

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/1379

av den 28 augusti 2019

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina, utvidgad till att även omfatta import av cyklar som avsänts från Indonesien, Malaysia, Sri Lanka, Tunisien, Kambodja, Pakistan och Filippinerna, oavsett om deras deklarerade ursprung är dessa länder eller inte, efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2016/1036

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artikel 11.2, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Gällande åtgärder

- (1) Genom förordning (EEG) nr 2474/93 ⁽²⁾ (nedan kallad *den ursprungliga undersökningen*) införde rådet en slutgiltig antidumpningstull på 30,6 % på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina* eller *det berörda landet*). Efter en undersökning om kringgående utvidgades denna tull genom rådets förordning (EG) nr 71/97 ⁽³⁾ till att även omfatta import av vissa cykeldelar med ursprung i Kina. Ett system för undantag från den utvidgade tullen för vissa cykeldelar infördes genom kommissionens förordning (EG) nr 88/97 ⁽⁴⁾. Sedan dess har flera undersökningar genomförts som har lett till ändringar av de ursprungliga åtgärderna.
- (2) De åtgärder som för närvarande är i kraft är de slutgiltiga antidumpningstullar som infördes genom rådets förordning (EU) nr 502/2013 ⁽⁵⁾. De antidumpningstullar som för närvarande är i kraft ligger på mellan 0 % och 48,5 % (nedan kallade *de gällande åtgärderna*). Den undersökning som ledde till införandet av de gällande åtgärderna kallas nedan *den föregående översynen*.

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2474/93 av den 8 september 1993 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import till gemenskapen av cyklar som har sitt ursprung i Kina och slutgiltigt uttag av preliminär antidumpningstull (EGT L 228, 9.9.1993, s. 1).

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 71/97 av den 10 januari 1997 om utvidgning av den slutgiltiga antidumpningstull som införs genom rådets förordning (EEG) nr 2474/93 på cyklar som har sitt ursprung i Folkrepubliken Kina till att även omfatta import av vissa cykeldelar från Folkrepubliken Kina, samt om uttag av den utvidgade tullen på sådan import som registrerats enligt förordning (EG) nr 703/96 (EGT L 16, 18.1.1997, s. 55).

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 88/97 av den 20 januari 1997 om bemyndigande av att import av vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina befrias från utvidgning genom rådets förordning (EG) nr 71/97 av den antidumpningstull som införs genom rådets förordning (EEG) nr 2474/93 (EGT L 17, 21.1.1997, s. 17).

⁽⁵⁾ Rådets förordning (EU) nr 502/2013 av den 29 maj 2013 om ändring av genomförandeförordningen (EU) nr 990/2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en interimsoversyn i enlighet med artikel 11.3 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009 (EUT L 153, 5.6.2013, s. 17).

- (3) Genom sin genomförandeförordning (EU) nr 501/2013 ⁽⁶⁾ av den 29 maj 2013 utvidgade rådet åtgärderna avseende import av cyklar med ursprung i Kina till att även omfatta import av cyklar som avsänts från Indonesien, Malaysia, Sri Lanka och Tunisien, oavsett om produktens deklarerade ursprung är Indonesien, Malaysia, Sri Lanka och Tunisien eller inte. Flera befrielser för faktiska exporterande tillverkare i dessa länder beviljades inom ramen för denna undersökning.
- (4) Genom sin genomförandeförordning (EU) 2015/776 ⁽⁷⁾ utvidgade kommissionen åtgärderna avseende import av cyklar med ursprung i Kina till att även omfatta import av cyklar som avsänts från Kambodja, Pakistan och Filippinerna, oavsett om produktens deklarerade ursprung är Kambodja, Pakistan eller Filippinerna eller inte. Flera befrielser för faktiska exporterande tillverkare i dessa länder beviljades inom ramen för denna undersökning.
- (5) Den 14 december 2017 ⁽⁸⁾ bekräftade Europeiska unionens domstol tribunalens dom, genom vilken tribunalen ogiltigförklarade rådets förordning om införande av antidumpningsåtgärder i den del de rörde sökanden, Giant Co. Ltd Giant Co. Ltd omfattas därför inte av åtgärderna och inte heller av denna undersökning.
- (6) Genom genomförandeförordning (EU) 2018/49 ⁽⁹⁾ ändrade kommissionen åtgärderna avseende import av cyklar med ursprung i Kina till följd av en översyn avseende en ny exportör i enlighet med artiklarna 11.4 och 13.4 i grundförordningen.

1.2 Inledande av en översyn vid giltighetens utgång

- (7) Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande om att giltighetstiden snart kommer att löpa ut för de slutgiltiga gällande antidumpningsåtgärderna ⁽¹⁰⁾ ingav European Bicycle Manufacturers Association (nedan kallad EBMA eller *sökanden*) en begäran om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av dessa åtgärder i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen. Begäran ingavs den 5 mars 2018. Sökanden agerar som företrädare för EU:s cykeltillverkare som svarar för över 45 % av unionens sammanlagda tillverkning av cyklar. Begäran grundades på att det var sannolikt att dumpningen och skadan för unionsindustrin skulle fortsätta eller återkomma om åtgärderna upphörde att gälla.
- (8) Den 4 juni 2018 offentliggjorde kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽¹¹⁾ ett tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de gällande antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) enligt artikel 11.2 i grundförordningen.

1.3 Undersökning

1.3.1 Översynsperiod och skadeundersökningsperiod

- (9) Undersökningen av sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning omfattade perioden från den 1 april 2017 till den 31 mars 2018 (nedan kallad *översynsperioden* eller ÖP i tabeller). Undersökningen av de tendenser som är av betydelse för bedömningen av sannolikheten för att skadan ska fortsätta eller återkomma omfattade perioden från och med den 1 januari 2014 fram till översynsperiodens slut (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

⁽⁶⁾ Rådets genomförandeförordning (EU) nr 501/2013 av den 29 maj 2013 om utvidgning av den slutgiltiga antidumpningstull som infördes genom genomförandeförordning (EU) nr 990/2011 om import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina till att även omfatta import av cyklar som avsänts från Indonesien, Malaysia, Sri Lanka och Tunisien, oavsett om produktens deklarerade ursprung är Indonesien, Malaysia, Sri Lanka och Tunisien eller inte (EUT L 153, 5.6.2013, s. 1).

⁽⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/776 av den 18 maj 2015 om utvidgning av den slutgiltiga antidumpningstull som infördes genom rådets förordning (EU) nr 502/2013 om import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina till att även omfatta import av cyklar som avsänts från Kambodja, Pakistan och Filippinerna, oavsett om produktens deklarerade ursprung är Kambodja, Pakistan eller Filippinerna eller inte (EUT L 122, 19.5.2015, s. 4).

⁽⁸⁾ Europeiska unionens domstols dom av den 14 december 2017 i mål C-61/16 P, EBMA mot Giant (China), ECLI:EU:C:2017:968.

⁽⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/49 av den 11 januari 2018 om ändring av rådets genomförandeförordning (EU) nr 501/2013 om utvidgning av den slutgiltiga antidumpningstull som infördes genom genomförandeförordning (EU) nr 990/2011 om import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina till att även omfatta import av cyklar som avsänts från bland annat Tunisien, oavsett om produktens deklarerade ursprung är bland annat Tunisien eller inte, efter en översyn avseende ny exportör enligt artikel 11.4 och artikel 13.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 7, 12.1.2018, s. 31).

⁽¹⁰⁾ EUT C 294, 5.9.2017, s. 3.

⁽¹¹⁾ EUT C 189, 4.6.2018, s. 18.

