

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/73

av den 17 januari 2019

om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts 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) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾, särskilt artikel 9.4, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE**1.1. Inledande**

- (1) Den 20 oktober 2017 inledde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en antidumpningsundersökning beträffande import till Europeiska unionen (nedan kallad *unionen*) av pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor (nedan kallade *elcyklar*) med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina*) på grundval av artikel 5 i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2016/1036 (nedan kallad *grundförordningen*).
- (2) Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾.
- (3) Kommissionen inledde undersökningen till följd av ett klagomål som ingavs den 8 september 2017 av European Bicycle Manufacturers Association (nedan kallad *klaganden* eller *EBMA*). Klaganden svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda tillverkning av elcyklar. Klagomålet innehöll bevisning för dumpning och därav följande väsentlig skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.
- (4) Den 21 december 2017 inledde kommissionen en antisubventionsundersökning beträffande import till unionen av elcyklar med ursprung i Kina och påbörjade en separat undersökning. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽³⁾.

1.2. Registrering av import

- (5) Den 31 januari 2018 lämnade klaganden in en begäran om registrering av import av elcyklar med ursprung i Kina i enlighet med artikel 14.5 i grundförordningen. Den 3 maj 2018 offentliggjorde kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/671 (nedan kallad *registreringsförordningen*) ⁽⁴⁾ genom vilken elcyklar från Kina görs till föremål för registrering från och med den 4 maj 2018.

1.3. Provisoriska åtgärder

- (6) Den 18 juli 2018 införde kommissionen en provisorisk antidumpningstull på import till unionen av elcyklar med ursprung i Kina genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1012 ⁽⁵⁾ (nedan kallad *förordningen om provisorisk tull*).

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 353, 20.10.2017, s. 19).

⁽³⁾ Tillkännagivande om inledande av ett antisubventionsförfarande beträffande import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 440, 21.12.2017, s. 22).

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

⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1012 av den 17 juli 2018 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/671 (EUT L 181, 18.7.2018, s. 7).

- (7) I enlighet med skäl 7 i förordningen om provisorisk tull omfattade undersökningen av dumpning och skada perioden 1 oktober 2016 – 30 september 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden* eller *UP*) i tabeller, och undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattar perioden från och med den 1 januari 2014 till och med slutet av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.4. Efterföljande förfarande

- (8) Efter det att de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för införandet av en provisorisk antidumpningstull hade lämnats ut (nedan kallat *det preliminära utlämnandet*), lämnade klagandena, den kinesiska handelskammaren för import och export av maskiner och elektroniska produkter (nedan kallad CCCME), Collective of European Importers of Electric Bicycles (nedan kallad CEIEB), individuella icke-närstående importörer och individuella kinesiska exporterande tillverkare skriftliga inlagor med sina synpunkter på de preliminära undersökningsresultaten.
- (9) Parter som så begärde gavs tillfälle att bli hörda. Klagandena, CEIEB, icke-närstående importörer och en individuell kinesisk exporterande tillverkare hördes. Denna kinesiska exporterande tillverkare hördes en gång av förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (10) Kommissionen har beaktat de synpunkter som ingetts av berörda parter och har behandlat dem i denna förordning.
- (11) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för de slutgiltiga undersökningsresultaten. För att kontrollera svaren på frågeformuläret från icke-närstående importörer gjordes kontrollbesök på plats hos följande parter:
- BH BIKES EUROPE S.L. (Vitoria, Spanien)
 - BIZBIKE BVBA (Wielsbeke, Belgien)
 - NEOMOUV SAS (La Flèche, Frankrike)
- (12) Kommissionen underrättade alla berörda parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig antidumpningstull på import till unionen av elcyklar med ursprung i Kina (nedan kallat *det slutliga utlämnandet*).
- (13) Synpunkterna från de berörda parterna övervägdes och togs i beaktande där så var lämpligt.

1.5. Stickprovsförfarande

- (14) Förteckningen över kinesiska exporterande tillverkare som är upptagna i bilaga 1 till denna förordning ändrades för att beakta en namnändring från en kinesisk exporterande tillverkare till Easy Electricity Technology Co., Ltd. och en annan exporterande tillverkare, Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd, upptogs i bilaga 1.

1.6. Individuell undersökning

- (15) Sex exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet begärde formellt en individuell undersökning i enlighet med artikel 17.3 i grundförordningen. Tre av dessa företag var företagsgrupper med totalt sex närstående handlare. Två av de företag som formellt begärde en individuell undersökning begärde vidare även att bli behandlade som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden. Efter det preliminära utlämnandet upprepade fyra av dessa företag sin begäran om en individuell undersökning.
- (16) Såsom förklaras i skäl 47 i förordningen om provisorisk tull skulle en granskning av ett så stort antal ansökningar bli orimligt betungande och undersökningen skulle inte ha kunnat slutföras inom den tidsperiod som fastställs i grundförordningen. Dessutom var den ytterligare tidsperioden mellan de provisoriska och definitiva skedena inte tillräcklig för att kommissionen skulle kunna beakta ett så stort antal ansökningar. Kommissionen bekräftade därför sitt beslut att inte bevilja eventuella ansökningar om individuella undersökningar.

1.7. Marknadsekonomisk status

- (17) CCCME, Bodo Vehicle, Suzhou Rununion och Jinhua Vision upprepade sitt argument att eftersom punkt 15 a ii i avsnitt 15 i Kinas anslutningsprotokoll till Världshandelsorganisationen (nedan kallad WTO) hade upphört att gälla den 11 december 2016, borde förekomsten av dumpning fastställas på grundval av de kinesiska exporterande tillverkarnas inhemska priser och kostnader. Kommissionen behandlade detta påstående på det sätt som förklaras i avsnitt 3.1.1 i förordningen om provisorisk tull.
- (18) Kommissionen tillämpade den gällande lagstiftning som var tillämplig på denna undersökning, dvs. artikel 2.7 a och b i grundförordningen.
- (19) Giant Electric Vehicle (nedan kallad *Giant*) svarade på det preliminära utlämnandet och upprepade sina krav på att kommissionen skulle ha beviljat Giant marknadsekonomisk status, eftersom företaget ansåg att det uppfyllde kriterierna för marknadsekonomisk status i artikel 2.7 c i grundförordningen, särskilt kriterierna 1 och 3. I synnerhet ifrågasatte Giant kommissionens tolkning av statligt inflytande och hävdade att det inte var tillräckligt med ett möjligt statligt inflytande för att neka en ansökan om marknadsekonomisk status. Dessutom upprepade företaget sina argument att snedvridningen av aluminiumpriset inte var betydande.
- (20) Vad gäller kriterium 1 fann kommissionen att det förelåg större statligt inflytande i förhållande till aluminiummarknaden, såsom beskrivs i detalj i meddelandet av uppgifter avseende marknadsekonomisk status av den 3 maj 2018, det brev av den 29 maj i vilket Giants synpunkter avseende uppgifterna om marknadsekonomisk status och förordningen om provisorisk tull besvarades, särskilt skälen 88 och 89. Kommissionen fann att den kinesiska regeringen kan utöva full kontroll över aluminiummarknaden och reglerar aluminiummarknaden i syfte att förhindra arbitrage i ekonomiskt hänseende. Kommissionen fann att situationen medför en snedvriden aluminiummarknad i Kina ut utgör ett större statligt inflytande från den kinesiska regeringen. Snedvridningen på aluminiummarknaden är så stark att det inte finns något arbitrage och detta i sig utgör en betydande snedvridning.
- (21) Giant ifrågasatte aldrig kommissionens slutsatser om större statligt inflytande på den kinesiska aluminiummarknaden och den kinesiska regeringens fullständiga kontroll över denna marknad. Företaget påstod endast att det statliga inflytandet inte hade betydande inverkan i värdemässigt hänseende under undersökningsperioden. Kommissionen kan inte godta den föreslagna tolkningen som inte stöds av den rättspraxis till vilken Giant har hänvisat ⁽⁶⁾. Enligt rättspraxis medför kriterium 1 i själva verket att ett beviljande av marknadsekonomisk status är uteslutet om det föreligger större statligt inflytande på marknadskrafterna. Det stora statliga inflytandet i detta hänseende skulle inte stödja slutsatsen att marknadsekonomiska förhållanden råder för en tillverkare som verkar på en sådan marknad ⁽⁷⁾.
- (22) Således bekräftades kommissionens slutsatser avseende kriterium 1 i förordningen om provisorisk tull.
- (23) Vad gäller kriterium 3 hävdade Giant att kommissionen inte hade behandlat påståendena att de finansiella förmånerna var obetydliga och inte överförts från det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet utan utgör ett uttryck för legitima industripolitiska mål. Dessutom upprepade Giant att kommissionen skulle ha beaktat betydelsen av de markanvändningsrättigheter, vilka i princip beviljades gratis för deras livslängd på 50 år.
- (24) Kommissionen noterar att invändningarna avseende finansiella förmåner samt den metod som tillämpades i förhållande till markanvändningsrättigheterna redan har behandlats uttömmande i meddelandet om utlämnande av uppgifter avseende marknadsekonomisk status samt i brevet av den 29 maj 2018 som besvarade Giants synpunkter. Dessutom beskrivs kommissionens resonemang även i förordningen om provisorisk tull, särskilt i skälen 91 och 92.
- (25) Mot bakgrund av det resonemang som beskrivs i dessa dokument drog kommissionen slutsatsen att den förmånliga skattesatsen var en i princip permanent finansiell förmån av öppen karaktär som även kunde ha till syfte att locka till sig kapital till rabatterade satser och därigenom medföra en betydande snedvridning av konkurrensen under en lång tid. Kommissionen drog även slutsatsen att skatteavdraget för FoU-utgifter var löpande och inte begränsat i tiden och därför hade en liknande effekt. Slutligen erinrar kommissionen om att Giant i princip inte betalade för sina markanvändningsrättigheter (se skäl 21). Giant lade inte fram några nya argument.

⁽⁶⁾ Mål C-337/09 P, rådet mot Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group, EU:C:2012:471, punkterna 66 och 73. Se även mål C-26/96, Rotexchemie mot Hauptzollamt Hamburg-Waltershof, EU:C:1997:261, punkt 9 och mål C-338/10, GLS mot Hauptzollamt Hamburg-Stadt, EU:C:2012:158, punkt 20.

⁽⁷⁾ Mål C-337/09 P, rådet mot Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd, EU:C:2012:471, punkt 90: "Status som företag som verkar i en marknadsekonomi kan endast ges till en aktör om de kostnader som denna har och de priser som tillämpas följer av de fria marknadskrafterna och efterfrågan. Så är exempelvis inte fallet när staten har ett direkt inflytande över priset för vissa råmaterial eller för arbetskraft."

- (26) Således är kriterium 3, dvs. kravet på att det inte förekommer några betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet, inte uppfyllt.
- (27) CEIEB hävdade att det var diskriminerande att neka en kinesisk exporterande tillverkare marknadsekonomisk status, eftersom unionsindustrin köper aluminiumramar från Kina och därför även drar fördel av snedvridningen på den kinesiska aluminiummarknaden. CEIEB hänvisade även till unionsindustrins import av aluminiumramar från Kina under ett system för tullbefrielse. Dessa påståenden avvisades. Inköp från unionsindustrin ska inte beaktas vid analysen enligt artikel 2.7 c i grundförordningen, vilken har i syfte att undersöka huruvida en exporterande tillverkare har rätt att beviljas marknadsekonomisk status för fastställande av normalvärdet. Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att de inte var relevanta för fastställande av marknadsekonomisk status.

1.8. Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (28) Eftersom inga synpunkter inkommit gällande undersökningsperioden och skadeundersökningsperioden bekräftas skäl 7 i förordningen om provisorisk tull.

