och hänvisar till skäl 736 där den negativa inverkan som införandet av åtgärderna har på små importörer anges och till skäl 740 där den drar slutsatsen att införandet av åtgärderna inte låg i importörernas intresse.
- (741) Kommissionen vidhåller emellertid slutsatsen att denna negativa inverkan kan begränsas genom möjligheten att förvärva lämpliga elcyklar till rättvisa, icke-skadevållande priser från unionsindustrin, från övriga tredjeländer och från Kina och att detta inte väger tyngre än åtgärdernas positiva verkningar för unionsindustrin.

#### 6.4. Användarnas intresse

- (742) The European Cyclists' Federation (nedan kallad ECF) gav sig till känna i undersökningen. ECF företräder organisationer och sammanslutningar av cyklister. ECF hävdade att priset inte är den avgörande faktorn för huruvida människor cyklar mer eller mindre och lade fram bevisning för att människor cyklar mer i länder där cyklar och elcyklar kostar mer.
- (743) Detta mönster styrks genom en inlägga från sammanslutningen av importörer som motsätter sig åtgärderna, vilken visade att de länder där införandet av elcyklar ökar snabbast är de länder där elcyklar i genomsnitt är dyrast.
- (744) 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.
- (745) ECF stöder marknadsförhållanden som främjar kvalitet, innovation och tjänster. Om förekomsten av otillbörliga handelsmetoder i sig fastställs hävdade ECF att det skulle påverka utvecklingen av elcyklar negativt och således även utvecklingen mot ett grönare Europa som erbjuder sina medborgare effektivare rörlighet.
- (746) Å andra sidan har sammanslutningen av importörer som motsätter sig införandet av åtgärder hävdad 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 i stor utsträckning påstås vara verksam inom mellan- och högre prissegment, skulle detta i sin tur leda till minskade valmöjligheter och högre priser för europeiska konsumenter.
- (747) Undersökningen har visat att unionsindustrin är aktiv i alla marknadssegment, inbegripet ingångsprodukter. I detta hänseende utgör ingångsprodukter de elcyklar som har de grundläggande egenskaperna inom systemet för produktkontrollnummer. Definitionen av ingångsprodukter skiljer sig från den påstådda uppdelningen av marknaden i segment. I synnerhet har ingen berörd part tillhandahållit några fysiska kriterier som skulle stödja en analys som grundas på en uppdelning av marknaden i segment.
- (748) 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.
- (749) Medan införandet av åtgärder förväntas leda till ett återinförande av marknadspriser som i praktiken är högre än subventionerade 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.
- (750) 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.

- (751) 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.
- (752) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade vissa exporterande tillverkare att införandet av åtgärderna skulle minska konsumenternas valmöjligheter, leda till ökade priser och strida mot miljöstrategier utformade för att uppmuntra användningen av elcyklar.
- (753) Dessutom förväntas åtgärderna, såsom anges i skäl 747, förstärka och diversifiera försörjningen av elcyklar från unionsindustrin och alternativa försörjningskällor genom att återställa konkurrens på lika villkor samtidigt som utbudet av import från Kina till rättvisa priser bibehålls.
- (754) Vidare visar unionsindustrins kapacitetsutnyttjande, möjligheten att enkelt omvandla befintliga produktionslinjer för traditionella cyklar till elcyklar och den hastighet med vilken unionsindustrin kunde utöka sin produktionskapacitet mellan 2014 och 2016 i en negativ situation att den har möjligheterna, resurserna och förmågan att anpassa sig till eventuella leveransluckor.
- (755) Kommissionen upprepar att införandet av åtgärder för konventionella cyklar inte minskade konsumenternas valmöjligheter, utan ökade mångfalden av leverantörer samt deras ursprungsländer. Samma marknadsutveckling förväntas i fråga om elcyklar.
- (756) Vad gäller åtgärdernas inverkan på priserna hänvisar kommissionen till skälen 748 och 749 och särskilt till 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.