1.3.2 Berörda parter

- (10) I tillkännagivandet om inledande uppmanade kommissionen berörda parter att delta i undersökningen. Kommissionen underrättade dessutom officiellt följande parter om inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång: sökanden, kända tillverkare i unionen och deras relevanta sammanslutningar, kända exporterande tillverkare i Kina, kända icke-närstående importörer i unionen, leverantörer av delar och användarsammanslutningen i unionen som den visste var berörda samt myndigheterna i Kina.
- (11) Alla berörda parter uppmanades att lämna sina synpunkter, lämna uppgifter och framlägga bevisning till stöd för dessa inom de tidsfrister som anges i tillkännagivandet om inledande. De berörda parterna gavs också tillfälle att skriftligen begära att bli hörda av kommissionens utredande avdelningar och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.

1.3.3 Stickprovsförfarande

- (12) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att göra ett urval av de berörda parterna i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

1.3.3.1 Stickprovsförfarande avseende unionstillverkare

- (13) I tillkännagivandet om inledande uppgav kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionstillverkare, i enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen. Före inledandet hade över 70 unionstillverkare lämnat de upplysningar som begärdes för urvalet och var villiga att samarbeta med kommissionen. På grundval av detta hade kommissionen gjort ett provisoriskt urval av tre tillverkare som befanns vara representativa för unionsindustrin med avseende på försäljnings- och produktionsvolym av den likadana produkten i unionen. Unionstillverkarna i urvalet svarade för 22 % av den uppskattade totala tillverkningsvolymen i unionsindustrin och för 21 % av den totala försäljningsvolymen i unionsindustrin till icke-närstående kunder i unionen under perioden den 1 januari 2017 till den 31 december 2017. Kommissionen uppmanade de berörda parterna att lämna synpunkter på det preliminära urvalet. Inga synpunkter inkom.
- (14) Efter det att ärendet inletts föreföll ett antal unionstillverkare helt eller delvis lägga ut tillverkningsprocessen till tredjepartsföretag genom förädlingsavtal (nedan kallade förädlare). Därför begärde kommissionen ytterligare upplysningar från de tio största unionstillverkarna om deras affärsmodeller och produktionsvolym. Mot bakgrund av de nya upplysningar som inkom beslutade kommissionen att ta med två ytterligare unionstillverkare i urvalet för att täcka de olika affärsmodeller som används i unionen. Det första urvalet omfattade 27 % av den uppskattade totala produktionsvolymen och 26 % av den uppskattade totala försäljningsvolymen till icke-närstående kunder i unionen under 2017. Inga ytterligare synpunkter inkom. Detta urval ansågs vara representativt för unionsindustrin.

1.3.3.2 Stickprovsförfarande avseende icke-närstående importörer

- (15) För att kommissionen skulle kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, uppmanades alla icke-närstående importörer att delta i denna undersökning. De anmodades att ge sig till känna genom att lämna de uppgifter till kommissionen om sitt eller sina företag som anges i bilaga II till tillkännagivandet om inledande.
- (16) Dessutom kontaktades 75 importörer som identifierades i begäran om översyn av kommissionen i inledningsskedet och uppmanades att redogöra för sin verksamhet och fylla i bilaga II till tillkännagivandet om inledande. Ingen av dem gav sig till känna.

1.3.3.3 Stickprovsförfarande avseende tillverkare i Kina

- (17) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, bad kommissionen alla kända tillverkare av den produkt som översynen gäller i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen bad dessutom Kinas delegation vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta eventuella andra tillverkare som kunde vara intresserade av att medverka i undersökningen.
- (18) Sex exporterande tillverkare/tillverkare gav sig till känna efter inledandet av förfarandet, av vilka en därefter drog sig tillbaka från samarbetet. Endast två av de återstående fem samarbetsvilliga exporterande tillverkarna/tillverkarna exporterade cyklar till unionen under översynsperioden.

- (19) I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett representativt urval av tre grupper av exporterande tillverkare/tillverkare på grundval av största deklarerade exportvolym, både till unionen och till tredjeländer, samt tillverkning av den produkt som översynen gällde under översynsperioden.
- (20) De tre grupper av kinesiska exporterande tillverkare/tillverkare som ingick i urvalet står för omkring 89 % av de fem samarbetsvilliga företagens/företagsgruppernas samlade deklarerade tillverkning och försäljning. Totalt sett svarar de tre grupperna i urvalet för 18 % av försäljningen av cyklar från Kina till unionen, och stod för 1 % av tillverkningen av cyklar i Kina under översynsperioden.
- (21) Parterna gavs tillfälle att lämna sina synpunkter på det föreslagna urvalet. Kommissionen mottog endast synpunkter från sökanden. Sökanden hävdade för det första att de tillverkare som gav sig till känna inte är kinesiska cykeltillverkare, eftersom de är närstående till taiwanesiska företag. För det andra hävdade sökanden att företagen i urvalet och de företag som gav sig till känna inte är typiska kinesiska cykeltillverkare, eftersom de inte är etablerade i den kinesiska cykelindustrins tre huvudsakliga centrum. För det tredje gjorde sökanden gällande att företagen i urvalet och de företag som gav sig till känna inte tillverkar cyklar av grundmodeller. För det fjärde hävdade sökanden att två de företag som ingår i urvalet är föremål för en antidumpningstull i form av en värdetull på 0 %.
- (22) Kommissionen konstaterade att sökanden inte lämnade någon bevisning för att företagets etableringsort eller det faktum att företagen i urvalet inte tillverkar cyklar av grundmodell skulle påverka tillverkningstyper eller kostnader. Kommissionen kunde likaså konstatera att de exporterande tillverkarna i urvalet även tillverkade cyklar av grundmodell.
- (23) När kommissionen gjorde urvalet var den dessutom bunden av bestämmelserna i artikel 17 i grundförordningen om att göra ett representativt urval av de företag som gav sig till känna. När det gällde dessa samarbetsvilliga företag klargjorde kommissionen att trots ägarförhållanden, etableringsort och produktsortiment, tillverkade samtliga företag som ingick i urvalet cyklar i Kina under översynsperioden.
- (24) EBMA:s påståenden rörande stickprovsförfarandet avvisades följaktligen.

1.3.3.4 Frågeformulär och kontrollbesök

- (25) Kommissionen sände frågeformulär till de fem unionstillverkarna och de tre exporterande tillverkarna i urvalet, sökanden och Kinas regering. De fem unionstillverkarna i urvalet samt deras tio underleverantörer, de tre exporterande tillverkarna i urvalet och sökanden besvarade frågeformuläret.
- (26) Kommissionen kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för fastställandet av sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och skada och för fastställandet av unionens intresse. Kontrollbesök gjordes på plats hos följande berörda parter:

(a) Unionstillverkare:

- Denver Bike, Italien
- Maxcom EOOD, Bulgarien
- MFC (Manufacture Française du Cycle), Frankrike
- RGVS Ibérica Lda, Decathlon group, Portugal
- Sprick Rowery Spółka z o.o., Polen

(b) Underleverantörer i unionen:

- A. J. Maias SA, Portugal
- All Bike's SRL, Italien
- Andos Bike SRL, Italien
- G.L. Cicli Di Girauda Lorena, Italien
- RTE SA, Portugal

(c) Exporterande tillverkare och deras närstående företag:

- Ideal Bike Co., Ltd, Dongguan (Kina)
- Advanced Sports International-China, Ltd, Dongguan (Kina)
- Econotrade Co., Ltd, Taichung (Taiwan)
- Top Sport International Co., Ltd, Taichung (Taiwan)
- Ideal Bike Corporation Co., Ltd, Taichung (Taiwan)
- Oyama Bicycles Co., Ltd, Taicang (Kina)
- Universal Cycle Corporation Co., Ltd, Guangzhou (Kina)
- Universal Cycle Corporation (Taiwan Branch), Taipei (Taiwan)