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1. Invändningar gällande produktdefinitionen

- (29) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull upprepade tre kinesiska exporterande tillverkare, en importör och CCCME sina krav som anges i skälen 57–63 i förordningen om provisorisk tull att pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor med en hastighet på upp till 45 km/h (nedan kallade *speedbikes*) skulle uteslutas från produktdefinitionen.
- (30) 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.
- (31) 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.
- (32) 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 antidumpnings- och antisubventionsåtgärder.
- (33) Kommissionen påpekar att det i skäl 65 i förordningen om provisorisk tull 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 32 i denna förordning. Argumentet avvisades därför.
- (34) Efter det slutliga utlämnandet hävdade CCCME att kommissionen lagt fram argumentet att ekonomiska aktörer snarare än konsumenter ändrar programmeringen av mjukvaran för att öka eller sänka hjälpmotorns hastighet för första gången i det slutliga utlämnandet. Detta uttalande är felaktigt. Såsom noterats i föregående skäl, hänvisades i skäl 65 i förordningen om provisorisk tull till alla typer av programmering av mjukvara, oberoende av vem som utför denna programmering. Det finns inte någonting som tyder på att skäl 65 i förordningen om provisorisk tull endast hänvisade till programmering av mjukvara som utfördes av konsumenter och inte omfattade programmering av mjukvara från ekonomiska aktörer. Kommissionen påpekar emellertid att ett inkluderande i det slutliga utlämnandet under alla omständigheter är tillräckligt för att göra det möjligt för alla berörda parter att lämna synpunkter.

- (35) 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.
- (36) 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⁽⁸⁾. 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, registrerings skyltar och hjälm godkänd för moped och krav på besiktning.
- (37) CCCME hävdade att resonemanget i skäl 70 i förordningen om provisorisk tull 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.
- (38) Klaganden upprepade sitt påstående 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.
- (39) Klaganden hävdade att konsumenternas uppfattning inte är en avgörande faktor för att fastställa produktdefinitionen i handelsförfaranden och hävdade att alla nivåer av pedalassisterade elcyklar med hjälpmotor är tillgängliga i de olika användningskategorierna (t.ex. 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.
- (40) 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).
- (41) 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 64 i förordningen om provisorisk tull.
- (42) Kommissionen bedömde att de påståenden som CCCME gjort ovan om utbytbarhet, lagstadgade krav och konsumenternas uppfattning var en upprepning av de som redan behandlats i skälen 67–73 i förordningen om provisorisk tull.

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. (Text av betydelse för EES) (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (43) 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 produktdefinitionen.
- (44) 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.
- (45) En berörd part hävdade att produktdefinitionen i undersökningen skulle begränsas till elcyklar i lägre prissegment. Elcyklar i mellan- och högre prissegment skulle undantas från produktdefinitionen, eftersom det påstods inte föreligger någon dumpning i mellan- och högre prissegment. Denna berörda part påstod att kvalitet och prestanda, pris, kostnader och vinstmarginal för elcyklar kan användas för att skilja mellan dessa marknadssegment.
- (46) Kommissionen erinrade om att den berörda produkten och den likadana produkten definierades på grundval av deras fysiska egenskaper. Kriterier såsom pris, kostnader och vinstmarginal kan inte användas för att definiera den berörda produkten⁽⁹⁾. Vad gäller kvalitet och prestanda påpekar kommissionen, utöver det faktum att den berörda parten inte har förklarat hur dessa faktorer ska mätas eller kvantifieras på ett systematiskt sätt, att kvalitet och prestanda kan beaktas genom justeringar för fysiska egenskaper. Även om de hade varit relevanta för att fastställa produktdefinition, vilket inte är fallet, noterar kommissionen i vart fall att fastän flera berörda parter har framställt likande krav under undersökningen, har ingen tillhandahållit någon relevant information som skulle ha motiverat eller medgett en möjlig uppdelning av marknaden. I avsaknad av bevisning var kommissionen i vilket fall som helst tvungen att avvisa detta argument och bekräftade de undersökningsresultat som anges i skäl 122 i förordningen om provisorisk tull.
- (47) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande produktdefinitionen, bekräftade kommissionen undersökningsresultaten i skälen 67–74 i förordningen om provisorisk tull.

3. DUMPNING

3.1. Jämförbart land

- (48) Det har inte inkommit några synpunkter avseende valet av unionsindustrin som jämförbart land eller förslag på alternativa jämförbara länder. Skäl 103 i förordningen om provisorisk tull bekräftas härmed.

3.2. Normalvärde

- (49) Såsom anges i skäl 103 i förordningen om provisorisk tull, fastställdes normalvärdet på grundval av de priser som faktiskt betalas eller skulle betalas i unionen för den likadana produkten. Inga synpunkter inkom i detta avseende.
- (50) Två kinesiska exporterande tillverkare ifrågasatte de värden som använts för normalvärdet, och angav exempel på par av produkttyper (produktkontrollnummer) där den ena, enligt den allmänna uppfattningen inom elcykelindustrin, skulle vara dyrare än den andra men faktiskt var billigare. Dessa exporterande tillverkare hävdade att kommissionen skulle justera normalvärde per produktkontrollnummer för att det skulle överensstämma bättre med de antagna kostnaderna för det material och de delar som använts.
- (51) Denna begäran avslogs, eftersom normalvärdet grundas på de priser som faktiskt betalas i unionen för den likadana produkten. Varje elcykel består av flera komponenter, vilka tillsammans med andra faktorer bestämmer försäljningspriset. Den kombinerade verkan från dessa komponenter och faktorer kan vägra tyngre än inverkan från prisskillnaderna på en särskild komponent, vilket de båda exporterande tillverkarna hävdar. Dessa båda exporterande tillverkare kan inte begära en justering för fysiska olikheter enligt artikel 2.10 a i förordningen.
- (52) Skälen 104–106 i förordningen om provisorisk tull bekräftas härmed.

⁽⁹⁾ Se mål T-394/13, Photo USA Electronic Graphic mot rådet, ECLI:EU:T:2014:964.

- (53) Efter det slutliga utlämnandet hävdade två exporterande tillverkare att den förklaring som tillhandahållits i skäl 51 inte var tillräcklig. Dessa exporterande tillverkare gav ett exempel på två produktkontrollnummer som endast skilde sig åt när det gällde hjälpmotorns effektnivå. I detta exempel var ett dyrare spann för normalvärdet tillämpligt på produktkontrollnumret med hjälpmotorn med lägre effekt än på produktkontrollnumret med hjälpmotor med högre effekt.
- (54) Kommissionen noterade att en sådan situation inte var typisk för det normalvärde som användes i undersökningen, eftersom produktkontrollnummer av dyrare karaktär i de flesta fall omfattades av dyrare spann för normalvärdet. Det genomsnittliga normalvärdet för produktkontrollnummer med högre motoreffekt är 60,8 % högre än produktkontrollnummer med lägre motoreffekt. Den situation som hänvisas till i skäl 53 kan uppkomma utan att detta äventyrar tillförlitligheten från detta normalvärde i syfte att åstadkomma en rättvis jämförelse, eftersom normalvärdet grundas på försäljningen i unionen från flera unionstillverkare. Denna försäljning omfattar prisskillnader som beror på de särskilda modeller som påverkar priset per produktkontrollnummer i produktsortimentet. Dessutom förefaller prisskillnaden i vissa fall förstärkas om den berörda produktens normalvärde presenteras i intervaller. Detta beror på att två produktkontrollnummer med en mycket liten prisskillnad kan visas i två olika intervaller om priserna ligger nära intervallernas gränser.
- (55) I avsaknad av andra påståenden avseende normalvärdet bekräftas därför skälen 104–106 i förordningen om provisorisk tull.

3.3. Exportpris

- (56) Eftersom det inte inkommit några synpunkter på exportpriset bekräftas skälen 107–109 i förordningen om provisorisk tull.

3.4. Jämförelse

- (57) En exporterande tillverkare hävdade att kommissionen inte skulle dra av kreditkostnader mellan tillverkaren och dess närstående försäljningsföretag i Europa. Denna begäran godtogs. Detta medförde en justering av exportpriset på mindre än 1 %.
- (58) Samma exporterande tillverkare frågade om normalvärdet omfattade förpackningskostnader, och i så fall om jämförelsen med exportpriset gjordes "packad till packad". Denna begäran godtogs för alla exporterande tillverkare, eftersom normalvärdet fastställdes på grundval av förpackade likadana produkter. Detta medförde en justering av exportpriset på mindre än 1 %.
- (59) I skäl 116 i förordningen om provisorisk tull uppmanade kommissionen berörda parter att tillhandahålla en tillförlitlig och kontrollerbar kvantifiering av kostnaderna för en justering enligt artikel 2.10 k i grundförordningen för att beakta märkesimportörernas kostnader för utformning, marknadsföring och forskning och utveckling (FoU).
- (60) Två kinesiska exporterande tillverkare i urvalet ansökte om en justering enligt artikel 2.10 k i grundförordningen och lade fram bevisning från sina märkesimportörer i unionen i detta hänseende. Den bevisning som lagts fram bestod av uppgifter från de berörda importörerna avseende kostnader för FoU och utformning. Dessa importörer hade inspekterats som del av denna undersökning.
- (61) Kommissionen beaktade de uppgifter som ingetts för att motivera ansökningarna och godtog att vissa kostnader för FoU och utformning var nödvändiga för märkesimportörernas verksamhet. Den kunde emellertid inte godta uppgifterna från de importörer som de exporterande tillverkarna valt ut, eftersom dessa uppgifter inte enbart avsåg kostnader för FoU och utformning från märkesimportörer. De väsentliga skillnaderna i de rapporterade kostnadskategorierna uttryckta som en procentandel av de två märkesimportörernas omsättning utgjorde inte något representativt underlag för att kunna fastställa de kostnader som behövdes för att kunna göra den begärda justeringen.
- (62) Kommissionen kunde emellertid fastställa dessa kostnader i bokföringen från de kontrollerade unionstillverkarna i urvalet, vilka tillhandahöll underlaget för normalvärdet i denna undersökning. De kontrollerade unionstillverkarna i urvalet ansågs därför utgöra ett tillförlitligt underlag för en justering av normalvärdet för kostnader för FoU och utformning enligt artikel 2.10 k.
- (63) Mot denna bakgrund justerade kommissionen normalvärdet med 2,3 % för de tre kinesiska exporterande tillverkarna som endast sålde elcyklar som inte utgjorde märkesprodukter, dvs. de tillverkade elcyklar i Kina för varumärkesinnehavare i unionen.

- (64) Unionsindustrin noterade de ursprungliga kraven på FoU-, utformnings- och andra justeringar som framstälts av de två kinesiska exporterande tillverkarna och hävdade att sådana krav inte skulle godtas. Den hävda även att den justering på 2,3 % som kommissionen gjort inte skulle tillämpas på en annan kinesisk exporterande tillverkare som inte hade ansökt om justering.
- (65) Vad gäller justeringen på 2,3 % lade kommissionen emellertid finansiella uppgifter från unionsindustrin till grund. Dessa justeringar för de tre berörda kinesiska exporterande tillverkarna var vidare nödvändiga för en rättvis och rimlig jämförelse mellan exportpriset och normalvärdet. Unionsindustrins begäran avvisades därför.
- (66) I sina synpunkter efter det slutliga utlämnandet hävdade de tre kinesiska exporterande tillverkarna att justeringen för FoU och utformning inte skulle ha grundats på de kontrollerade uppgifterna från unionsindustrin, utan på uppgifter från två icke-närstående importörer som de exporterande tillverkarna tillhandahållit efter det preliminära utlämnandet. Dessa importörer hävdade även att kommissionen inte hade beaktat alla relevanta kostnadsskillnader som var nödvändiga för prisjämförelsen. En exporterande tillverkare hävdade att justeringen av normalvärdet på 2,3 % var för låg jämfört med dess egna kostnader i samband med den varumärkesrelaterade verksamheten.
- (67) Kommissionen har redogjort tillräckligt för källan till denna justering i skäl 61 och noterar att endast de kostnader som har samband med den importerande varumärkesinnehavarens verksamhet och överstiger kostnaderna för en standardimportör kan beaktas vid denna justering.
- (68) När det gäller påståendet att kommissionen istället skulle ha använt uppgifterna från de två icke-närstående importörerna, noterar den följande punkter: Uppgifter från unionsindustrin har tidigare använts som källa för en sådan justering i förfarandet avseende vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Kina⁽¹⁰⁾, men kommissionen har även använt uppgifter från icke-närstående importörer, såsom i förfarandet avseende vissa skodon med överdelar av läder med ursprung i Kina och Vietnam⁽¹¹⁾. I detta fall fann kommissionen att det var lämpligt att använda uppgifter från de unionstillverkare som hade kostnader som hänförde sig till varumärkesprofilering.
- (69) För det första kunde kommissionen samla in fullständiga uppgiftsserier från alla tillverkare genom att använda unionstillverkarnas uppgifter. Därför är de uppgifter som används mer representativa än uppgifter från två icke-närstående importörer.
- (70) För det andra har kommissionen inte kontrollerat de uppgiftsserier som tillhandahållits av de två icke-närstående importörerna, eftersom de ingavs efter kontrollbesöken hade ägt rum. Däremot har uppgifterna från unionstillverkarna särskilt kontrollerats.
- (71) Kommissionen noterar vidare att eftersom uppgifterna från unionsindustrin användes för att beräkna normalvärdet samt för att beräkna det icke-skadevällande priset var det mer konsekvent att tillämpa uppgifter från samma företag.
- (72) Efter det slutliga utlämnandet begärde Giant att justeringarna på 2,3 % för FoU och utformning skulle tillämpas på en del av företagets försäljning där denna verksamhet utfördes av deras kund, nämligen den importerande varumärkesinnehavaren. Denna justering godkändes, vilket gjorde att företagets dumpningsmarginal minskade med 1,2 %. Detta resultat meddelades och blev inte föremål för ytterligare synpunkter.
- (73) Tre kinesiska exporterande tillverkare upprepade de påståenden som gjorts före det preliminära utlämnandet såsom anges i skälen 118–122 i förordningen om provisorisk tull, att det produktkontrollnummer som kommissionen använt under undersökningen skulle utvidgas till att omfatta övriga inslag.
- (74) Dessa tre kinesiska exporterande tillverkare tillhandahöll inte någon ny information som medgav en ny undersökning av denna begäran. Mot denna bakgrund bekräftades undersökningsresultaten i skälen 121–122 i förordningen om provisorisk tull.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/140 av den 29 januari 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och om slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Folkrepubliken Kina samt om avslutande av undersökningen av import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Indien (EUT L 25, 30.1.2018, s. 6).