#### **6.5. Andra parter intresse**

- (757) Slutligen gav sig den europeiska fackföreningen IndustriAll till känna för att uttrycka oro över den subventionerade 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**

- (758) Sammantaget visar inget av de argument som de berörda parterna har anfört att det finns tvingande skäl mot införandet av åtgärderna på import av den berörda produkten.
- (759) Eventuella negativa verkningar för icke-närstående importörer kan inte anses oproportionerliga och begränsas genom tillgången på alternativa försörjningskällor, oavsett om det är frågan om ett tredjeland eller unionsindustrin. Utjämningsåtgärdernas positiva verkan på unionsmarknaden, i synnerhet på unionsindustrin, väger tyngre än eventuella negativa verkningar för andra intressegrupper.

### **7. SLUTGILTIGA UTJÄMNINGSÅTGÄRDER**

- (760) På grundval av kommissionens slutsatser beträffande subventionering, skada, orsakssamband och unionens intresse bör slutgiltiga utjämningsåtgärder införas i syfte att förhindra att den subventionerade kinesiska importen vållar unionsindustrin ytterligare skada.

#### **7.1. Nivå för undanröjande av skada**

- (761) 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.
- (762) 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 subventionerad import.
- (763) 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.

- (764) Vinstmålet fastställdes 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.
- (765) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade en exporterande tillverkare att kommissionens metod för att beräkna det icke-skadevållande priset för unionstillverkarna var felaktigt. Nämnda tillverkare hävdade att kommissionen genom att dra av den genomsnittliga vinsten under undersökningsperioden och lägga till vinstmålet underlät att beakta de olika vinstnivåer som unionstillverkarna uppnådde för olika modeller. Denna berörda part hävdade att det icke-skadevållande priset borde beräknas genom att den genomsnittliga vinsten per produktkontrollnummer räknades av från de faktiska priserna innan vinstmålet lades till.
- (766) Kommissionen erinrar om att det inte föreskrivs någon särskild metod för att beräkna nivån för undanröjande av skada i grundförordningen. Vidare avser kommissionens fastställande den likadana produkt som unionsindustrin säljer. I detta avseende är det fullt acceptabelt att räkna av unionsindustrins genomsnittliga vinst från dess genomsnittliga försäljningspriser för att fastställa den genomsnittliga kostnaden för tillverkningen av den likadana produkten och sedan lägga till vinstmålet för att beräkna nivån för undanröjande av skada. Kommissionen har tidigare konsekvent använt denna metod och har ett betydande utrymme för skönsmässig bedömning när den gör denna utvärdering.
- (767) I denna undersökning bedöms skadan för alla produkttyper som helhet. Samtliga skadeindikatorer, inbegripet lönsamheten och vinstmålen uttrycks som ett medelvärde för alla produkttyper från den berörda produkten. Vid fastställandet av det icke-skadevållande priset görs detta i syfte att undanröja den skada som unionsindustrin vållats av den subventionerade importen som helhet. För att undanröja denna skada är det tillräckligt att det icke-skadevållande priset fastställs genom en enhetlig ökning av försäljningspriserna för alla produkttyper med skillnaden mellan den faktiska vinsten under undersökningsperioden och vinstmålet och därmed tillåta unionsindustrin att nå vinstmålet. En individuell bedömning av lönsamhetssituationen för varje individuell produkttyp är inte nödvändig.
- (768) Efter utlämnandet av uppgifter motsatte sig klaganden det vinstmål som kommissionen använt för att beräkna det icke-skadevållande priset. Denne hävdade att vinstmålet inte skulle vara unionsindustrins genomsnittliga vinst, utan den genomsnittliga vinsten från de företag som inte lidit skada genom den kinesiska importen under 2015. Klaganden hävdade att eftersom vinstmålet är den skäliga vinst som unionstillverkarna kunde ha uppnått om de inte hade lidit skada genom subventionerad import, kunde kommissionen inte per definition utgå från lönsamheten hos de unionstillverkare som redan lidit väsentlig skada genom subventionerad import. Som ett alternativ hävdade klaganden att vinstmålet kunde fastställas genom hänvisning till vinstmålet för traditionella cyklar (8 %) justerat uppåt med 1,5 % för att återspegla ytterligare teknik, högre mervärde och ytterligare investeringskrav. Klaganden hävdade att kommissionen i andra fall hade gjort avsteg från sin standardmetod för att fastställa vinstmålet genom hänvisning till relevanta omständigheter.
- (769) Kommissionen erinrar om att vinstmålet är den vinst som unionsindustrin som helhet kan uppnå utan skadevållande subventioner. Följaktligen kan den inte fastställas på grundval av den vinst som uppnåts av ett antal utvalda unionstillverkare. Detta påstående måste därför avvisas. Vad gäller det alternativa påståendet (att det vinstmål som använts i undersökningen beträffande traditionella cyklar justeras uppåt), erinrar kommissionen om att varje undersökning genomförs på grundval av de särskilda uppgifterna i det ärendet avseende den berörda produkten och inte de uppgifter som fastställts i undersökningar beträffande andra produkter. I detta särskilda fall bekräftade kommissionen att det vinstmål som användes var lämpligt och att det inte fanns någon anledning att använda sig av vinstmålet för en annan produkt. Således måste påståendet avvisas.
- (770) 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-skadevållande 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.
- (771) Dessutom fastställdes nivån för undanröjande av skada för de kinesiska exporterande tillverkare som endast sålde elcyklar som inte var märkesvaror med en minskning på 2,3 % av unionsindustrins icke-skadevållande priser. Denna justering motsvarar den andel kostnader för FoU och utformning som identifierades i redovisningen från de kontrollerade unionstillverkare som ingick i urvalet och återspeglar att dessa kostnader bärs genom märkesimportörernas verksamhet. Nivån för undanröjande av skada justerades i motsvarande mån, vilket medförde att