1.3.4 Förfarande för fastställande av normalvärdet enligt artikel 2.6a i grundförordningen

- (27) Mot bakgrund av att det fanns tillräcklig bevisning tillgänglig vid inledandet av undersökningen som tyder på att det föreligger betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen, ansåg kommissionen det vara lämpligt att inleda en undersökning på grundval av artikel 2.6a i grundförordningen.
- (28) För att samla in nödvändiga uppgifter för en eventuell tillämpning av artikel 2.6a i grundförordningen uppmanade kommissionen i tillkännagivandet om inledande tillverkarna i det berörda landet att lämna de uppgifter som begärs i bilaga III till tillkännagivandet när det gäller de insatsvaror som används för att tillverka den produkt som översynen gäller. Samma sex exporterande tillverkare/tillverkare som besvarade stickprovsformuläret lämnade även de uppgifter som begärs i bilaga III.
- (29) För att inhämta nödvändiga uppgifter för sin undersökning sände kommissionen även ett frågeformulär till Kinas regering med avseende på de påstådda betydande snedvridningarna i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen. Den kinesiska regeringen besvarade inte frågeformuläret.
- (30) I tillkännagivandet om inledande uppmanade kommissionen också alla berörda parter att senast 37 dagar efter det att detta tillkännagivande offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* lämna synpunkter och bevis på lämpligheten av att tillämpa artikel 2.6a i grundförordningen. Inga inlagor eller ytterligare bevisning inkom i det avseendet.
- (31) I tillkännagivandet om inledande förklarar kommissionen även att den mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen kan behöva välja ett lämpligt representativt land i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen för att fastställa normalvärdet baserat på icke snedvridna priser eller referensvärden.
- (32) Den 4 juli 2018 offentliggjorde kommissionen en första kommentar till ärendehandlingarna (nedan kallad *den första kommentaren om produktionsfaktorer*) i syfte att inhämta de berörda parternas synpunkter på de relevanta källor som kommissionen kan använda sig av för att fastställa normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a e andra strecksatsen i grundförordningen. I kommentaren lämnar kommissionen en förteckning över alla produktionsfaktorer, såsom material, energi och arbetskraft, som de exporterande tillverkarna använder i tillverkningen av den produkt som översynen gäller. På grundval av de kriterier som ligger till grund för valet av icke snedvridna priser eller referensvärden fastställde kommissionen även sex möjliga representativa länder: Brasilien, Mexiko, Ryssland, Serbien, Thailand och Turkiet.
- (33) Kommissionen gav alla berörda parter tillfälle att lämna synpunkter. Kommissionen mottog synpunkter från en exporterande tillverkare och en unionstillverkare samt från sökanden, medan myndigheterna i det berörda landet inte inkom med några synpunkter.
- (34) Kommissionen behandlade de synpunkter som inkommit om den första kommentaren om produktionsfaktorer i en andra kommentar av den 9 augusti 2018 (nedan kallad *den andra kommentaren om produktionsfaktorer*). Kommissionen fastställde även förteckningen över produktionsfaktorer och konstaterade att i det skedet var Serbien det lämpligaste representativa landet enligt artikel 2.6a a första strecksatsen i grundförordningen. Kommissionen uppmanade de berörda parterna att lämna synpunkter. Kommissionen mottog inga synpunkter.

1.3.5 Efterföljande förfarande

- (35) Den 7 juni 2019 meddelade kommissionen de väsentliga omständigheter och överväganden enligt vilka man ämnade införa antidumpningstullar (nedan kallat det slutliga utlämnandet av uppgifter). Alla parter beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på de uppgifter som meddelats.
- (36) Kommissionen mottog synpunkter från sökanden och från den kinesiska handelskammaren för import och export av maskiner och elektroniska produkter (nedan kallad CCCME).

2. PRODUKT SOM ÖVERSYPEN GÄLLER OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Produkt som översypen gäller

- (37) Den produkt som är föremål för denna översyn är tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar, men ej enhjulingar), utan motorer, som klassificeras enligt KN-nummer 8712 00 30 och ex 8712 00 70 (Taric-nummer 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 och 8712 00 70 99) (nedan kallad den produkt som översypen avser eller cyklar).
- (38) Kommissionen konstaterade att det hade skett förändringar i sektorn sedan den föregående översypen. Många tekniska aspekter har utvecklats, särskilt i fråga om använda råvaror. Marknaden har dessutom förändrats avsevärt, och vissa kategorier av cyklar har blivit mer populära och därmed vunnit en betydande marknadsandel. För att spegla denna utveckling beslutade kommissionen att justera de cykelkategorier som användes i den föregående översypen. Alla berörda parter informerades om detta beslut och uppmanades att lämna synpunkter. Inga synpunkter inkom.
- (39) Cyklarna klassificerades därför enligt följande huvudtyper:
- kod (A): Terrängcyklar (inbegripet mountainbikes, större än 24 tum)
 - kod (F): Hopfällbara
 - kod (J): BMX- och barncyklar (24 tum och mindre)
 - kod (R): Väg-/racercyklar (större än 24 tum)
 - kod (T): Trekking-, city-, hybrid- och touringcyklar (större än 24 tum)
 - kod (O): Övriga (t.ex. transportcyklar, lastcyklar, trehjulingar)

- (40) Alla cykeltyper som angetts ovan har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper. De säljs dessutom via liknande distributionskanaler på unionsmarknaden, såsom återförsäljare, sportkedjor, stormarknader och oberoende cykelhandlare. Cyklarna har samma grundläggande användningsområde, vilket innebär att en del modeller från olika typer är utbytbara och konkurrerar med varandra.
- (41) Kommissionen drog därför slutsatsen att samtliga cykeltyper utgör en enda produkt.

2.2 Likadan produkt

- (42) I denna undersökning vid giltighetstidens utgång bekräftades att cyklar som tillverkas och säljs på den inhemska marknaden i Kina och i det representativa landet Serbien och den produkt som tillverkas och säljs i unionen av unionstillverkare har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande slutanvändningar. De anses därför vara identiska produkter, dvs. i alla avseenden likadana, i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

3. SANNOLIKHETEN FÖR FORTSATT ELLER ÅTERKOMMANDE DUMPNING

3.1 Inledande anmärkningar

- (43) I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen undersökte kommissionen om upphörandet av de gällande åtgärderna sannolikt skulle leda till fortsatt eller återkommande dumpning från Kina.

3.2 Samarbete från Kinas sida

- (44) Sex företag/företagsgrupper besvarade frågeformuläret. Ett av dessa företag/företagsgrupper upphörde senare att samarbeta. De fem samarbetsvilliga företagens deklarerade exportvolym av cyklar till unionen var [120 000–150 000] enheter under översynsperioden, vilket motsvarar 18 % av den totala importvolym av den produkt som översynen gäller från Kina som Eurostat registrerat under samma period. De samarbetsvilliga företagens/företagsgruppernas totala deklarerade produktionskapacitet uppgick till omkring 1 miljon enheter, vilket motsvarar ungefär 1 % av den totala uppskattade kinesiska produktionskapaciteten (117 miljoner enheter).
- (45) Med tanke på den låga samarbetsviljan tillämpade kommissionen artikel 18 och grundade sina slutsatser om den kinesiska cykelmarknaden, inbegripet produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet, på tillgängliga uppgifter.
- (46) Ideal Group, en av de samarbetsvilliga grupperna, lämnade inte heller sina försäljningspriser till kommissionen avseende försäljning via en närstående handlare till den första oberoende kunden, både för försäljning till unionen och till övriga världen. Kommissionen tillämpade därför artikel 18 i grundförordningen och använde därför bästa tillgängliga uppgifter för den delen av gruppens exportförsäljning.