⁽¹¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1472/2006 av den 5 oktober 2006 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa skodon med överdelar av läder med ursprung i Folkrepubliken Kina och Socialistiska republiken Vietnam och om slutgiltigt uttag av den preliminära antidumpningstull som införts på sådan import (EUT L 275, 6.10.2006, s. 1).

- (75) Dessa tre kinesiska exporterande tillverkare upprepade samma påståenden efter det slutliga utlämnandet, utan att tillhandahålla någon ny information. I motsats till vad de hävdade i sina senaste synpunkter har kommissionen noggrant beaktat den bevisning som framlagts av de kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet och all annan tillgänglig information och förklarar sina slutsatser i skälen 118–122 i förordningen om provisorisk tull.
- (76) En kinesisk exporterande tillverkare begärde bevisning avseende handelsled för unionsindustrins försäljning på den inhemska marknaden, vilken användes vid beräkningen av normalvärdet, för att kunna bedöma om det var motiverat att begära en justering av handelsled enligt artikel 2.10 d i i grundförordningen. Denna information, vilken alla berörda parter, inbegripet den kinesiska exporterande tillverkaren själv, ansåg vara konfidentiell tillgängliggjordes i etapper för de berörda parterna i den offentliga versionen. Den visade att över 85 % av unionstillverkarna i urvalet var återförsäljare.
- (77) Efter att den nya bevisningen inkluderats i den offentliga versionen ingav den kinesiska exporterande tillverkaren en begäran om justering av handelsled. Eftersom nämnda kinesiska exporterande tillverkare hade närstående försäljningsföretag i unionen ansåg den att de justeringar av dess exportpris som gjorts under artikel 2.9 i grundförordningen ändrade handelsleden för dess försäljning från återförsäljare till distributörer. Samma argument framfördes efter det slutliga utlämnandet. Kommissionen noterade att justeringar enligt artikel 2.9 i grundförordningen är avsedda att undanröja verkan från närstående importörer i unionen och inte att ändra försäljningens handelsled, vilket huvudsakligen (vanligtvis över 85 %) omfattade återförsäljare. Efter översyn av de argument som lagts fram avvisade kommissionen detta påstående.

3.5. Dumpningsmarginaler

- (78) Såsom anges i avsnitt 3 beaktade kommissionen synpunkter från berörda parter och gjorde en ny beräkning av dumpningsmarginalerna för alla kinesiska exporterande tillverkare.
- (79) De slutgiltiga dumpningsmarginalerna, uttryckta i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Tabell 1

Slutgiltiga dumpningsmarginaler

Företag	Slutgiltig dumpningsmarginal
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	32,8 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %
Andra samarbetsvilliga företag	48,6 %
Alla övriga företag	100,3 %

4. SKADA

4.1. Definition av unionsindustrin och tillverkningen i unionen

- (80) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull och de synpunkter som erhållits undersökte kommissionen ytterligare situationen för vissa unionstillverkare av den likadana produkten, vilka hade rapporterat import av den berörda produkten såsom anges i skälen 130–132 i förordningen om provisorisk tull.
- (81) I enlighet med artikel 4.1 a i grundförordningen fastställde kommissionen att sex företag som ursprungligen ansågs utgöra del av unionsindustrin skulle undantas från definitionen av unionsindustrin. Efter synpunkter på detta gjorde kommissionen en ny bedömning av situationen för dessa sex företag och drog slutsatsen att intresset från deras importverksamhet översteg intresset från deras tillverkningsverksamhet. Mot denna bakgrund undantog den dessa sex företag från definitionen av unionsindustrin.

- (82) Eftersom sex unionstillverkare undantogs från definitionen av unionsindustrin, utgörs unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen av de återstående 31 tillverkarna.
- (83) Skadeindikatorerna för marknadsandelar, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, antal anställda och produktiviteten reviderades i motsvarande mån såsom beskrivs i skälen 106, 113 och 121.

4.2. Förbrukning i unionen

- (84) I avsaknad av synpunkter på förbrukningen i unionen bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 133–135 i förordningen om provisorisk tull.

4.3. Import från Kina

- (85) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull upprepade CCCME sin begäran om att källan och den detaljerade exportstatistik som klaganden ingivit skulle lämnas ut och sitt påstående att beskrivningen av den metod som klaganden använt för att fastställa den berörda produkten inte var tillräckligt detaljerad. CCCME tillhandahöll inte heller några nya eller ytterligare argument för att stödja dessa påståenden, vilka redan har behandlats i skälen 143–148 i förordningen om provisorisk tull. Påståendena avvisades därför.
- (86) Efter det slutliga utlämnandet ifrågasatte CCCME att marknadsandelen för den kinesiska importen och importen från övriga tredjeländer var oförändrad trots att sex tillverkare undantagits från definitionen av unionsindustrin såsom anges i skäl 82. I detta avseende ska det noteras att marknadsandelen beräknas som en procentandel av unionens totala förbrukning. Såsom anges i skäl 84 har förbrukningen i unionen inte reviderats sedan offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull. Därför är även marknadsandelarna för den kinesiska importen och importen från övriga tredjeländer oförändrade.
- (87) En icke-närstående importör hävdade att minskningen av priserna på import från Kina inte berodde på illojala handelsmetoder utan på minskade kostnader för litium och den intensiva konkurrensen för att vinna marknadsandelar i unionen. Emellertid förklarade denna importör inte hur denna utveckling skulle vederlägga undersökningsresultaten i förordningen om provisorisk tull, särskilt slutsatserna om dumpning. Påstående måste därför avvisas och resonemanget i skälen 151–158 i förordningen om provisorisk tull bekräftas.
- (88) CCCME och vissa exporterande tillverkare hävdade att kommissionen hade gjort en felaktig bedömning av den genomsnittliga prisutvecklingen på kinesisk import genom att fastställa att priset var betydligt lägre än det genomsnittliga priset för unionstillverkare och tredjeländer. Dessa parter påstod att det genomsnittliga priset för den kinesiska importen inte avslöjade någonting om ett eventuellt prisunderskridande, eftersom det saknades en likvärdighetsanalys, dvs. en analys på grundval av produkttyp. De hävdade att kommissionen skulle erkänna att det sjunkande genomsnittliga priset för kinesisk import även skulle kunna återspegla en förändring i produktmixen.
- (89) Såsom anges i skäl 154 i förordningen om provisorisk tull håller kommissionen med om att en ändring i produktmixen kan påverka utvecklingen av det genomsnittliga priset på import från Kina. Emellertid kvarstår det faktum att de genomsnittliga priserna för import från Kina kontinuerligt och avsevärt har legat under de genomsnittliga priserna för alla andra försörjningskällor trots att CCCME själv hävdar att kvaliteten på den berörda produkten har förbättrats och utvidgats till högre prissegment. Dessutom krävs det att denna minskande trend beaktas mot bakgrund av de likvärdighetsanalyser som har lett fram till slutsatserna om väsentligt prisunderskridande och dumpning.
- (90) Vad gäller beräkningen av prisunderskridandet hävdade en kinesisk exporterande tillverkare med närstående importörer i unionen att kommissionen skulle ha använt de rapporterade cif-värdena för dess import istället för att använda ett konstruerat cif-värde. Nämnade tillverkare begärde att den metod som använts för att fastställa cif-värdet vid beräkningarna av prisunderskridandet skulle lämnas ut. Vidare påstod tillverkaren att kommissionen genom att använda en sådan metod på ett konstgjort sätt hade höjt dess priser till nivån vid unionsgränsen, vilket inte är det avgörande tidpunkten när den konkurrerar med unionstillverkare. Tillverkaren hävdade även att det med en sådan metod införs en skillnad i handelsled som gjorde prisjämförelsen orättvis.
- (91) Inledningsvis noterar kommissionen att den i vederbörlig ordning har lämnat ut uppgifter till alla berörda parter, inbegripet den aktuella kinesiska exporterande tillverkaren, om den metod som använts för beräkningen av prisunderskridandet (unionsindustrins enhetspris jämfördes med varje exporterande tillverkares enhetspris per

produkttyp och skillnaden multiplicerades med den kvantitet som den exporterande tillverkaren hade exporterat). Vidare avvisades samma begäran avseende konstruktionen av exportpriset för denna kinesiska exporterande tillverkare vid beräkningen av dumpningen såsom anges i skäl 75. Av samma anledning, nämligen beräkningen av cif-priset, ändras inte försäljningens handelsled, vilket huvudsakligen (vanligtvis över 85 %) omfattade återförsäljare, är kommissionen tvungen att avvisa kravet på beräkningen av prisunderskridandet. Slutligen kan kommissionen inte använda de rapporterade cif-priserna vid beräkningen av prisunderskridandet, eftersom den underliggande försäljningen ägde rum mellan närstående parter. Dessutom fastställde den aktuella kinesiska exporterande tillverkaren inte hur dessa priser kunde vara tillförlitliga trots detta förhållande.