skademarginalen minskade med 3 %–5 %. Nämnade justering gjordes mot bakgrund av en begäran från Giant efter det slutliga utlämnandet av uppgifter. Denna begäran godtogs och den minskning av marginalen för målprisunderskridande som detta medförde utlämnades utan att det inkom några ytterligare synpunkter.

- (772) Nivån för undanröjande av skada för andra samarbetande företag och för alla övriga företag fastställs på samma sätt som storleken på subventioneringen för dessa företag (se skälen 577–579).

## 7.2. Slutgiltiga åtgärder

- (773) Mot bakgrund av ovanstående undersökningsresultat bör en slutgiltig utjämningstull införas på en nivå som är tillräcklig för att undanröja den skada som den subventionerade importen vållat, utan att den konstaterade storleken på subventioneringen överskrids.
- (774) Med hänsyn till den höga graden av samarbetsvilja från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida fastställdes tullsatsen för "alla övriga företag" till nivån för den högsta tullsats som fastställts för företagen i urvalet. Tullsatsen för alla övriga företag kommer att tillämpas på de företag som inte var samarbetsvilliga i undersökningen.
- (775) För de övriga samarbetsvilliga kinesiska företag som inte ingick i urvalet och som förtecknas i bilagan fastställs den slutgiltiga tullsatsen till den vägda genomsnittliga tullsats som gäller för de samarbetsvilliga företagen i urvalet.
- (776) De föreslagna utjämningstullsatserna blir då följande:

Tabell 25

### Slutgiltig utjämningstull

|                                                                               | Storleken på subventioneringen | Nivå för undanröjande av skada | Utejämningstullsats |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| Bodo Vehicle Group Co., Ltd.                                                  | 15,1 %                         | 73,4 %                         | 15,1 %              |
| Giant Electric Vehicle Co., Ltd.                                              | 3,9 %                          | 24,6 %                         | 3,9 %               |
| Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd | 8,5 %                          | 18,8 %                         | 8,5 %               |
| Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd                                             | 17,2 %                         | 79,3 %                         | 17,2 %              |
| Yadea Technology Group Co., Ltd                                               | 10,7 %                         | 62,9 %                         | 10,7 %              |
| Samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet                            | 9,2 %                          | 33,5 %                         | 9,2 %               |
| Alla övriga företag                                                           | 17,2 %                         | 79,3 %                         | 17,2 %              |

- (777) Den individuella företagsspecifika utjämningstullsats som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av de aktuella undersökningarna. Den återspeglar därför den situation som konstaterats under dessa undersökningar för det berörda företaget. Denna tullsats (i motsats till den landsomfattande tull som gäller för "alla övriga företag") gäller alltså enbart för import av produkter med ursprung i det berörda landet vilka tillverkats av det företag som omnämns. Importerade produkter som tillverkats av ett annat företag som inte specifikt omnämns i denna förordnings normativa del, däribland enheter som är närstående till dem som specifikt omnämns, kan inte dra nytta av dessa tullsats och ska omfattas av den tullsats som gäller "alla övriga företag".
- (778) Ett företag får begära att en individuell tullsats tillämpas om det ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska riktas till kommissionen. Begäran ska innehålla alla relevanta uppgifter som visar att ändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som gäller för det. 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*.
- (779) I syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av utjämningstullen bör nivån på tullen för alla övriga företag inte tillämpas enbart på de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna, utan också på de tillverkare som inte hade någon export till unionen under undersökningsperioden.

- (780) Enligt domstolens senaste rättspraxis <sup>(71)</sup> är det lämpligt att föreskriva en dröjsmålsränta vid återbetalning av slutgiltiga tullar, eftersom relevanta gällande bestämmelser om tullar inte föreskriver någon sådan och eftersom en tillämpning av nationella regler skulle leda till en otillbörlig snedvridning mellan ekonomiska aktörer beroende på vilken medlemsstat som väljs för förtullning.

#### 8. REGISTRERING OCH RETROAKTIVITET

- (781) Såsom anges ovan i skäl 21 offentliggjorde kommissionen den 3 maj 2018 genomförandeförordning (EU) 2018/671 (nedan kallad *registreringsförordningen*), <sup>(72)</sup> genom vilken elcyklar från Kina görs till föremål för registrering från och med den 4 maj 2018.
- (782) Den 18 juli 2018 offentliggjorde kommissionen genomförandeförordning 2018/1012, genom vilken en provisorisk antidumpningstull infördes på import av samma produkt med ursprung i Kina (nedan kallad *antidumpningsförordningen*) i en undersökning som hade inletts den 20 oktober 2017.
- (783) Från och med den 18 juli 2018 upphörde registreringen av import i syfte att skydda mot dumpad import genom antidumpningsförordningen. Vad gäller denna antisubventionsundersökning och mot bakgrund av ovanstående undersökningsresultat bör också registreringen av import för antisubventionsundersökningens syften upphöra i enlighet med artikel 24.5 i grundförordningen.
- (784) I detta fall har inga provisoriska utjämningsåtgärder tillämpats. Som en följd därav beslutade kommissionen att den slutgiltiga utjämningsstullen inte ska tas ut retroaktivt.