3.3 Fortsatt dumpning av import under översynsperioden

- (47) För översynsperioden visar de statistiska uppgifterna från Eurostat att 747 313 cyklar importerades till unionen från Kina, vilket utgjorde omkring 4 % av unionens samlade förbrukning. Kommissionen drog följaktligen slutsatsen att den faktiska importen under översynsperioden var tillräckligt representativ för att undersöka om dumpningen fortsatte under översynsperioden.

3.3.1 Normalvärde

- (48) Enligt artikel 2.1 i grundförordningen ska "normalvärdet [...] vanligtvis grundas på de priser som oberoende kunder i exportlandet har betalat eller ska betala vid normal handel".
- (49) Följande anges dock i artikel 2.6.a a i grundförordningen: "om det [...] fastställs att det inte är lämpligt att använda de inhemska priserna och kostnaderna i exportlandet på grund av att det föreligger betydande snedvridningar i det landet i den mening som avses i led b, ska normalvärdet uteslutande konstrueras på grundval av kostnader för produktion och försäljning som återspeglar icke snedvridna priser eller referensvärden", och "ska omfatta ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst". Såsom förklaras närmare nedan drog kommissionen i denna undersökning slutsatsen att tillämpningen av artikel 2.6.a i grundförordningen var lämplig på grundval av tillgängliga uppgifter och på grund av de kinesiska myndigheternas bristande samarbetsvilja och avsaknaden av invändningar från de exporterande tillverkarna.

3.3.2 Förekomst av betydande snedvridningar

3.3.2.1 Inledning

- (50) Följande anges i artikel 2.6.a b i grundförordningen: "Betydande snedvridningar är sådana snedvridningar som inträffar när rapporterade priser eller kostnader, inbegripet råvarukostnader och energikostnader, inte bestäms av de fria marknadskrafterna på grund av att de påverkats av ett betydande statligt inflytande. Vid bedömningen av huruvida det föreligger betydande snedvridningar ska hänsyn bland annat tas till de potentiella följderna av en eller flera av följande aspekter:

- den berörda marknaden försörjs till betydande del av företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av exportlandets myndigheter,
- förekomsten av statlig närvaro i företagen som gör att staten kan påverka priser eller kostnader,
- förekomsten av en offentlig politik eller åtgärder som diskriminerar till förmån för inhemska leverantörer eller på annat sätt inverkar på de fria marknadskrafterna,

- *avsaknad av, diskriminerande tillämpning av eller felaktigt genomförande av konkurs-, bolags- eller egendomsrätt,*
 - *snedvridna lönekostnader,*
 - *tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller som på annat sätt inte agerar oberoende i förhållande till staten.”*
- (51) Enligt artikel 2.6a b i grundförordningen ska man vid bedömningen av förekomsten av betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a a bland annat ta hänsyn till den icke-uttömmande förteckningen i den tidigare bestämmelsen. Enligt artikel 2.6a b i grundförordningen ska vid bedömningen av huruvida det föreligger betydande snedvridningar hänsyn bland annat tas till de potentiella följderna av en eller flera av dessa aspekter på priser och kostnader i exportlandet för den produkt som översynen gäller. Eftersom den förteckningen är icke-uttömmande behöver man inte beakta alla aspekter för fastställandet av betydande snedvridningar. Samma faktiska omständigheter kan dessutom användas för att påvisa förekomsten av en eller flera aspekter i förteckningen. Alla slutsatser om betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a a måste dock göras på grundval av befintlig bevisning. Vid den samlade bedömningen av förekomsten av snedvridningar kan hänsyn också tas till det allmänna sammanhanget och det allmänna läget i det exporterande landet, särskilt där de grundläggande delarna av det exporterande landets ekonomiska och administrativa struktur ger regeringen betydande befogenheter att ingripa i marknadskrafterna och som därför tyder på att priser och kostnader inte är ett resultat av fria marknadskrafter.
- (52) Följande anges i artikel 2.6a c i grundförordningen: *”När kommissionen har välgrundade indikationer på en eventuell förekomst av sådana betydande snedvridningar som avses i led b i ett visst land eller i en viss sektor i det landet, och när så är lämpligt för en effektiv tillämpning av denna förordning, ska kommissionen utarbeta, offentliggöra och regelbundet uppdatera en rapport som beskriver de marknadsförhållanden som avses i led b i det landet eller den sektorn.”*
- (53) Enligt denna bestämmelse har kommissionen utfärdat en landsrapport för Kina (nedan kallad *rapporten*)⁽¹²⁾. Berörda parter uppmanades att motbevisa, kommentera eller komplettera bevisningen i undersökningshandlingarna vid tidpunkten för inledandet av förfarandet. I detta avseende, och med hänsyn till den bristande samarbetsviljan i detta ärende, förlitade sig kommissionen på rapporten, som visar att det finns ett betydande statligt inflytande på många nivåer i ekonomin, inbegripet specifika snedvridningar av centrala produktionsfaktorer (såsom mark, energi, kapital, råvaror och arbetskraft) samt inom specifika sektorer (såsom aluminium, stål och kemikalier). Rapporten placerades i undersökningsfilen i det inledande skedet.
- (54) I sin begäran instämde sökanden också i påståendena om betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b, och kompletterade rapporten.
- (55) Sökanden hänvisar för det första till bestämmelserna i den trettonde femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin (nedan kallad *den trettonde planen för cykelindustrin*). De exakta bestämmelserna i den planen anges i avsnitt 5.1 i begäran. Sökanden hänvisar också till förekomsten av statsägda företag i cykelindustrin (avsnitt 5.2 i begäran) samt till det stora trycket på de mindre tillverkarna att gå samman enligt den trettonde planen för cykelindustrin (avsnitt 5.2 i begäran).
- (56) Kommissionen undersökte om det var lämpligt eller inte att använda inhemska priser och kostnader i Kina på grundval av att det föreligger betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen. Kommissionen gjorde detta på grundval av tillgänglig bevisning i ärendet, inklusive de belägg som fanns i rapporten, som bygger på offentligt tillgängliga källor, särskilt på kinesisk lagstiftning, offentliggjorda officiella kinesiska policydokument, rapporter som offentliggjorts av internationella organisationer eller studier/artiklar av erkända akademiker, som särskilt specificeras i rapporten. Analysen omfattade undersökningen av betydande statliga ingripanden i ekonomin i allmänhet, men även den specifika marknadssituationen i den relevanta sektorn för den produkt som översynen gäller.
- (57) Såsom anges i skäl 29 besvarade inte den kinesiska regeringen det frågeformulär som den fått. De exporterande tillverkare som besvarade frågeformuläret lämnade varken synpunkter på eller motbevisade den befintliga bevisningen i ärendet, inklusive rapporten, samt den ytterligare bevisning som lämnats av sökanden om förekomsten av betydande snedvridningar och/eller huruvida det är lämpligt att tillämpa artikel 2.6a i grundförordningen i det aktuella ärendet.

⁽¹²⁾ Arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 20 december 2017, *On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* (SWD(2017) 483 final/2).