- (92) Efter det slutliga utlämnandet upprepade samma berörda part den begäran som anges i skäl 90.
- (93) Kommissionen erinrar om att det inte föreskrivs någon särskild metod för att fastställa prisunderskridandemarginalen i grundförordningen. Kommissionen har därför ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller denna faktor. Denna skönsmässiga bedömning begränsas av kravet på att slutsatser ska grundas på faktiska bevis och på en objektiv granskning, såsom krävs i artikel 3.2 i grundförordningen. Det bör även erinras om att det särskilt föreskrivs i artikel 3.3 i grundförordningen att frågan huruvida det föreligger ett betydande prisunderskridande ska undersökas på nivån för den dumpade importen och inte på nivån för några efterföljande återförsäljningspriser på unionsmarknaden.
- (94) Mot denna bakgrund, när det gäller de faktorer som beaktas vid beräkningen av prisunderskridandet (särskilt exportpriset), krävs det att kommissionen fastställer det första tillfälle när konkurrensen äger rum (eller kan äga rum) med unionstillverkare på unionsmarknaden. Detta utgör i praktiken inköpspriset från den första icke-närstående importören, eftersom företaget i princip kan välja att förvärva varorna antingen från unionsindustrin eller från utländska leverantörer. Bedömningen ska grundas på exportpriset vid unionens gräns, vilket anses vara en nivå som är jämförbar med unionsindustrins pris från fabrik. Vad gäller exportförsäljning genom närstående importörer ska jämförelsen göras precis efter det att varorna korsar unionsgränsen och inte i ett senare skede i distributionskedjan, t.ex. vid försäljningen av varan till slutkonsumenten. Således, genom en analog tillämpning av det tillvägagångssätt som tillämpas vid beräkningen av dumpningsmarginalen, konstrueras exportpriset på grundval av återförsäljningspriset till den första oberoende kunden, vederbörligen justerat enligt artikel 2.9 i grundförordningen. Eftersom detta är den enda artikeln i grundförordningen som ger vägledning med avseende på beräkningen av exportpriset är en analog tillämpning motiverad.
- (95) Genom ett sådant tillvägagångssätt garanteras även överensstämmelse i situationer där en exporterande tillverkare säljer varor direkt till en icke-närstående kund (oberoende av om det frågan om en importör eller en slutkonsument) eftersom återförsäljningspriser per definition inte skulle användas i en sådan situation. Ett annat tillvägagångssätt skulle leda till diskriminering mellan exporterande tillverkare som enbart grundas på vilka försäljningskanaler de använder. Kommissionen anser att fastställandet av det relevanta importpriset för beräkningen av prisunderskridandet inte bör påverkas av huruvida exporten görs till närstående eller oberoende aktörer i unionen. Genom den metod som kommissionen tillämpar säkerställs att båda omständigheterna behandlas på samma sätt.
- (96) För att möjliggöra en rättvis jämförelse och komma fram till ett tillförlitligt cif-pris är det därför motiverat att den närstående importörens försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst från återförsäljningspriset till icke-närstående kunder dras av. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (97) CCCME och fyra kinesiska exporterande tillverkare hävdade att den prisskillnad som uppkom på nivån för OEM-kunder inte beaktades vid avvisandet av deras begäran om en justering av handelsled enligt skäl 157 i förordningen om provisorisk tull. Dessa berörda parter hävdade att det för en rättvis prisjämförelse krävdes en justering uppåt före import för att återspegla påslaget för OEM-kunder och varumärkesinnehavare. Samma argument upprepades efter utlämnandet av uppgifter.
- (98) Såsom redan angetts i skäl 157 i förordningen om provisorisk tull har kommissionen beaktat begäran om en justering av handelsled och dragit slutsatsen att det inte finns någon klar och tydlig prisskillnad för OEM-försäljning och försäljning till varumärkesinnehavare i unionen. Det skulle undergräva slutsatserna från undersökningen att det inte finns någon klar och tydlig prisskillnad för OEM-försäljning och försäljning till varumärkesinnehavare i unionen om de kinesiska importpriserna justerades uppåt med varumärkesimportörernas påslag som påstås återspegla en skillnad i handelsled. Påståendet avvisades därför.

- (99) Efter det preliminära utlämnandet framförde Giant synpunkter avseende beräkningen av den konventionella tullsatsen vid import från närstående företag som agerar som importörer. Företaget hävdade att storleken på den konventionella tullsatsen skulle grundas på det faktiska och inte det konstruerade cif-värdet. Denna begäran godtogs. Den justerade prisunderskridandemarginalen uppgick till mellan 16,2 % och 43,2 %, såsom anges i tabell 2.

Tabell 2

Prisunderskridandemarginaler

Företag	Prisunderskridandemarginal
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	41,4 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	19,4 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	16,2 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	43,2 %

- (100) I avsaknad av andra synpunkter avseende importen från Kina och med hänsyn till justeringen av beräkningen av prisunderskridandet som anges i skäl 99, bekräftade kommissionen alla andra slutsatser som anges i skälen 136–157 i förordningen om provisorisk tull.

4.4. Unionsindustrins ekonomiska situation**4.4.1. Allmänna anmärkningar**

- (101) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull hävdade en importör att kommissionen skulle förklara hur den hade erhållit och uppskattat resultatindikatorerna, eftersom de som tillhandahölls i förordningen om provisorisk tull inte överensstämde med de siffror som unionstillverkarna i urvalet hade tillhandahållit. Importören påpekade särskilt att ingen av unionstillverkarna i urvalet hade rapporterat någon nedgång av tillverkning och försäljning.
- (102) Kommissionen hänvisar till skäl 162 i förordningen om provisorisk tull, där den förklarar att makroindikatorerna inte enbart grundades på den information som samlats in från unionstillverkarna i urvalet, utan även från den marknadsinformation som ingetts av European Bicycle Industries (nedan kallad CONEBI) samt importstatistik.
- (103) Såsom förklaras i skäl 163 i förordningen om provisorisk tull använde kommissionen de uppgifter som CONEBI ingett och som kontrollerats av kommissionen för förbrukningen. Unionsindustrins försäljningsvolym erhöles genom att importen drogs av från de totala uppgifterna om förbrukning. Produktionen uppskattades på grundval av de relevanta andelarna för försäljning och tillverkning som kontrollerats från de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (104) Såsom anges i skäl 164 i förordningen om provisorisk tull tillämpade kommissionen den metod som beskrivs i klagomålet, på vilken inga synpunkter har lämnats under undersökningen.
- (105) I avsaknad av andra synpunkter bekräftade kommissionen skälen 159–166 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2. Makroekonomiska indikatorer**4.4.2.1. Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande**

- (106) Efter undantagandet av vissa företag från definitionen av unionsindustrin såsom förklaras i skälen 80–83, justerades siffrorna för tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande i unionen såsom anges i tabell 3.

Tabell 3

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, unionstillverkarna i urvalet och inlagor från berörda parter

- (107) Unionsindustrins tillverkningsvolym ökade således med 28 % under skadeundersökningsperioden trots en minskning på 3 % mellan 2016 och undersökningsperioden. Produktionskapaciteten ökade med 34 % mellan 2014 och undersökningsperioden. Produktionskapaciteten ökade med 50 % mellan 2014 och 2016 och minskade sedan med 9 % mellan 2016 och undersökningsperioden. Kapacitetsutnyttjandet minskade från 75 % 2014 till 72 % under undersökningsperioden med en minskning från 75 % till 66 % mellan 2014 och 2016 och en ökning från 66 % till 72 % mellan 2016 och undersökningsperioden. De tendenser som beskrivs i förordningen om provisorisk tull var därför desamma för tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande efter justeringen av de företag som utgjorde unionsindustrin.
- (108) CCCME och fyra exporterande tillverkare hävdade att ökningen av tillverkningen inte tydde på någon skada. Vidare påpekade de att unionstillverkarna hade ökat sin kapacitet från 2014 och 2016. Dessa berörda parter hävdade att detta endast var möjligt, eftersom unionsindustrin inte fick någon konkurrens förrän 2016, vilket skulle ha erkänts i deras klagomål. De hävdar att unionsindustrin byggde upp en stor överkapacitet mellan 2014 och 2016 till dess de förstod att denna överskotts kapacitet påverkade deras lönsamhet och minskade kapaciteten för att förbättra lönsamheten när försäljningen var fortsatt stark. De noterade emellertid att kapacitetsutnyttjandet fortsatt var starkt och att den minskning som observerades 2015–2016 motsvarade en väsentlig kapacitetsökning.
- (109) Kommissionen noterade att det inte uppgavs i klagomålet att unionsindustrin inte utsattes för konkurrens mellan 2014 och 2016. Såsom anges i skäl 169 i förordningen om provisorisk tull berodde ökningen av tillverkningen på den ökade konsumtionen. Emellertid utvecklade sig tillverkningen och konsumtionen i betydande och allt större utsträckning åt olika håll efter 2015, vilket medförde en press på försäljningen och fortsatt förlust av marknadsandelar. På liknande sätt ökade kapaciteten i samma takt som konsumtionen fram till 2016 och försämringen av kapacitetsutnyttjandet var således kopplat till samma mönster. Dessutom, såsom förklaras i skäl 172 i förordningen om provisorisk tull, har indikatorerna för kapacitet och kapacitetsutnyttjande begränsad betydelse vad gäller lönsamheten.
- (110) Efter utlämnandet av uppgifterna hävdade CEIEB att det inte fanns något samband mellan försämringen av kapaciteten och kapacitetsutnyttjandet och dumpad import från Kina, eftersom det var svårt att fastställa vilken del av kapaciteten som användes för konventionella cyklar och vilken för elcyklar, och eftersom tillverkningen av konventionella cyklar minskade med 3,7 % år 2016 enligt de siffror som CONEBI offentliggjort.
- (111) Kommissionen erinrar om att kapaciteten och kapacitetsutnyttjandet kontrollerades med avseende på den undersökta produkten och inte omfattade konventionella cyklar. Påståendet avvisades därför.
- (112) I avsaknad av andra synpunkter avseende tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande och med beaktande av den justering som gjorts i skäl 106, bekräftade kommissionen de slutsatser som fastställdes i skälen 167–172 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.2. Försäljningsvolym och marknadsandel

- (113) Efter undantagandet av vissa företag från definitionen av unionsindustrin såsom anges i skälen 80–83, justerades uppgifterna om unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel.

Tabell 4

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, unionstillverkarna i urvalet och inlagor från berörda parter

- (114) Unionsindustrins försäljningsvolym ökade således med 20 % under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins försäljningsvolym ökade med 25 % mellan 2014 och 2016 och minskade sedan med 4 % mellan 2016 och undersökningsperioden. Unionsindustrins marknadsandel minskade betydligt, från 75 % år 2014 till 51 % under undersökningsperioden. De tendenser som beskrivs i förordningen om provisorisk tull förändrades inte med avseende på försäljningsvolym och marknadsandel efter justeringen av de företag som utgjorde unionsindustrin.
- (115) Efter det slutliga utlämnandet hävdade CCCME att den sammantagna försäljningsökningen på 20 % under skadeundersökningsperioden måste anses utgöra ett starkt resultat och kan inte tyda på väsentlig skada.
- (116) Dock måste ökningen av unionsindustrins försäljning med 20 % betraktas mot bakgrund av ökningen av konsumtionen i unionen med 74 % under samma period, såsom anges i tabell 2 i förordningen om provisorisk tull. Kommissionen fann inte något som talade för att en försäljningsökning som var så mycket lägre än ökningen av konsumtionen kunde anses utgöra ett starkt resultat och utgöra en indikation på väsentlig skada.
- (117) CCCME hävdade även att de unionstillverkare som stödde klagomålet, enligt informationen i klagomålet, endast drabbades av en smärre minskning av marknadsandelar på 2 procentenheter under skadeundersökningsperioden. Denna blygsamma minskning påstods bekräfta att klagandena inte hade lidit väsentlig skada från import av den berörda produkten.
- (118) Enligt artikel 3.1 i grundförordningen definieras begreppet skada som "väsentlig skada för unionsindustrin". Således ska kommissionen bedöma skada för unionsindustrin i dess helhet och inte enbart för klagandena. Kommissionen fann att unionsindustrin förlorat betydande marknadsandelar på 24 procentenheter. Det faktum att vissa unionstillverkare förlorade mindre (eller större) marknadsandel än andra innebär inte att denna slutsats ifrågasätts.
- (119) I avsaknad av andra synpunkter med avseende på försäljningsvolym och marknadsandel och med hänsyn till den justering som gjorts i skäl 113, bekräftar kommissionen alla andra slutsatser som fastställs i skälen 173–176 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.3. Tillväxt

- (120) I avsaknad av synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som fastställts i skäl 177 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.4. Sysselsättning och produktivitet

- (121) Efter undantagandet av vissa företag från definitionen av unionsindustrin såsom anges i skälen 80–83, justerades uppgifterna om unionsindustrins sysselsättning och produktivitet.

Tabell 5

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, unionstillverkarna i urvalet och inlagor från berörda parter

- (122) Sysselsättningsnivån inom unionsindustrin ökade således med 40 % under skadeundersökningsperioden. Den största delen av denna ökning skedde mellan 2014 och 2016. Sysselsättningen ökade med 1 procentandel mellan 2016 och undersökningsperioden. Eftersom sysselsättningen ökade snabbare än tillverkningen minskade produktiviteten med 9 %. De tendenser som beskrivs i förordningen om provisorisk tull för sysselsättning och produktivitet var därför oförändrade efter justeringen.
- (123) I avsaknad av andra synpunkter avseende sysselsättning och produktivitet och med beaktande av den justering som gjordes i skäl 121, bekräftade kommissionen alla andra slutsatser som fastställs i skälen 178–180 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.5. Dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning

- (124) I avsaknad av andra synpunkter avseende dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning bekräftade kommissionen de slutsatser som fastställts i skälen 181–182 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.3. Mikroekonomiska indikatorer

4.4.3.1. Priser och faktorer som påverkar priserna

- (125) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade CEIEB, CCCME och fyra andra exporterande tillverkare att ökningen av unionsindustrins genomsnittliga priser med 15 % talade emot kommissionens slutsats att den kinesiska importen medförde att prisökningar som annars skulle ha ägt rum förhindrades eller att unionsindustrins möjligheter att öka sina priser motverkades.
- (126) För det första påpekar kommissionen att referensåret för mätningen av denna ökning var 2014 när unionsindustrin uppvisade en mycket låg lönsamhetsnivå och den lägsta vinstmarginalen under skadeundersökningsperioden. För det andra återspeglade ökningen av de genomsnittliga priserna utvecklingen av de genomsnittliga produktionskostnaderna och gick inte utöver dessa. För det tredje, såsom anges i skäl 185 i förordningen om provisorisk tull, innebär 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 element och slutsatser avseende prisunderskridandet håller kommissionen inte med om att ökningen av de genomsnittliga priserna för de produkter som unionsindustrin säljer talar emot att prisökningar som annars skulle ha ägt rum förhindras eller förekomsten av en prisnedgång.