#### 9. PRISÅTAGANDE

- (785) Efter utlämnande av uppgifterna ingav en kinesisk exporterande tillverkare, Wetsen Corporation, ett prisåtagande.
- (786) Wetsen Corporation ingick inte i urvalet och även om företaget hade begärt en individuell undersökning avsågs denna ansökan tillsammans med alla andra ansökningar om individuell undersökning.
- (787) Prisåtagandet avsågs av flera anledningar, vilka meddelades till Wetsen Corporation i ett separat brev. Det var frågan om följande anledningar:
- För det första har Wetsen Corporation en närstående part utanför Kina som också tillverkar elcyklar.
  - För det andra fastställdes minimiimportpriset i prisåtagandet endast för tre viktiga typer av elcyklar och inte för alla typer som exporteras till unionen under undersökningsperioden.
  - För det tredje, eftersom det föreslagna minimiimportpriset per typ utgjorde det genomsnittliga försäljningspriset inom denna typ, skulle det ha gjort det möjligt för Wetsen Corporation att sälja elcyklar i högre prissegment till skadevållande priser samtidigt som företaget föreföll iakttä minimiimportpriset.

#### 10. UTLÄMNANDE AV UPPGIFTER

- (788) De berörda parterna underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för beslutet att rekommendera att en slutgiltig utjämningsstull införs på import av elcyklar med ursprung i Kina.
- (789) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 15.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036.

<sup>(71)</sup> Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 18 januari 2017, Wortmann mot Hauptzollamt Bielefeld, C-365/15, EU:C:2017:19, punkterna 35–39.

<sup>(72)</sup> EUT L 113, 3.5.2018, s. 4.



HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

1. Härmed införs en slutgiltig utjämningstull 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 slutgiltiga utjämningstullsats ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för de produkter som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

| Land        | Företag                                                                                                                                         | Slutgiltig utjämningstull | Taric-tilläggsnummer |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------|
| <b>Kina</b> | Bodo Vehicle Group Co., Ltd.                                                                                                                    | 15,1 %                    | C382                 |
|             | Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.                                                                                                      | 3,9 %                     | C383                 |
|             | Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd                                                                   | 8,5 %                     | C384                 |
|             | Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd                                                                                                               | 17,2 %                    | C385                 |
|             | Yadea Technology Group Co., Ltd                                                                                                                 | 10,7 %                    | C463                 |
|             | Andra samarbetsvilliga företag som förtecknas i bilaga I                                                                                        | 9,2 %                     | Se bilaga I          |
|             | Icke-samarbetsvilliga företag i antisubventionsundersökningen som samarbetar i den parallella antidumpningsundersökningen och anges i bilaga II | 17,2 %                    | Se bilaga II         |
|             | Alla övriga företag                                                                                                                             | 17,2 %                    | C999                 |

3. De individuella utjämningstullsats 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 hans eller hennes namn och befattning, med följande lydelse: "Jag intygar härmed att den (volym) elcyklar som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Folkrepubliken Kina. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta." Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Om inget annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas. Den dröjsmålsränta som ska betalas vid återbetalning som ger rätt till betalning av dröjsmålsränta ska vara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, och som gäller den första kalenderdagen i den månad då tidsfristen löper ut, plus en procentenhet.

### Artikel 2

Registreringen av import enligt genomförandeförordning (EU) 2018/671 om registrering av import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina ska upphöra. Ingen slutgiltig utjämningstull ska tas ut på den registrerade importen.

### Artikel 3

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

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

Utfärdad i Bryssel den 17 januari 2019.