3.3.2.2 Betydande snedvridningar som påverkar de inhemska priserna och kostnaderna i Kina: allmän ekonomisk bakgrund

- (58) Det kinesiska ekonomiska systemet bygger på begreppet "socialistisk marknadsekonomi". Detta begrepp finns inskrivet i den kinesiska författningen och avgör den ekonomiska styrningen av Kina. Den centrala principen är "socialistiskt offentligt ägande av produktionsmedlen, som ägs av hela folket och kollektivt av arbetarna". Den statsägda ekonomin är den "ledande kraften i den nationella ekonomin" och staten har i uppdrag att "säkerställa dess konsolidering och tillväxt" ⁽¹³⁾. Detta innebär att den kinesiska ekonomins övergripande struktur inte bara möjliggör betydande statligt ingripande i ekonomin, utan att staten i själva verket uttryckligen har i uppdrag att göra sådana ingripanden. Det faktum att det offentliga ägandet har företräde framför privat ägande genomsyrar hela rättssystemet och betonas som en allmän princip i alla centrala lagar. Den kinesiska lagstiftningen om äganderätt är ett utmärkt exempel på detta: den hänvisar till det primära stadiet i socialismen och anförtror staten uppgiften att upprätthålla det grundläggande ekonomiska system enligt vilket det offentliga ägandet spelar en dominerande roll. Andra ägandeformer tolereras, eftersom lagen tillåter dem att utvecklas vid sidan av statligt ägande ⁽¹⁴⁾.
- (59) Enligt den kinesiska lagstiftningen utvecklas dessutom den socialistiska marknadskonomin under ledning av Kinas kommunistparti. Den kinesiska statens och det kinesiska kommunistpartiets strukturer är sammanflätade på alla nivåer (rättslig, institutionell, personlig), och bildar en superstruktur där kommunistpartiets och statens roller är oskiljbara. Genom en ändring av den kinesiska konstitutionen i mars 2018 gavs det kinesiska kommunistpartiets ledande roll en ännu mer framträdande plats genom att den på nytt bekräftades i artikel 1 i konstitutionen. Efter den befintliga första meningen i bestämmelsen, "[d]et socialistiska systemet är det grundläggande systemet för Folkrepubliken Kina", infogades en ny andra mening, som lyder som följer: "[d]et främsta kännetecknet för den kinesiska formen av socialism är det kinesiska kommunistpartiets ledarskap." ⁽¹⁵⁾ Detta åskådliggör det kinesiska kommunistpartiets kontroll över Kinas ekonomiska system. Denna kontroll är en väsentlig del av det kinesiska systemet och går längre än vad som är brukligt i andra länder, där regeringarna utövar bred makroekonomisk kontroll inom gränserna för vilka fria marknadskrafter råder.
- (60) Den kinesiska staten för en interventionistisk ekonomisk politik och strävar efter mål som sammanfaller med den politiska dagordning som fastställs av det kinesiska kommunistpartiet, i stället för att avspegla de ekonomiska förhållandena på en fri marknad ⁽¹⁶⁾. De kinesiska myndigheterna tillämpar interventionistiska verktyg av många olika slag, bland annat systemet för industriell planering, finanssystemet samt olika aspekter av lagstiftningen.
- (61) För det första, och när det gäller den övergripande administrativa kontrollen, styrs den kinesiska ekonomin av ett komplext system av industriell planering, som påverkar alla ekonomiska verksamheter i landet. Sammantaget täcker dessa planer en omfattande och komplex matris av sektorer och övergripande politiska åtgärder, och de tillämpas på alla myndighetsnivåer. På provinsnivå anges planer i detalj, medan de nationella planerna innehåller mer övergripande mål. Planerna anger också de medel som ska användas för att stödja de relevanta industrierna/sektorerna samt tidsramar för uppnåendet av målen. Vissa planer innehåller uttryckliga produktionsmål. Enligt planerna väljs individuella industrisektorer och/eller projekt (positiva eller negativa) ut som prioriteringar i linje med regeringens prioriteringar, och särskilda utvecklingsmål fastställs för dem (industriell uppgradering, internationell expansion osv.). De ekonomiska aktörerna, såväl privata som statsägda, måste effektivt anpassa sina affärsverksamheter efter villkoren i planeringssystemet. Planerna är bindande och de berörda kinesiska myndigheterna på alla nivåer följer systemet med planer och utövar sina befogenheter därefter, vilket innebär att de förmår de ekonomiska aktörerna att uppfylla de prioriteringar som stakas ut i planerna (se även avsnitt 3.3.2.5) ⁽¹⁷⁾.
- (62) För det andra, och vad gäller fördelningen av finansiella resurser, domineras Kinas finansiella system av de statsägda affärsbankerna. När dessa banker fastställer och genomför sin utlåningspolicy måste de anpassa sig till regeringens industripolitiska mål i stället för att först och främst bedöma de ekonomiska fördelarna med ett visst projekt (se även avsnitt 3.3.2.9) ⁽¹⁸⁾. Detsamma gäller de andra komponenterna i Kinas finansiella system, såsom aktiemarknader, obligationsmarknader, marknaden för riskkapital osv. Även om dessa delar av finanssektorn är av mindre betydelse än banksektorn, är de institutionellt och operativt sett strukturerade på ett sätt som inte är inriktat på att se till att finansmarknaderna fungerar så effektivt som möjligt, utan på att säkerställa kontroll och möjliggöra ingripande från staten och kommunistpartiet ⁽¹⁹⁾.

⁽¹³⁾ Rapporten – kapitel 2, s. 6–7.

⁽¹⁴⁾ Rapporten – kapitel 2, s. 10.

⁽¹⁵⁾ <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law>

⁽¹⁶⁾ Rapporten – kapitel 2, s. 20–21.

⁽¹⁷⁾ Rapporten – kapitel 3, s. 41 och 73–74.

⁽¹⁸⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 120–121.

⁽¹⁹⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 122–135.

(63) För det tredje, och när det gäller lagstiftningen, ingriper staten i ekonomin på en rad olika sätt. Reglerna för offentlig upphandling används till exempel ofta för att uppnå andra politiska mål än ekonomisk effektivitet, vilket undergräver de marknadsbaserade principerna på detta område. Den tillämpliga lagstiftningen föreskriver uttryckligen att offentlig upphandling ska genomföras för att underlätta uppnåendet av de mål som utformas utifrån statens politik. Målens karaktär fastställs dock inte, vilket ger de beslutande organen en bred marginal för egna bedömningar⁽²⁰⁾. På investeringsområdet har den kinesiska regeringen likaså en betydande kontroll och ett stort inflytande över vad både statliga och privata investeringar ska inriktas på och hur omfattande de ska vara. Investeringskontroll och olika incitament, begränsningar och förbud i samband med investeringar är viktiga verktyg för myndigheterna för att stödja politiska mål, exempelvis att upprätthålla statlig kontroll av viktiga sektorer eller stödja den inhemska industrin⁽²¹⁾.

(64) Sammanfattningsvis grundas Kinas ekonomiska modell på vissa grundläggande axiom som möjliggör och uppmuntrar statliga ingripanden av många olika slag. Sådana betydande statliga ingripanden strider mot de fria marknadskrafterna, vilket snedvrider en effektiv resursfördelning enligt marknadsprinciperna⁽²²⁾.

3.3.2.3 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b första strecksatsen i grundförordningen: den berörda marknaden försörjs till betydande del av företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av exportlandets myndigheter.

(65) I Kina representerar de företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av staten en väsentlig del av ekonomin.

(66) När det gäller statligt ägande har den kinesiska staten fortfarande ett visst ägande i cykelsektorn. Även om cykelindustrin i Kina är mycket splittrad och har många små tillverkare är de större cykeltillverkarna statsägda företag, bland annat Flying Pigeon och Phoenix. Det är dock inte möjligt att uppskatta de exakta siffrorna på grundval av de upplysningar som mottagits från de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna.

(67) När det gäller statens kontroll upprätthåller regeringen och kommunistpartiet strukturer som säkerställer deras fortsatta inflytande över företagen. Staten (och i många avseenden också kommunistpartiet) inte bara utformar och övervakar enskilda företags genomförande av den allmänna ekonomiska politiken, utan hävdar även sina rättigheter att delta i företagets operativa beslutsfattande. De faktorer som visar på förekomsten av statlig kontroll över företag i stål- och järnsektorn beskrivs närmare i avsnitt 3.3.2.4.