4.4.3.2. Arbetskraftskostnader

- (127) Efter införandet av de provisoriska åtgärderna inkom inga synpunkter avseende arbetskraftskostnaderna för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Därför bekräftade kommissionen de slutsatser som fastställts i skälen 186–187 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.3.3. Lagerhållning

- (128) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade CEIEB att kommissionen i sin skadeanalys inte samtidigt kunde definiera slutet av försäljningssäsongen till mitten av juli vid bedömningen av villkoren för registrering och till slutet av september vid bedömningen av lagerhållningens betydelse. Vidare påstod CEIEB att ökningen av lagren var obetydlig mellan 2016 och undersökningsperioden.
- (129) Kommissionen ansåg att försäljningssäsongen sträckte sig från mars till september. I registreringsförordningen ansåg kommissionen att det var rimligt att anta att en ytterligare betydande ökning av importen sannolikt skulle undergräva tullens positiva verkan, eftersom fristen för att införa provisoriska åtgärder var den 20 juli. I detta sammanhang innebar detta att en ökning av lagernivåerna skulle göra det möjligt för importörerna att tillhandahålla den berörda produkten till slutet av försäljningssäsongen. I förordningen om provisorisk tull observerade kommissionen på grundval av samma säsongsbetingade mönster att det faktum att lagernivåerna var högre i september under undersökningsperioden än i december ett år innan återspeglade en fortsatt och väsentlig ökning av lagren, eftersom lagernivåerna normalt sett skulle vara låga i slutet av försäljningssäsongen. Kommissionen bedömde att dessa båda analyser inte var motsägelsefulla och bekräftade de undersökningsresultat som anges i skälen 188–191 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.3.4. Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (130) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade CEIEB att unionsindustrins vinstmarginal endast hade minskat med 0,4 % mellan 2016 och undersökningsperioden när tillväxttakten för den kinesiska importen ökade, vilken visade att det inte förelåg någon skada. På liknande sätt hävdade CCCME och fyra exporterande tillverkare att unionsindustrins vinstmarginal under undersökningsperioden och dess utveckling under skadeundersökningsperioden inte var typiska för en situation med väsentlig skada.
- (131) Medan det fastställdes i undersökningen att det förelåg en betydande importvolym med dumpade priser och prisunderskridande, fastställdes även en stark efterfrågan på elcykelmarknaden, vilket till viss del begränsade de negativa effekterna på unionsindustrins vinstmarginal. Observationerna omfattar perioden mellan 2016 och undersökningsperioden, till vilken CEIEB hänvisar, där en kraftig ökning av importen från Kina sammanföll med en relativt lite minskning av unionsindustrins försäljning beroende på den fortsatt stora konsumtionen. Kommissionen observerade emellertid att unionsindustrins vinstmarginal minskade under alla år utom ett och sammantaget låg på nedpressade nivåer. Vidare grundas slutsatsen om väsentlig skada inte på en enda indikator. Andra indikatorer, av vilka vissa var av ekonomisk karaktär såsom kassaflödet, analyserades tillsammans med utvecklingen av vinstmarginalen för att dra slutsatsen att det var frågan om väsentlig skada. Detta påstående måste därför avvisas.
- (132) CCCME påstod vidare att den troligaste förklaringen till att vinstmarginalen minskade mellan 2015 och undersökningsperioden inte var trycket från den kinesiska importen utan unionsindustrins investeringar för att öka produktionskapaciteten. CCCME hävdade att kommissionen inte hade beaktat detta argument.
- (133) Denna kommentar har analyserats i avsnitt 5.2.3 i förordningen om provisorisk tull, nämligen i skäl 221, där kommissionen har förklarat att kapitalutgifter inte har någon väsentlig inverkan på unionsindustrins lönsamhet. I avsaknad av ytterligare information avvisades därför detta påstående.
- (134) Efter det slutliga utlämnandet bedömde CEIEB att vinstmarginalmålet på 4,3 % inte var väsentligt högre än vinstmarginalen under undersökningsperioden på 3,4 % och hävdade att unionsindustrins lönsamhetsnivå under undersökningsperioden inte utgjorde bevis för någon skada.
- (135) Såsom anges i skäl 198 i förordningen om provisorisk tull är elcykelindustrin i strukturellt hänseende en kontantintensiv verksamhet. Det är därför viktigt att se huruvida den lönsamhet som uppnås kan generera ett tillräckligt kassaflöde för att underhålla unionsindustrins verksamhet. Såsom visas i tabell 11 i förordningen om provisorisk tull var unionsindustrins kassaflöde svagt under undersökningsperioden och motsvarade endast 0,6 % av omsättningen. Vid bedömningen av de ekonomiska resultaten från unionsindustrin i dess helhet, och utan en separat betraktning av lönsamheten, ändras därför inte slutsatsen avseende unionsindustrins svaga ekonomiska resultat.

- (136) Efter det slutliga utlämnandet noterade CCCME att stora investeringar och ett stort antal anställda skulle kunna ha medfört en väsentlig ökning av unionstillverkarnas fasta kostnader och ha haft en betydande inverkan på lönsamheten, särskilt om kapacitetsutnyttjandet var lågt.
- (137) Såsom visas i skäl 197 i förordningen om provisorisk tull uppgick investeringarna inte till mer än 2 % av försäljningen under skadeundersökningsperioden. Kommissionen ansåg därför att unionsindustrin inte gjort några stora investeringar som kunde ha haft en betydande inverkan på lönsamheten under skadeundersökningsperioden.
- (138) Vad gäller sysselsättningen hävdade CCCME att den kraftiga kapacitetsökningen tydligt återspeglades genom en betydande ökning av antalet anställda. Det står emellertid klart att den ökade sysselsättningen även berodde på en väsentlig produktionsökning.
- (139) Kommissionen fann att sysselsättningen, särskilt mellan 2014 och 2016, återspeglade tillverkningen mycket bättre än produktionskapaciteten. Under undersökningsperioden, då försäljningen och tillverkningen i unionen utvecklade sig negativt, trots en ökande förbrukning i unionen, lyckades unionsindustrin inte minska antalet anställda, vilket ledde till en minskad produktivitet per anställd. Denna minskande produktivitet och den därav följande negativa inverkan på unionsindustrins lönsamhet har emellertid ett direkt samband med de ökande kvantiteterna av dumpad import av kinesiska elcyklar under skadeundersökningsperioden.
- (140) I avsaknad av andra synpunkter om lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga bekräftades de slutsatser som anges i skälen 192–199 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.4. Slutsats om skada

- (141) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade CCCME och fyra kinesiska exporterande tillverkare att konkurrensfaktorer inte hade beaktats i skadeanalysen. De hävdade att det medges i klagomålet att import från Kina inte hade börjat orsaka problem på marknaden förrän 2016, i den mån den var inriktad på lägre- och mellanprissegment på unionsmarknaden och att skadeanalysen främst borde ha varit inriktad på dessa särskilda segment. En importör hävdade vidare att skadan, om en sådan bevisas, huvudsakligen påverkar eller är inriktad på de lägre prissegmenten för elcyklar och, enligt dess egna erfarenheter, inte förekommer i de högre prissegmenten på marknaden.
- (142) Bortsett från det faktum att CCCME:s påståenden grundas på en felaktig tolkning av klagomålet erinrar kommissionen om att dess slutsatser inte grundades på klagomålet utan på dess egna utredningar och undersökningsresultat avseende dumpning, skada och orsakssamband. Såsom fastställts i skäl 249 i förordningen om provisorisk tull har undersökningen visat att unionsindustrin är aktiv inom alla marknadssegment. En sådan differentiering av den berörda produkten var således inte motiverad och påståendet måste avvisas.
- (143) Efter det slutliga utlämnandet hävdade CCCME att kommissionen i förordningen om provisorisk tull inte hade beskrivit vad som är kännetecknande för de ingångsprodukter som anges i skäl 249 i förordningen om provisorisk tull. Handelskammaren hävdade även att påverkan från en eventuell ökning av importen från Kina (även från tredjeland) under senare år måste bedömas mot bakgrund av de särskilda marknadssegment i vilka dessa importerade elcyklar såldes.
- (144) I detta avseende utgörs ingångsprodukterna av de elcyklar som har de grundläggande egenskaperna i produktkontrollnummerstrukturen. Definitionen av ingångsprodukter skiljer sig från den påstådda indelningen av marknaden i segment. Såsom anges i skäl 42 framförde flera berörda parter liknande påståenden, men ingen lade fram bevisning som skulle ha motiverat eller möjliggjort en möjlig segmentering av marknaden. I synnerhet har ingen berörd part tillhandahållit några fysiska eller andra objektiva kriterier som stöder en analys som grundas på en indelning av marknaden i segment, såsom beskrivs i skälen 45 och 46.
- (145) CCCME hävdade även att eftersom unionsindustrins förlust av marknadsandelar mest påverkade andra unionstillverkare än klagandena, såsom förklaras i skäl 117, torde importen från Kina och klagandenas tillverkning till stor del ha ägt rum i olika marknadssegment. Såsom redan har angetts i skäl 118 omfattar skadeanalysen emellertid hela unionsindustrin och inte enbart klagandena. Det är ostridigt att unionsindustrin har förlorat betydande marknadsandelar på 24 procentenheter, huvudsakligen till den kinesiska importen, vilken ökade sin marknadsandel med 17 procentenheter under skadeundersökningsperioden.