*På kommissionens vägnar*

Jean-Claude JUNCKER

*Ordförande*

---

## BILAGA I

| Företagets namn                                       | Provins   | Taric-tilläggsnummer |
|-------------------------------------------------------|-----------|----------------------|
| Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.                | Jiangsu   | C386                 |
| Active Cycles Co., Ltd.                               | Jiangsu   | C387                 |
| Aigeni Technology Co., Ltd.                           | Jiangsu   | C388                 |
| Alco Electronics (Dongguan) Limited                   | Guangdong | C390                 |
| Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.               | Jiangsu   | C392                 |
| Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.                       | Jiangsu   | C393                 |
| Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd                     | Jiangsu   | C484                 |
| Changzhou Rich Vehicle Technology Co. Ltd             | Jiangsu   | C395                 |
| Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co. Ltd     | Jiangsu   | C398                 |
| Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.                    | Jiangsu   | C397                 |
| Cycleman E-Vehicle Co., Ltd                           | Jiangsu   | C400                 |
| Dongguan Benling Vehicle Technology Co. Ltd           | Guangdong | C401                 |
| Dongguan Honglin Industrial Co. Ltd                   | Guangdong | C402                 |
| Easy Electricity Technology Co., Ltd.                 | Hebei     | C451                 |
| Foshan Lano Bike Co., Ltd.                            | Guangdong | C405                 |
| Foshan Zenith Sports Co., Ltd.                        | Guangdong | C406                 |
| Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.                    | Guangdong | C410                 |
| Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.                 | Zhejiang  | C411                 |
| Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.     | Jiangsu   | C415                 |
| Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd | Jiangsu   | C416                 |
| Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.         | Jiangsu   | C417                 |
| Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.                       | Zhejiang  | C418                 |
| Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.          | Zhejiang  | C419                 |
| Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.                       | Zhejiang  | C420                 |
| Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.                      | Zhejiang  | C421                 |
| Jinhua Lvobao Vehicles Co. Ltd                        | Zhejiang  | C486                 |
| Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.                      | Zhejiang  | C422                 |
| Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.                      | Zhejiang  | C424                 |
| Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.                    | Jiangsu   | C425                 |
| Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.                 | Guangdong | C426                 |

| Företagets namn                                                            | Provins   | Taric-tilläggsnummer |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------|
| Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.                                           | Jiangsu   | C427                 |
| Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd                                     | Guangdong | C402                 |
| 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 Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.                             | Zhejiang  | C435                 |
| Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.                                    | Zhejiang  | C437                 |
| Pronordic E-Bikes Limited Company                                          | Jiangsu   | C438                 |
| Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.                                            | Guangdong | C442                 |
| Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.                        | Jiangsu   | C443                 |
| Skyland Sport Tech Co., Ltd.                                               | Tianjin   | C444                 |
| Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.                          | Jiangsu   | C446                 |
| Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd                                             | Jiangsu   | C487                 |
| Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.                                     | Tianjin   | C449                 |
| Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.                                           | Tianjin   | C450                 |
| Ubchoice Co., Ltd.                                                         | Guangdong | C452                 |
| Wettsen Corporation                                                        | Shandong  | C454                 |
| Wuxi Shengda Bicycles Co., Ltd och Wuxi Shengda Vehicle Technology Co.,Ltd | Jiangsu   | C458                 |
| Wuxi United Mobility Technology Inc                                        | Jiangsu   | C459                 |
| Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.                                         | Tianjin   | C462                 |
| Yong Qi (China) Bicycles Industrial Corp                                   | Jiangsu   | C464                 |
| Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.                                          | Zhejiang  | C466                 |
| Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.                                           | Zhejiang  | C467                 |
| Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.                                            | Zhejiang  | C468                 |
| Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.                          | Zhejiang  | C469                 |
| Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.                                       | Zhejiang  | C470                 |
| Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.                              | Zhejiang  | C472                 |
| Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd                                  | Zhejiang  | C488                 |
| Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.                                             | Zhejiang  | C473                 |

| Företagets namn                                                                                                                               | Provins  | Taric-tilläggsnummer |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------|
| Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.                                                                                              | Zhejiang | C474                 |
| Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.                                                                                                         | Zhejiang | C475                 |
| Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.                                                                                                      | Zhejiang | C477                 |
| Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.,<br>Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. och<br>Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang | C478                 |
| Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.                                                                                                    | Tianjin  | C480                 |

## BILAGA II

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

| Företagets namn                            | Provins   | Taric-tilläggsnummer |
|--------------------------------------------|-----------|----------------------|
| Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.            | Zhejiang  | C471                 |
| Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd. | Zhejiang  | C476                 |
| Zhongshan Qiangli Electronics Factory      | Guangdong | C479                 |