(68) En analys av statens politiska övervakning och vägledning i sektorn återfinns i avsnitten 3.3.2.4 och 3.3.2.5. Den omfattande statliga kontrollen och de omfattande statliga ingripandena inom cykelsektorn som beskrivs nedan gör att till och med privatägda cykeltillverkare förhindras att bedriva verksamhet på marknadsmässiga villkor.

(69) De kinesiska myndigheternas kontroll, politiska styrning och överinseende av sektorn framgår även av målen för den ledande branschorganisationen, China Bicycle Organisation (nedan kallad CBA), som har starka kopplingar till den kinesiska regeringen och kommunistpartiet. Enligt CBA:s webbplats samlar organisationen 650 medlemmar som svarar för 80 % av branschens sammanlagda årliga produktions- och exportvolym. Branschorganisationen har följande syften: Koncentrera branschens krafter, hantera branschfrågor, tjäna branschen och främja dess utveckling⁽²³⁾. CBA:s bolagsordning visar på en stark koppling till den kinesiska regeringen och det kinesiska kommunistpartiet, bland annat i artikel 2: "Organisationen har följande syften: Enligt Xi Jinpings teori om socialism med kinesiska kännetecken för en ny era och enligt andan i det kinesiska kommunistpartiets nittonde nationalkongress, fullständigt genomföra nationella relevanta industripolitiska åtgärder, stödja statsförvaltningen för att stärka ledningen av industrin [...]. Organisationen ska följa konstitutionen, lagar och andra författningar samt nationella politiska åtgärder enligt socialismens kärnvärden."⁽²⁴⁾ CBA offentliggjorde dessutom den trettonde planen för cykelindustrin, och i en färsk undersökning fann kommissionen att den gjorde detta samtidigt som den hade en stark koppling till den kinesiska regeringen⁽²⁵⁾.

⁽²⁰⁾ Rapporten – kapitel 7, s. 167–168.

⁽²¹⁾ Rapporten – kapitel 8, s. 169–170 och 200–201.

⁽²²⁾ Rapporten – kapitel 2, s. 15–16, kapitel 4, s. 50 och 84, kapitel 5, s. 108–109.

⁽²³⁾ CBA:s webbplats: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11> (hämtad den 26 mars 2019).

⁽²⁴⁾ Se CBA:s bolagsordning: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33> (hämtad den 27 mars 2019).

⁽²⁵⁾ Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina, skälen 136–138.

- (70) På grundval av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att cykelmarknaden i Kina i betydande utsträckning försörjs av företag som var föremål för ägande, kontroll eller politisk styrning eller politiskt överinseende av den kinesiska regeringen.

3.3.2.4 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b andra strecksatsen i grundförordningen: förekomsten av statlig närvaro i företagen som gör att staten kan påverka priser eller kostnader

- (71) Den kinesiska regeringen har möjlighet att påverka priser och kostnader genom den statliga närvaron i företag. De berörda statliga myndigheternas rätt att utse och avsätta nyckelpersoner i ledningen för statsägda företag enligt den kinesiska lagstiftningen, som kan anses motsvara en äganderätt⁽²⁶⁾ och kommunistpartiets celler i företagen, såväl statsägda som privata, utgör en annan kanal genom vilken staten kan utöva inflytande över affärsbeslut. Enligt Kinas bolagsrätt ska en kommunistpartipolitisk organisation upprättas i varje företag (med minst tre medlemmar från kommunistpartiet i enlighet med kommunistpartiets stadgar⁽²⁷⁾), och företaget ska skapa de nödvändiga förutsättningarna för partiorganisationens aktiviteter. Tidigare förefaller detta krav inte alltid ha följts eller tillämpats strikt. Sedan åtminstone 2016 har kommunistpartiet dock förstärkt sina krav på att kontrollera affärsbeslut i statsägda företag som en politisk princip. Det kinesiska kommunistpartiet uppges också utöva press på privata företag att sätta "patriotism" i första rummet och rätta sig efter partidisciplinen⁽²⁸⁾. År 2017 rapporterades att det fanns particeller i 70 % av de omkring 1,86 miljoner privatägda företagen, och att pressen ökar på att partiorganisationerna ska ha sista ordet i affärsbeslut inom sina respektive företag.⁽²⁹⁾ Dessa regler är allmänt tillämpliga i den kinesiska ekonomin, inklusive järn- och stålsektorn. Det kan därför anses fastställt att dessa regler även tillämpas på cykeltillverkare och leverantörerna av insatsvarorna till dessa cyklar.
- (72) Cykelsektorn kännetecknas av nära kopplingar mellan de aktiva företagens beslutsprocesser och staten, i synnerhet kommunistpartiet. Partistrukturerna överlappar personligen ledningsorganen hos ett antal kinesiska cykeltillverkare. Ordföranden för Shanghai Phoenix Enterprise har exempelvis även tjänstgjort som partisekretärer i detta företag sedan 2012⁽³⁰⁾. Vice sekreteraren för partikommittén vid Shanghai Zhonglu var likaså samtidigt medlem av företagets övervakningskommitté⁽³¹⁾.
- (73) Statens närvaro och ingripande i finansmarknaderna (se även avsnitt 3.3.2.8) och i tillhandahållandet av råvaror och insatsvaror har dessutom en snedvridande effekt på marknaden⁽³²⁾.
- (74) På grundval av det ovanstående dras slutsatsen att den statliga närvaron i företag inom cykelsektorn, samt inom finanssektorn och andra insatsvarusektorer, i kombination med den ram som beskrivs i avsnitt 3.3.2.3 och i de följande avsnitten, gör det möjligt för de kinesiska myndigheterna att ingripa i fråga om priser och kostnader.

3.3.2.5 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b tredje strecksatsen i grundförordningen: förekomsten av en offentlig politik eller åtgärder som diskriminerar till förmån för inhemska leverantörer eller på annat sätt inverkar på de fria marknadskrafterna

- (75) Styrningen av den kinesiska ekonomin avgörs i avsevärd utsträckning av ett komplicerat planeringssystem som fastställer prioriteringar och föreskriver de mål som de centrala och lokala myndigheterna ska inrikta sig på. Planerna finns på alla myndighetsnivåer och täcker praktiskt taget alla ekonomiska sektorer, de mål som fastställs genom planeringsinstrumenten är bindande och myndigheterna på varje administrativ nivå övervakar respektive lägre myndighets genomförande av planerna. Generellt sett leder planeringssystemet i Kina till att resurser riktas mot sektorer som regeringen har betecknat som strategiska eller på annat sätt politiskt viktiga i stället för att fördelas enligt marknadskrafterna⁽³³⁾.

⁽²⁶⁾ Rapporten – kapitel 5, s. 100–1.

⁽²⁷⁾ Rapporten – kapitel 2, s. 26.

⁽²⁸⁾ Rapporten – kapitel 2, s. 31–2.

⁽²⁹⁾ Se <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU>

⁽³⁰⁾ http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600679&Name=%D6%DC%CE%C0%D6%D0

⁽³¹⁾ <http://www.600818.cn/about.asp?id=5> and http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600818&Name=%B9%CB%BE%F5%D0%C2

⁽³²⁾ Rapporten – kapitel 14.1–14.3.

⁽³³⁾ Rapporten – kapitel 4, s. 41–42 och 83.