- (146) CEIEB motsatte sig kommissionens slutsatser om skadan. Sammanslutningen hävdade att unionsindustrin hade uppnått mycket goda resultat med undantag för förlusten av marknadsandelar. CEIEB hävdade vidare att indikatorerna för kapacitet, utnyttjande, försäljningsvolym och antal anställda hade utvecklats positivt under skadeundersökningsperioden och att kommissionens negativa undersökningsresultat grundades på motstridiga och kortare perioder för analysen. I synnerhet hävdade CEIEB att analysen omfattade 2016 till undersökningsperioden för försäljningen, medan perioden var 2014–2016 för kapacitetsutnyttjandet.
- (147) CCCME och fyra exporterande tillverkare hävdade att uttalandet i skäl 205 i förordningen om provisorisk tull, nämligen att alla indikatorer som angetts där "utvecklades negativt", var felaktigt och vilseledande. Dessa berörda parter påstod att indikatorn för "tillväxt" i fråga om både tillverkning och försäljning och försäljningen i fråga om både värde och volym var klart positiv under skadeundersökningsperioden. Vidare hävdades det att unionsindustrins kapacitet ökade betydligt och att både lönsamheten och priserna också hade ökat under skadeundersökningsperioden. CCCME tillade att resultatindikatorerna och i synnerhet lönsamheten inte var nedpressade under skadeundersökningsperioden såsom anges i skälen 204 och 205 i förordningen om provisorisk tull. Slutligen hävdade CCCME att eftersom klaganden själv hade medgett att importen från Kina inte började öka och bli konkurrenskraftig förrän 2016, kunde den låga vinstmarginalen 2014 endast bero på unionstillverkarnas egna kommersiella misstag.
- (148) Kommissionen erinrar om att syftet med skadeanalysen är att bedöma omfattningen av den skada som unionsindustrin har lidit. Detta innefattar en bedömning av vilken betydelse varje resultatindikator har samt deras inbördes förhållande och utveckling under skadeundersökningsperioden. En ren jämförelse av slutpunkterna för varje separat indikator återspeglar inte de aktuella ekonomiska tendenserna inom unionsindustrin. I detta avseende förklarades undersökningsresultaten avseende indikatorn för tillväxt i skälen 177 och 200 i förordningen om provisorisk tull och grundades på den väsentliga och växande skillnaden mellan utvecklingen av förbrukningen och utvecklingen av unionsindustrins försäljning, vilket tolkades som en betydande förlust av marknadsandelar. Såsom förklaras i skälen 201–203 spridde sig inverkan från denna skillnad med tiden till tillverkning, lager, kapacitet, kapacitetsutnyttjande och antal anställda. Dessutom, såsom förklaras i skäl 204, låg vinstmarginalen kvar på en låg nivå och tendensen var nedåtgående alla år utom ett. Vidare, med beaktande av att elcykelverksamheten är kontantintensiv och beroende av bankfinansiering, måste analysen av den finansiella ställningen beakta överföringen av vinster till det tillämpliga kassaflödet, vilket var otillräckligt och mycket lägre än vinstmarginalerna. Sammantaget bekräftade kommissionen därför att de tendenser till vilka hänvisas tidigare i detta skäl visade på en nedpressad och negativ situation och bekräftade sina slutsatser att unionsindustrin lidit väsentlig skada.
- (149) Slutligen motsatte sig kommissionen CCCME:s påstående att unionsindustrins låga vinstmarginal under 2014 endast kunde bero på dess kommersiella misstag, eftersom klaganden hade medgett att importen från Kina inte började öka och bli konkurrenskraftig förrän 2016. Kommissionen bedömde att detta påstående grundades på en felaktig tolkning av klagomålet och att den i vart fall strider mot undersökningsresultaten som visar att importen från Kina hade en betydande marknadsandel på 18 % år 2014 och redan hade fördubblat volymen 2016. CCCME:s påståenden avvisades därför.
- (150) CEIEB samt två importörer hävdade att slutsatserna om väsentlig skada i huvudsak grundades på kommissionens bedömning att unionsindustrin hade förlorat marknadsandelar till import utan att beakta att en sådan förlust berodde på strukturella svagheter såsom oförmåga att känna igen potentiella möjligheter vid rätt tidpunkt, göra tidigare investeringar i produktionskapacitet, mindre attraktiva produkter och olämpliga försäljningskanaler.
- (151) Inledningsvis observerade kommissionen att dessa uttalanden föreföll strida mot påståenden från CCCME och kinesiska exporterande tillverkare att unionsindustrin dominerade marknaden för elcyklar i unionen, att importen av kinesiska elcyklar precis gradvis hade kommit ikapp vad gäller kvalitet och konkurrenskraft och slutligen att den troligaste orsaken till skadan var att unionsindustrin gjort för stora investeringar i produktionskapacitet.
- (152) Kommissionen noterade vidare att CEIEB hävdade både att unionsindustrin gick väldigt bra under skadeundersökningsperioden (såsom anges i skäl 146) och att dess affärsmodell och förvaltning påverkades i en sådan omfattning av strukturella svagheter och andra brister (se skäl 151) att detta skulle förklara varför unionsindustrins försäljning endast ökade med 20 % under skadeundersökningsperioden när importen från Kina ökade med 250 %.

- (153) I detta sammanhang bedömde kommissionen att för att ett sådant påstående skulle kunna beaktas krävdes det att påståendet var exakt specificerat och kvantifierat. I vart fall erinrade kommissionen om att förlusten av marknadsandelar utgör en viktig del av dess skadeanalys, men att analysen inte är begränsad till denna omständighet. I detta hänseende hänvisar kommissionen till analysen av andra skadeindikatorer och undersökningsresultaten avseende prisunderskridande, vilka samtliga beaktas vid dess bedömning av den sammantagna skadeanalysen. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (154) Efter det slutliga utlämnandet hävdade CCCME att kommissionen hade uppgett i skäl 115 i det allmänna slutliga utlämnandet att förekomsten av ett prisunderskridande i sig var tillräckligt för att kravet på väsentlig skada skulle vara uppfyllt och ifrågasatte denna slutsats. Kommissionen anser emellertid inte att skäl 115, i vilket det hänvisas till "en analys av andra skadeindikatorer och undersökningsresultaten avseende prisunderskridande, vilka alla beaktas vid bedömningen av den sammantagna analysen av skadan", innehåller något sådant uttalande. Argumentet avvisades därför.
- (155) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade CCCME och fyra exporterande tillverkare vidare att utvecklingen av de icke-konfidentiella indexerade indikatorerna för unionstillverkarna i urvalet i betydande utsträckning undergräver kommissionens slutsatser att unionsindustrin har lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen.
- (156) Kommissionen har i enlighet med sin etablerade praxis och såsom anges i skäl 166 i förordningen om provisorisk tull beaktat indikatorerna på mikroekonomisk skada genom att använda sig av de kontrollerade uppgifterna från unionstillverkarna i urvalet. Dessa indikatorer bidrog till slutsatsen att det föreligger väsentlig skada, men detta kan inte tolkas så att de i sig leder fram till ett fullständigt undersökningsresultat som visar på väsentlig skada (eller ersätta kommissionens sammantagna fastställande av skadan). När det gäller makroekonomiska skadeindikatorer fastställdes dessa för hela unionsindustrin. Argumentet avvisades därför.
- (157) I avsaknad av ytterligare synpunkter bekräftade kommissionen slutsatserna om skada som fastställdes i skälen 200–206 i förordningen om provisorisk tull.

5. ORSAKSSAMBAND

5.1. Verknningar av den dumpade importen

- (158) I avsaknad av synpunkter och med beaktandet av justeringen av unionsindustrins marknadsandel i skälen 113–114 och av prisunderskridandemarginalerna i skäl 99 bekräftade kommissionen de slutsatser som fastställdes i skäl 209 i förordningen om provisorisk tull.

5.2. Verknningar av andra faktorer

5.2.1. Import från tredjeländer

- (159) En icke-närstående importör hävdade att medan den absoluta importnivån från Kina under skadeundersökningsperioden var mycket högre än importvolymen från andra länder skulle även den relativa ökningen av import från varje land beaktas. Den berörda parten påpekade särskilt att importen från Schweiz hade ökat med 3 000 % under skadeundersökningsperioden. Importören hävdade att importen från andra länder än Kina inte endast kan anses ha en marginell påverkan på marknaden såsom anges i skäl 215 i förordningen om provisorisk tull.
- (160) Kommissionen observerade att importen från Schweiz hade en marknadsandel på 1 % under undersökningsperioden. Dessutom hade importören inte förklarat på vilket sätt dess observationer kunde motbevisa kommissionens slutsats, att import från alla andra länder än Kina inte minskade orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit såsom anges i skälen 210–214 i förordningen om provisorisk tull. Påståendet avvisades därför.

5.2.2. Unionsindustrins resultat

- (161) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade CCCME och fyra exporterande tillverkare att många unionstillverkare i Centraleuropa importerade delar från Kina, monterade och sålde elcyklar i unionen. Handelskammaren tillade att priset på de elcyklar som dessa företag tillverkar förefaller vara relativt lågt, vilket kan vara en annan orsak till den skada som de unionstillverkare som tillverkar elcyklar i de högre prissegmenten har lidit.

- (162) Kommissionen erinrar om att den geografiska räckvidden för dess undersökning är unionsmarknaden och inte delar av den. Undersökningen visade att unionstillverkare av elcyklar var aktiva i samtliga segment och att vissa tillverkare i urvalet hade produktionsenheter som var belägna i centraleuropeiska medlemsstater. I vart fall var påståendet inte styrkt och avslogs.
- (163) Vidare hävdade CCCME och fyra exporterande tillverkare att unionsindustrins dåliga resultat kan ha orsakats av strategiska felbedömningar från unionstillverkarna.
- (164) Kommissionen hänvisar till sitt svar i skäl 151. Detta påstående innehöll inte några nya omständigheter eller ytterligare bevisning och avslogs därför.

5.2.3. *Incitament för försäljning av elcyklar på unionsmarknaden*

- (165) CCCME och fyra exporterande tillverkare hävdade att subventioner på unionsmarknaden kan ha gynnat försäljningen av billigare kinesiska elcyklar och uppmanade kommissionen att göra en närmare undersökning av subventionernas inverkan på inköpsmönstren för elcyklar på unionsmarknaden.
- (166) Påverkan från subventioner för att främja användningen av elcyklar avser förhållanden som skiljer sig från undersökningsresultaten avseende prisunderskridande och skada från kinesisk import. Återigen har undersökningen visat att unionsindustrin är aktiv i samtliga marknadssegment. Därför skulle de påstådda subventionerna, även om de hade varit relevanta för denna bedömning, inte förklara ökningen av kinesiska elcyklar till nackdel för billigare cyklar som tillverkas i unionen förutom för det faktum att kinesiska cyklar är dumpade. Detta påstående avvisades därför.
- (167) I avsaknad av ytterligare synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 210–222 i förordningen om provisorisk tull.

5.3. **Slutsats om orsakssamband**

- (168) Kommissionen bekräftade slutsatserna om orsakssamband som anges i skälen 223–226 i förordningen om provisorisk tull.

6. UNIONENS INTRESSE

6.1. **Leverantörernas intresse**

- (169) I skäl 228 i förordningen om provisorisk tull uppgav kommissionen felaktigt att den hade erhållit en skrivelse från CONEBI till stöd för åtgärderna, när ingivandet i själva verket gjordes för Association of the European Two-Wheeler Parts' and Accessories' Industry (nedan kallad COLIPED), som samordnar nationella intresseorganisationer som företräder leverantörer av delar.
- (170) I avsaknad av några andra synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 228–230 i förordningen om provisorisk tull.

6.2. **Unionsindustrins intresse**

- (171) I avsaknad av synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 231–234 i förordningen om provisorisk tull.

6.3. **Icke-närstående importörers intresse**

- (172) Under undersökningen motsatte sig 31 importörer, varav 19 tillhörde CEIEBE, införandet av åtgärderna. Tretton av dessa företag som motsatte sig åtgärderna (för vilka importvolymen är känd) stod sammanlagt för 10 % av den totala importen från Kina under undersökningsperioden.
- (173) Såsom förklaras i skäl 81 undantogs sex företag som tillverkade den likadana produkten från definitionen av unionsindustrin och klassificerades istället som icke-närstående importörer. Dessa företag stödde åtgärderna. Deras import stod för nästan 12 % av den totala importen från Kina under undersökningsperioden.

- (174) Efter införandet av de provisoriska åtgärderna hävdade CEIEB att inledandet av undersökningen hade orsakat omfattande och diversifierad skada för ett stort antal importörer.
- (175) Efter offentliggörandet av registreringsförordningen genomförde CEIEB en förklarande undersökning med 65 importörer. Vid denna undersökning framkom att 21 % inte skulle fortsätta sin verksamhet om slutgiltiga tullar infördes, 33 % hade redan slutat importera elcyklar från Kina men hade fortfarande inte hittat någon alternativ lösning, 39 % var tvungna att höja priserna på sina produkter på grund av undersökningen och 37,5 % hade påverkats ekonomiskt av inledandet av dumpningsundersökningen.
- (176) Kommissionen observerade att denna undersökning ägde rum i maj 2018. Vid den tidpunkten pekade den information som var tillgänglig i klagomålet och i registreringsförordningen på en potentiell tull på 189 %.
- (177) Kommissionen noterade emellertid att majoriteten av importörerna i undersökningen uppgav att de skulle fortsätta med sin verksamhet om slutgiltiga tullar infördes. Dessutom hade majoriteten hittat en alternativ leveranskälla eller fortsatte med importen från Kina.
- (178) I skäl 238 i förordningen om provisorisk tull hade kommissionen angett att de största importörerna kunde köpa in lämpliga elcyklar och/eller hade potentiella eventuella alternativa försörjningskällor utanför Kina, inbegripet unionsindustrin. Denna slutsats styrktes genom CEIEB:s undersökning och bekräftades dessutom genom efterföljande höranden av CEIEB och andra importörer.
- (179) Vidare 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.
- (180) Efter en samlad bedömning drog kommissionen därför slutsatsen att införandet av åtgärderna skulle kunna ha negativ verkan för små importörer, men att den negativa inverkan som införandet av tullarna medför begränsas genom möjligheten att förvärva lämpliga cyklar till rättvisa priser från unionsindustrin, från övriga tredjeländer och från Kina.
- (181) Efter det slutliga utlämnandet justerade CEIEB sitt ursprungliga yttrande och uppgav att dess undersökning inte hade genomförts efter offentliggörandet av registreringsförordningen utan hade offentliggjorts på nätet den 22 juni 2018 och hade varit tillgänglig där sedan detta datum.
- (182) CEIEB hävdade vidare att dess undersökning inte bekräftade att majoriteten av importörerna skulle fortsätta med sin verksamhet trots införandet av tullar och hänvisade till den information som ingetts under det hörande som ägde rum den 5 oktober 2018. CEIEB hävdade även att sammanslutningen aldrig hade tillhandahållit någon bevisning på att majoriteten av dem hade varit framgångsrika med att hitta alternativa leveranskedjor utan någon negativ påverkan på deras verksamhet.
- (183) Mot bakgrund av den undersökning som CEIEB presenterat observerade kommissionen att 21 % av de som svarade uppgav att de skulle upphöra med sin verksamhet om tullar infördes. Detta betyder att majoriteten av de som svarade ansåg att det inte var ett sannolikt resultat vid den tidpunkten. Vid hörandet den 5 oktober 2018 ingav CEIEB dessutom information för 15 importörers räkning, av vilka fyra uppgav att de skulle upphöra med sin verksamhet om de slutgiltiga åtgärderna infördes. Dessa fyra importörer stod för 8 % av den sammanlagda omsättningen från de 15 angivna importörerna. Kommissionen erinrar om att den hade valt ut fem icke-närstående importörer på grundval av den största importvolymen till unionen. Mot bakgrund av detta representativa urval drog kommissionen sina slutsatser beträffande åtgärdernas påverkan på importörerna. I detta särskilda avseende uppgav inte någon av importörerna i urvalet att vederbörande skulle tvingas upphöra med sin verksamhet om slutgiltiga åtgärder infördes.
- (184) Med tillämpning av samma resonemang drog kommissionen slutsatsen att om 33 % av de företag som svarat på CEIEB:s undersökning angett att de hade slutat importera elcyklar från Kina men fortfarande inte hade funnit någon alternativ lösning, så innebar detta att majoritet fortsatte att importera från Kina eller hade funnit en alternativ leveranskälla. När CEIEB hördes den 5 oktober 2018 hade dessutom 12 importörer (vilka stod för 96 % av den 15 importörernas omsättning) redan anpassat sin leveranskedja eller höll på att göra det. Detsamma gäller för de importörer i urvalet som kommissionen har kontrollerat och sannolikt för de importörer framfört stöd för införandet av åtgärderna.
- (185) Kommissionen bekräftade därför slutsatserna i skälen 177–179.
- (186) CEIEB hävdade vidare att kommissionen inte hade gjort en korrekt bedömning av de svårigheter och kostnader som införandet av åtgärderna orsakade när det gällde anpassningen av importörernas leveranskedja och inte tog hänsyn till de små importörernas situation.

- (187) Kommissionen höll inte med om detta påstående och hänvisar till skäl 180 i denna förordning och skäl 242 i förordningen om provisorisk tull där det tydligt angavs att införandet av åtgärderna kunde få negativ inverkan på små importörer. Dessutom drog kommissionen i skäl 243 i förordningen om provisorisk tull slutsatsen att införandet av åtgärderna inte ligger i importörernas intresse. Kommissionen vidhåller emellertid slutsatsen att denna negativa inverkan begränsas genom möjligheten att förvärva lämpliga elcyklar från unionsindustrin, från övriga tredjeländer och från Kina till rättvisa, icke-skadevållande priser och att den inte väger tyngre än åtgärdernas positiva verkningar för unionsindustrin.
- (188) I avsaknad av några ytterligare synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skäl 243 i förordningen om provisorisk tull.

6.4. Användarnas intresse

- (189) CCCME, fyra kinesiska exporterande tillverkare och två importörer hävdade att införandet av åtgärder skulle begränsa konsumenternas val, medföra höjda priser och motverka miljöstrategier som är utformade för att uppmuntra användningen av elcyklar.
- (190) CCCME ifrågasatte kommissionens provisoriska slutsats att unionsindustrin är aktiv inom alla marknadssegment och hävdade att den inte stöddes av någon bevisning från kommissionen.
- (191) Två importörer hävdade att unionsindustrin inte hade produktionskapaciteten att tillgodose efterfrågan och att det var osäkert om alternativa leveranskällor kunde fylla denna lucka.
- (192) Kommissionen erinrade om att kontrollen av tillverkarna i urvalet bekräftade att unionsindustrin var aktiv i alla marknadssegment, inbegripet ingångsprodukter.
- (193) Dessutom, såsom anges i skäl 249 i förordningen om provisorisk tull, förväntas åtgärderna förstärka och diversifiera tillhandahållandet av elcyklar från unionsindustrin och alternativa källor genom att återställa konkurrens på lika villkor samtidigt som tillhandahållande av import från Kina till rättvisa priser bibehålls.
- (194) Dessutom visar nivån av kapacitetsutnyttjande från unionsindustrin, möjligheten att ställa om befintliga produktionslinjer för traditionella cyklar till elcyklar och den hastighet med vilken unionsindustrin kunde utöka sin produktionskapacitet mellan 2014 och 2016 i en ogynnsam situation att den har möjligheterna, resurserna och förmågan att anpassa sig till eventuella luckor i leveranserna.
- (195) Kommissionen upprepar att införandet av åtgärder för konventionella cyklar inte minskade konsumenternas valmöjligheter, utan ökade mångfalden av leverantörer samt deras ursprungsländer. Samma marknadsutveckling förväntas när det gäller elcyklar.
- (196) När det gäller åtgärdernas inverkan på priserna hänvisar kommissionen till skälen 250–251 i förordningen om provisorisk tull 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.
- (197) Påståendena avvisades därför.
- (198) I avsaknad av ytterligare synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 244–252 i förordningen om provisorisk tull.

6.5. Övriga intressen

- (199) I avsaknad av några ytterligare synpunkter bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skäl 253 i förordningen om provisorisk tull.

6.6. Slutsats om unionens intresse

- (200) Sammanfattningsvis visade inte något av de argument som de berörda parterna framfört att det finns några tvingande skäl mot införandet av åtgärder på import av den berörda produkten.

- (201) Den eventuella negativa inverkan på de icke-närstående importörerna kan inte anses oproportionerlig och kan begränsas genom att det finns alternativa leveranskällor, oavsett om det är tredjeland eller unionsindustrin. Antidumpningsåtgärdernas positiva inverkan på unionsmarknaden, särskilt på unionsindustrin, väger tyngre än den eventuella negativa inverkan på andra intressegrupper.
- (202) I avsaknad av några ytterligare synpunkter bekräftar kommissionen slutsatserna i skälen 254–255 i förordningen om provisorisk tull.

7. SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGÅTGÄRDER

- (203) Mot bakgrund av slutsatserna beträffande dumpning, skada, orsakssamband och unionens intresse bör slutgiltiga antidumpningsåtgärder införas i syfte att förhindra att den dumpade importen av den berörda produkten vållar unionsindustrin ytterligare skada.

7.1. Nivå för undanröjande av skada

- (204) För att kunna fastställa nivån på åtgärderna beaktades de konstaterade dumpningsmarginalerna och storleken på den tull som krävs för att undanröja den skada som unionstillverkarna lidit, utan att de konstaterade dumpningsmarginalerna överskrids.
- (205) Efter införandet av provisoriska åtgärder hävdade en exporterande tillverkare att den metod som kommissionen använt för att beräkna det icke-skadevällande priset från unionstillverkarna var bristfällig. Nämda tillverkare påstod att kommissionen genom att dra av den genomsnittliga vinsten under undersökningsperioden och lägga till lönsamhetsmålet hade underlåtit att beakta de olika vinstnivåer som unionstillverkarna uppnådde för olika modeller. Denna berörda part hävdade att det icke-skadevällande priset skulle beräknas genom att dra av den genomsnittliga vinsten per produktkontrollnummer från de faktiska priserna innan lönsamhetsmålet läggs till.
- (206) 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 säljs av unionsindustrin. I detta hänseende är det helt godtagbart att dra av unionsindustrins genomsnittliga vinst från dess genomsnittliga försäljningspriser för att fastställa de genomsnittliga produktionskostnaderna för den likadana produkten och sedan lägga till vinstmålet för att beräkna nivån för undanröjande av skada. Kommissionen har konsekvent använt denna metod tidigare och har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när den genomför denna bedömning.
- (207) I denna undersökning bedöms skadan för alla produkttyper tillsammans. Alla skadeindikatorer, inbegripet lönsamheten och vinstmålen uttrycks som ett genomsnitt för alla produkttyper av den berörda produkten. Fastställandet av det icke-skadevällande priset görs i syfte att undanröja skadan som den sammantagna dumpade importen har vållat unionsindustrin. För att undanröja denna skada är det tillräckligt om det icke-skadevällande priset fastställs genom att försäljningspriset för alla produkttyper enhetligt ökas med skillnaden mellan den faktiska vinsten under undersökningsperioden och vinstmålet och därigenom tillåter unionsindustrin att uppnå vinstmålet. Det är inte nödvändigt med en individuell bedömning av lönsamhetssituationen för varje individuell produkttyp.
- (208) Argumentet avvisades därför.
- (209) Klaganden motsatte sig det vinstmål som kommissionen använt för att beräkna det icke-skadevällande priset. EBMA påstod att vinstmålet inte skulle vara unionsindustrins genomsnittliga vinst utan den genomsnittliga vinsten från de företag som inte skadades av den kinesiska importen under 2015. Klaganden hävdade att eftersom vinstmålet är den skäligena vinst som unionstillverkarna kunde uppnå i avsaknad av skada som vållats av den dumpade/subventionerade importen, kunde kommissionen inte per definition utgå från lönsamheten från de unionstillverkare som redan lidit väsentlig skada från den dumpade/subventionerade importen. 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, större mervärde och ytterligare investeringskrav.
- (210) Kommissionen erinrar om att vinstmålet är den vinst som unionsindustrin i dess helhet kan uppnå i avsaknad av skadevällande dumpning. Mot denna bakgrund kan det inte fastställas på grundval av den vinst som uppnås av ett utvalt antal unionstillverkare. Detta argument måste därför avvisas. Vad gäller det alternativa kravet (det vinstmål

som används i undersökningen avseende traditionella cyklar justerat uppåt), erinrar kommissionen om att varje undersökning genomförs på grundval av de särskilda omständigheterna i det enskilda fallet med avseende på den berörda produkten och inte på grundval av omständigheter som fastställts i undersökningar avseende andra produkter. I detta särskilda fall bekräftade kommissionen att det vinstmål som användes var lämpligt och att det inte fanns någon anledning för den att använda sig av ett vinstmål från en annan produkt. Påståendet måste därför avvisas.

- (211) Efter det slutliga utlämnandet upprepade klaganden sina påståenden och hävdade att kommissionen hade avvikit från sina standardmetoder i andra fall för att fastställa vinstmålet genom att hänvisa till relevanta omständigheter. Såsom redan angetts i skäl 210 erinrar kommissionen om att varje fall bedöms på grundval av de särskilda omständigheterna. I detta särskilda fall drog kommissionen slutsatsen att det inte fanns några särskilda omständigheter som motiverad användningen av den vinst som enbart vissa tillverkare uppnått, såsom klaganden har begärt. Detta påstående avvisades därför.
- (212) Slutligen noterar kommissionen att den såsom anges i skälen 59–63 beaktade vissa kostnader för unionstillverkarna i urvalet för att justera unionsindustrins icke-skadevällande pris. Nivån för undanröjande av skada justerades i motsvarande mån, vilket medförde en minskning av skademarginalen på 3 %–5 %. Såsom beskrivs i skäl 72 grundades nämnda justering på en begäran från Giant efter det slutliga utlämnandet. Detta krav godtogs och den minskning av marginalen för målprisunderskridande som detta medförde utlämnades utan ytterligare synpunkter.
- (213) Med beaktande av de justeringar som gjorts under skäl 212 och i avsaknad av andra synpunkter beträffande nivån för undanröjande av skada, bekräftades den metod som beskrivs i skälen 257–262 i förordningen om provisorisk tull.