- (76) Även i utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020) (nedan kallad utvecklingsplanen för den lätta industrin), vilken de kinesiska myndigheterna har utarbetat för att genomföra den trettonde planen för cykelindustrin och *Made in China 2025*, fastställs bland andra cykelindustrin som en av de viktiga industrierna. I planen rekommenderas även följande: "Främja cykelindustrin för att utveckla den i riktning mot lätta, mångsidiga, trendiga och intelligenta cyklar. Påskynda FoU och tillämpningen av lätta material med hög hållfasthet, överföring, drivsystem, ny energi, intelligent sensorisk teknik och teknik för sakernas internet. Fokusera på att utveckla mångsidiga cyklar som både är trendiga och lämpar sig för fritidssyfte, träning och motion, långa cykelturer på landsbygden och kan fällas ihop med god prestanda [...]"
- (77) I utvecklingsplanen för den lätta industrin anges även vissa konkreta politiska åtgärder för att främja viktiga industrier. Den första kategorin av åtgärder rör ökningen av reformer när det gäller marknadstillträde, huvudsakligen genom en förenkling av det administrativa förfarandet (t.ex. avskaffande av onödiga godkännanden, minskning och standardisering av avgifterna och godkännandeförfarandet). Den andra kategorin åtgärder avser ökningen av det finansiella skattepolitiska stödet:
- "Fullt ut främja utvecklingsfondens ledande roll för små och medelstora företag, styra små och medelstora företag till att öka investeringarna i teknisk innovation, strukturella förändringar, energibesparing och minskning av utsläpp, genomföra olika förmånliga strategier, optimera servicesystemet för små och medelstora företag."
 - "Genomföra strategin för nedskrivning av anläggningstillgångar, vägleda företag till att öka investeringarna i avancerad utrustning."
 - "Främja rollen från särskilda fonder för att åstadkomma en renare tillverkning, ge vägledning avseende tillämpningen av produktionstekniken samt främja en renare produktionsteknik i viktiga industrier."
 - "Genomföra förmånliga strategier med avseende på relevanta skatter och avgifter, minska företagens kostnader för 'fem socialförsäkringskassor och en bostadsfond', anpassa politiken rörande konsumtionskatt på ett rimligt sätt."
 - "Uppmuntra företag att öka FoU-investeringarna i gröna produkter, ge miljöcertifierade produkter högsta prioritet vid offentlig upphandling."
- (78) Den tredje kategorin åtgärder avser ökningen av det finanspolitiska stödet, i synnerhet:
- "Genomföra en finanspolitik som stöder utvecklingen av små och medelstora företag, ytterligare undersöka små och medelstora företags finansiella kanaler, optimera små och medelstora företags kreditgarantisystem."
 - "Påskynda utvecklingen av finansiella produkter och tjänster för att stödja det allmänna företagandet och innovationen inom den lätta industrin."
 - "Öka det ekonomiska stödet till företagen för teknikövergång och uppdatering av utrustning."
 - "Uppmuntra bankers finansinstitut att utveckla lånetjänsterna genom att även använda 'immateriella tillgångar' som garantier, inbegripet deras egna varumärken, den särskilda rätten att använda varumärkena, att stödja uppbyggnaden av varumärken inom den lätta industrin."
 - "Fortsätta spela en roll med avseende på finanspolitiken och finansutveckling, stödja de finansiella institutionerna genom syndikerade lån, exportkrediter, projektfinsiering, inrätta en plattform för finansiella tjänster för företagen med avseende på internationell FoU, produktionssystem, marknadsföring av varumärken."
 - "Öka stödet genom exportkreditförsäkring för varumärkesföretag, uppmuntra de kommersiella bankerna att vara aktiva när det gäller genomförandet av finansieringsverksamheten genom exportkreditförsäkring."
- (79) Utvecklingsplaner för den lätta industrin utvecklas även på lokal nivå. Detta är fallet för Tianjins kommunala utvecklingsplan för den lätta industrin och textilindustrin för den tolfte femårsperioden (2011–2015), i vilken förespråkas att det ska inrättas fyra nationella baser för den lätta industrin i provinsen: "Staden Tianjin ska inrätta en nationell cykelproduktion och en exportbas. Med industriparken 'China bicycle kingdom' i distriktet Wuqing och industriparken för (el)cyklar i distriktet Binhai som utgångspunkt, ska tillverkningsindustrierna för (el)cyklar, reservdelar, etc. utvecklas kraftfullt."

- (80) På ett liknande sätt fastställs i Tianjins trettonde femårsplan för industriell ekonomisk utveckling tydliga mål för stöd för cykel- och elcykelindustrierna, inbegripet industrin för tillverkning av delar, såsom följande:
- "En kraftfull utveckling av cykelindustrin."
 - "Påskynda upprättandet av karakteristiska industriella baser inbegripet [...] cykeltillverkning i distriktet Jinghai och Wuqing."
 - "Påskynda företagens omvandling och uppgradering. Med eftertryck genomföra varumärkesstrategier, vägleda företagen så att de kan öka den tekniska innovationen och produkternas popularitet samt stärka och främja konkurrenskraftiga produkters ställning på marknaden, inbegripet cyklar. Främja övertagande och omorganisation av företag och förbättra den innovativa kapaciteten och produktmervärdet från små och medelstora företag och privata företag på ett övergripande sätt."
 - "Påskynda upprättandet av särskilda parker, inbegripet industrierparker för cykeltillverkning i Quqing och Jinghai." [...]
 - "Utöka områden med särskilda fördelar. Främja utvecklingen av superkondensatorer och batterier med hög effekt med litiumjonbatterier som utgångspunkt."
- (81) Cyklar ingår dessutom även bland de "tillväxtindustrier" som anges i den trettonde planen för cykelindustrin, vilken utfärdats av CBA. "Tillväxtindustrierna har främjats genom nationella strategier, såsom nya energier, nya material, internet, energihushållning och miljöskydd samt informationsteknik, vilket oundvikligen har medfört att traditionella industrier har gett sig in på marknaden för mellan- och högklassiga produkter. Särskilt efter det femte plenarsammanträdet som hölls för att 'främja en utveckling av trafiken och transporterna med låga koldioxidutsläpp och uppmuntra miljövänliga resor med cykel', kommer cykelindustrin säkerligen att utnyttja de nya historiska utvecklingsmöjligheterna."
- (82) I den trettonde planen för cykelindustrin fastställs mätbara mål som de kinesiska myndigheterna ska uppnå inom cykelindustrin fram till år 2020, enligt följande: "Intäkterna från den huvudsakliga verksamheten från ovannämnda stora företag inom hela industrin ska uppnå en årlig genomsnittlig tillväxttakt på 6 %, och överstiga 200 miljarder renminbi år 2020. Exporten av cyklar och reservdelar ska hållas på en stabil nivå och exporten av elcyklar ska öka kraftigt. Integrationen inom industrin ska stärkas ytterligare och de ledande företagens bidrag till produktionsvolymen ska överstiga 50 %. Industrin ska främja, gemensamt upprätta och förbättra 3–5 industrikuster och karakteristiska regioner. Andelen mellan- och högklassiga cyklar i och elcyklar med litiumbatteri ska öka varje år." Vidare föreskrivs i den trettonde planen för cykelindustrin att "ett till två internationellt kända varumärken ska byggas upp".
- (83) Såsom visas ovan är cykelindustrin föremål för nära övervakning och stöd från den kinesiska regeringens sida. För att genomföra målen i de olika planerna krävs att den kinesiska regeringen är starkt delaktig i cykelindustrin.
- (84) Kommissionen ansåg att den ovanstående bevisningen i fråga om cykelsektorn var tillräcklig för att fastställa att statlig politik eller statliga åtgärder påverkar de fria marknadskrafterna inom denna sektor.
- (85) Kommissionen fann dock även att det förekommer ett starkt statligt ingripande när det gäller de råvaror som används för att tillverka cyklar. De flesta delar som används för att tillverka cyklar är gjorda av råvaror som är föremål för ett starkt ingripande från den kinesiska regeringens sida ⁽³⁴⁾, inbegripet aluminium och stål (som kan användas för att tillverka ramar, gafflar, handtag, hjul och ekrar, kedjor, växelförare, växlar, kablar, bärare), gummi (för att tillverka hjul) samt kemikalier (plastdelar och färg).
- (86) Som ett exempel omfattas aluminium av utvecklingsplanen för icke-järnmetallindustrin 2016–2020 (trettonde femårsplanen för icke-järnmetallindustrin), som innehåller stränga kvantitativa och kvalitativa mål och