7.2. Prisåtagande

- (214) Efter utlämnandet av uppgifter ingav en kinesisk exporterande tillverkare, Wetsen Corporation, ett prisåtagande.
- (215) 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.
- (216) 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 skadevällande priser samtidigt som företaget föreföll iakttä minimiimportpriset.

7.3. Slutgiltiga åtgärder för Kina

- (217) Mot bakgrund av slutsatserna avseende dumpning, skada, orsakssamband och unionens intresse, och i enlighet med artikel 9.4 i grundförordningen, bör slutgiltiga antidumpningsåtgärder införas på import av den berörda produkten till nivån för de lägre dumpnings- och skademarginalerna som konstaterats i enlighet med regeln om lägsta tull. Förutom för en kinesisk exporterande tillverkare, bör den slutgiltiga antidumpningstullen i detta fall således fastställas till nivån för de skademarginaler som konstaterats.
- (218) Det bör noteras att en antisubventionsundersökning har genomförts parallellt med antidumpningsundersökningen. Enligt artikel 24.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹²⁾, är det, mot bakgrund av regeln om lägsta tull och det faktum att den slutgiltiga subventionsnivån är lägre än nivån för undanröjande av skada, lämpligt att införa en slutgiltig utjämningstull som uppgår till en nivå motsvarande nivån för den fastställda slutgiltiga subventionsnivån och att därefter införa en slutgiltig antidumpningstull som uppgår till en nivå motsvarande nivån för den relevanta nivån för undanröjande av skada.

⁽¹²⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 55.

- (219) För Yadea Technology Group Co., Ltd (nedan kallad *Yadea*), fastställdes en företagsspecifik skademarginal ⁽¹³⁾ i den parallella antisubventionsundersökningen på grundval av den information som Yadea tillhandahållit. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligt att använda Yadeas företagsspecifika skademarginal istället för skademarginalen för samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen mot bakgrund av den kombinerade effekten från antidumpnings- och utjämningsstullar.
- (220) Vad gäller Yadea, den exporterande tillverkaren som hade en dumpningsmarginal som var lägre än nivån för undanröjande av skada, fastställdes dessutom den slutgiltiga utjämningsstullen till nivån för den fastställda slutgiltiga subventionsnivån och en slutgiltig antidumpningstull infördes till nivån för den relevanta dumpningsmarginalen minskad med storleken på utjämningsstullen. Denna minskning var nödvändig, eftersom införandet av en kumulativ skatt som återspeglar graden av subventionering och den fullständiga dumpningsnivån i en situation där normalvärdet fastställs på grundval av artikel 2.7 a i grundförordningen kan medföra att verkningarna av subventioneringen undanröjs dubbelt upp (dubbelräkning). I enlighet med artikel 18 i grundförordningen är den övriga dumpningsmarginalen och skademarginalen tillämplig på de icke-samarbetsvilliga företagen i antidumpningsundersökningen (även om de samarbetar i den parallella antisubventionsundersökningen).
- (221) Efter det slutliga utlämnandet medförde godtagandet av Giants ansökan såsom beskrivs i skälen 72 och 212 samt en ändring av utjämningsstullen i den parallella antisubventionsundersökningen en ändring av antidumpningsstullarna. Alla berörda parter underrättades om denna ändring och inga ytterligare synpunkter har inkommit inom ramen för antidumpningsundersökningen.
- (222) Därför bör slutgiltig antidumpningstull införas med följande tullsatsers såsom anges i tabell 6:

Tabell 6

Slutgiltiga åtgärder

Företag	Dumpningsmarginal	Subventionsnivå	Nivå för undanröjande av skada	Utjämningsstull	Antidumpningstull
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %	15,1 %	73,4 %	15,1 %	58,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	32,8 %	3,9 %	24,6 %	3,9 %	20,7 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %	8,5 %	18,8 %	8,5 %	10,3 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %
Yadea Technology Group Co., Ltd	48,1 %	10,7 %	62,9 %	10,7 %	37,4 %
Andra samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen (med undantag för de företag på vilka den parallella utjämningsstullsatsen för alla övriga företag i genomförandeförordning (EU) 2019/72 ⁽¹⁾ är tillämplig) (bilaga I)	48,1 %	9,2 %	33,4 %	9,2 %	24,2 %
Andra samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen på vilka den parallella utjämningsstullsatsen för alla övriga företag i genomförandeförordning (EU) 2019/72 är tillämplig (bilaga II)	48,1 %	17,2 %	33,4 %	17,2 %	16,2 %
Icke-samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen som samarbetar i den parallella antisubventionsundersökningen och anges i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/72 (bilaga III)	100,3 %	9,2 %	79,3 %	9,2 %	70,1 %
Alla övriga företag	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %

⁽¹⁾ EUT L 16, 18.1.2019, s. 98.⁽¹³⁾ Företaget har inte ingett företagsspecifik information för att beräkna en individuell dumpningsmarginal.

- (223) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatsen som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av denna undersökning. De avspeglar därför den situation för företagen som konstaterades föreligga enligt undersökningen. Dessa tullsatsen (i motsats till den landsomfattande tull som tillämpas på "alla övriga företag") tillämpas alltså enbart på import av den berörda produkten med ursprung i Kina som tillverkats av dessa företag och således av de särskilda juridiska personer som omnämns. Importerade berörda produkter som tillverkats av ett annat företag som inte specifikt omnämns med namn och adress i denna förordnings normativa del, däribland enheter som är närstående till dem som specifikt omnämns, kan inte dra nytta av dessa tullsatsen och ska omfattas av den tullsats som är tillämplig på "alla övriga företag".
- (224) En begäran om tillämpning av dessa individuella företagsspecifika antidumpningstullsatsen tillämpas (t.ex. efter en namnändring från företaget eller efter inrättandet av nya tillverknings- eller försäljningsenheter) ska riktas till kommissionen ⁽¹⁴⁾ tillsammans med all relevant information, särskilt ändringar av företagets verksamhet med anknytning till tillverkning, inhemsk försäljning och exportförsäljning med koppling till, exempelvis, namnändringen eller ändringen av tillverknings- och försäljningsenheterna. I förekommande fall kommer denna förordning således att ändras genom en uppdatering av förteckningen över företag som omfattas av individuella antidumpningstullsatsen.
- (225) I fall där utjämningsstullen har dragits av från antidumpningstullen för att undvika dubbelräkning, har uppbörden av utjämningsstullen i syfte att uppväga både effekterna från den utjämningsbara subventionen och dumpningsmarginalen (upp till nivån för subventionsmarginalen). Mot denna bakgrund kan den tull som betalats endast återbetalas om den överstiger den faktiska subventionsnivån och den motsvarande dumpningsmarginalen. Vid undersökningar avseende återbetalning enligt artikel 21 i förordning (EU) 2016/1037 bör därför även den exporterande tillverkarens särskilda situation beaktas i förhållande till den faktiska dumpningsmarginal som gällde under undersökningsperioden avseende återbetalningen.
- (226) Om exporten från ett av de företag som omfattas av lägre individuella antidumpningstullsatsen skulle öka väsentlig i volym efter införandet av de berörda åtgärderna kan en sådan ökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som beror på införandet av åtgärderna i den mening som avses i artikel 13.1 i grundförordningen. Mot denna bakgrund och under förutsättning att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Denna undersökning kan bland annat omfatta om det är nödvändigt att undanröja individuella tullsatsen och det efterföljande införandet av en landsomfattande tull.
- (227) För att minimera risken för kringgående på grund av stora skillnader i tullsatsen krävs det särskilda åtgärder för att säkerställa tillämpningen av de individuella antidumpningstullarna. De företag som har individuella antidumpningstullar måste uppvisa en giltig faktura för medlemsstaternas tullmyndigheter. Denna faktura måste uppfylla de krav som föreskrivs i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura ska omfattas av den antidumpningstull som är tillämplig på alla övriga företag.
- (228) I syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av antidumpningstullen bör tullsatsen 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 om inte sistnämnda tillverkare uppfyller villkoren i artikel 3.
- (229) För att säkerställa en likabehandling mellan nya exportörer och de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet som anges i bilagorna I och II till denna förordning bör den vägda genomsnittliga tull som tillämpas på sistnämnda företag tillämpas på nya exportörer som annars skulle ha rätt till en översyn enligt artikel 11.4 i grundförordningen.
- (230) Enligt domstolens senaste rättspraxis ⁽¹⁵⁾ 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 tullklarering.

7.4. Retroaktiv verkan

- (231) Såsom anges i skäl 5 gjorde kommissionen den 3 maj 2018 import av den berörda produkten med ursprung i Kina till föremål för registrering på grundval av en begäran från unionsindustrin. Denna begäran har sedan dragits tillbaka och därför har frågan inte undersökts närmare.

⁽¹⁴⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, 1049 Bruxelles/Brussel, Belgien.

⁽¹⁵⁾ Dom i målet Wortmann, C-365/15, EU:C:2017:19, punkterna 35–39.

7.5. Slutgiltigt uttag av de provisoriska tullarna

- (232) Mot bakgrund av de dumpningsmarginaler som konstaterats och nivån för den skada som unionsindustrin vållats, bör de belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisorisk antidumpningstull som införts genom förordningen om provisorisk tull slutgiltigt tas ut.
- (233) De slutgiltiga tullsatserna är lägre än de provisoriska tullsatserna. De belopp för vilka säkerhet ställts utöver den slutgiltiga antidumpningstullsatsen bör därför frisläppas..
- (234) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 15.1 i grundförordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Härmed införs en slutgiltig antidumpningstull på import av pedalassisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor, som har sitt ursprung i Kina. Den berörda produkten klassificeras för närvarande enligt KN-nummer 8711 60 10 och ex 8711 60 90 (Taric-nummer 8711 60 90 10).

2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsats 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 antidumpningstull	Taric-tilläggsnummer
Kina	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	20,7 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	37,4 %	C463
	Andra samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen (med undantag för de företag på vilka den parallella utjämningsstullsatsen för alla övriga företag i genomförandeförordning (EU) 2019/72 är tillämplig) (bilaga I)	24,2 %	
	Andra samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen på vilka den parallella utjämningsstullsatsen för alla övriga företag i genomförandeförordning (EU) 2019/72 är tillämplig (bilaga II)	16,2 %	
	Icke-samarbetsvilliga företag i antidumpningsundersökningen som samarbetar i den parallella antisubventionsundersökningen och anges i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/72 (bilaga III)	70,1 %	
	Alla övriga företag	62,1 %	C999

3. De individuella antidumpningstullsats 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.

5. I de fall då utjämningstullen har dragits av från antidumpningstullen för vissa exporterande tillverkare ska en ansökan om återbetalning enligt artikel 21 i förordning (EU) 2016/1037 även utlösa en bedömning av den dumpningsmarginal som gäller under perioden för undersökningen avseende återbetalning för denna exporterande tillverkare.

6. Om någon ny exporterande tillverkare i Kina lägger fram tillräcklig bevisning till kommissionen får punkt 2 ändras genom att den nya exporterande tillverkaren läggs till i den relevanta bilagan med de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet och vilka således omfattas av den lämpliga vägda genomsnittliga antidumpningstullsatsen. En ny exporterande tillverkare ska tillhandahålla bevisning för att

- denne inte exporterade den produkt som beskrivs i punkt 1 under undersökningsperioden mellan den 1 oktober 2016 och den 30 september 2017,
- denne inte är närstående någon av de exportörer eller producenter i Kina som omfattas av de åtgärder som införs genom denna förordning,
- denne faktiskt har exporterat den berörda produkten till unionen efter den undersökningsperiod som ligger till grund för åtgärderna eller genom avtal gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen.

Artikel 2

De belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisoriska antidumpningstullen enligt genomförandeförordning (EU) 2018/1012 ska tas ut slutgiltigt. De belopp för vilka säkerhet ställts och som överskrider den slutgiltiga antidumpningstullsatsen ska frisläppas.

Artikel 3

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

Artikel 4

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-tilläggs-nummer
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 Rich Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd och Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
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 Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430

Företagets namn	Provins	Taric-tilläggs-nummer
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
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wetsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle 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) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. och Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

BILAGA II

Företagets namn	Provins	Taric-tilläggs-nummer
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Beijing	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

Företagets namn	Provins	Taric-tilläggs-nummer
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479

BILAGA III

Företagets namn	Provins	Taric-tilläggsnummer
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488