⁽³⁴⁾ Se rapporten, kapitel 14 om stål, kapitel 15 om aluminium, kapitel 16 om den kemiska sektorn (som delvis omfattar gummi) och kapitel 12 om råvaror (med ytterligare information om gummi).

långtgående stödåtgärder för att utveckla industrin. Stål omfattas av planen för anpassning och uppgradering av stålindustrin 2016–2020 (trettonde femårsplanen för stålindustrin), som täcker praktiskt taget alla aspekter av industrins utveckling, inklusive mål för produktionskapacitet, uppgradering och säkerställande av en effektiv försörjning, industriell omstrukturering, finansiellt stöd, kvantitativa mål och stålfabrikernas geografiska läge. Den trettonde femårsplanen för den petrokemiska och kemiska industrin 2016–2020 föreskriver likaså en strikt reglering av kemikaliesektorn, och omfattar råvaror som används för att tillverka cykeldelar, såsom gummi, färg och plast.

- (87) Stålsektorn kännetecknas dessutom av en betydande närvaro av statsägda företag. Ett antal av de större tillverkarna ägs av staten. Några av dem anges uttryckligen i planen för anpassning och uppgradering av stålindustrin 2016–2020⁽³⁵⁾ som exempel på resultaten av den tolfte femåriga planeringsperioden (Baosteel, Anshan Iron and Steel, Wuhan Iron and Steel osv.). Stål är starkt reglerat genom många planer, direktiv och andra dokument som handlar om stål och utfärdas på nationell, regional och kommunal nivå, såsom planen för anpassning och uppgradering av stålindustrin 2016–2020. I denna plan anges att stålindustrin är "en viktig och grundläggande sektor i den kinesiska ekonomin och en nationell hörnsten"⁽³⁶⁾.
- (88) I den trettonde femårsplanen om ekonomisk och social utveckling⁽³⁷⁾ anges att företag som tillverkar stålprodukter i det högre marknadssegmentet ska stödjas⁽³⁸⁾. Planen inriktas även på att uppnå hållbara och tillförlitliga kvalitetsprodukter genom att stödja företag som använder teknik för ren stålproduktion, precisionsvalsning och kvalitetsförbättring⁽³⁹⁾.
- (89) I den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning (2011 års version) (2013 års ändring)⁽⁴⁰⁾ (nedan kallad katalogen) anges järn och stål som främjade industrier. I katalogen främjas i synnerhet "utveckling och tillämpning av tekniker för högre prestanda och högre kvalitet samt uppgradering av stålprodukter, inklusive men inte begränsat till, höghållfasta bilplåtar på minst 600 MPa, högpresterande stål för olje- och gasledning, höghållfasta breda och tjocka plattor för fartyg, stål för marinteknik, plattor med måttlig tjocklek på minst 420 MPa för byggnader, broar och andra strukturer, stål för höghastighetsjärnvägar och järnvägar för tung godstransport, kiselstål med låg järnhalt och högmagnetisk induktion, korrosions- och slitbeständigt stål, legerat resurssparande rostfritt stål (modernt ferritiskt rostfritt stål, duplex rostfritt stål och rostfritt nitrogenstål), speciella stålstavar och valstrådar för högpresterande grundläggande delar (högpresterande kugghjul och bultar med grad 12.9 eller högre, höghållfasta fjädringar och lager med lång hållbarhet) samt smidda material av specialstål av hög kvalitet (bland annat stål för verktyg och gjutning, rostfritt stål och stål för maskiner)". Katalogens tillämplighet bekräftades av den nyligen genomförda antisubventionsundersökningen om vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Kina⁽⁴¹⁾.
- (90) Aluminium är också föremål för ett kraftigt statligt inflytande i Kina. Stålsektorn kännetecknas för det första av en dominans av statsägda företag. Enligt uppskattningar svarar de statligt ägda företagen för mer än 50 % av den sammanlagda produktionen av primärt aluminium i Kina.⁽⁴²⁾ En nyligen genomförd studie av icke-järnmetallindustrin i Kina tyder också på att de statligt ägda företagen står för en dominerande andel av den inhemska marknaden⁽⁴³⁾. Även om en kapacitetsökning under de senaste åren delvis skett tack vare privatägda företag, skulle en sådan kapacitetsökning vanligtvis också innebära olika former av (lokal) statlig inblandning, till exempel att man tolererar olaglig kapacitetsökning⁽⁴⁴⁾. Dessutom har produktionskapaciteten i fråga om aluminium bland de största statligt ägda företagen också ökat, om än i mindre utsträckning⁽⁴⁵⁾.

⁽³⁵⁾ Den fullständiga texten i planen finns på MIIT:s webbplats: <http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1652930/n3757016/c5353943/content.html>

⁽³⁶⁾ *Introduction to The Plan for Adjusting and Upgrading the Steel Industry.*

⁽³⁷⁾ Folkrepubliken Kinas trettonde femårsplan för ekonomisk och social utveckling (2016–2020), <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>

⁽³⁸⁾ Rapporten – kapitel 14, s. 349.

⁽³⁹⁾ Rapporten – kapitel 14, s. 352.

⁽⁴⁰⁾ Den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning (2011 års version) (2013 års ändring), utfärdad genom föreskrift nr 9 från den nationella utvecklings- och reformkommissionen den 27 mars 2011 och ändrad i enlighet med beslutet från den nationella utvecklings- och reformkommissionen om ändring av relevanta bestämmelser i den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning (2011 års version), utfärdad genom föreskrift nr 21 från den nationella utvecklings- och reformkommissionen den 16 februari 2013.

⁽⁴¹⁾ Se skäl 56 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17).

⁽⁴²⁾ Australian Anti-Dumping Commission, *Aluminium Extrusions from China*, REP 248, s. 79 (13.7.2015).

⁽⁴³⁾ Taube, M. (2017). *Analysis of Market Distortions in the Chinese Non-Ferrous Metals Industry*, Think!Desk, 24.4.2017, s. 51.

⁽⁴⁴⁾ Se till exempel en rapport om misslyckade försök från Shandongs provinsregerings sida att begränsa expansionen av aluminiumkapaciteten: https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzI2OTUyMzA0Nw==&mid=2247494318&idx=1&sn=9690ca50845c19f38eaff659516817a&chksm=eaddaba6ddaa22b071a5e2588aa787ed6f6a1a964ccea55c4d85c6f7ccbfc5cedd3cdceac9d&scene=0&pass_ticket=JFpLYZoDqNTFmOPYUGJbMwFOXlC1N3hAJ3EYPpKx6rkt4fSeZ4TwiVb5BffX4du#rd (hämtad den 22 februari 2019)

⁽⁴⁵⁾ Rapporten – kapitel 15, s. 387–388.

- (91) Syftet med den trettonde femårsplanen för icke-järnmetallindustrin är att uppgradera de produkttyper som tillverkas av den kinesiska aluminiumindustrin; detta ska bland annat ske genom stöd till innovation. Detta kräver en snabb utveckling av det blandade ägarsystemet och att företagens livskraft förbättras. Den ger också möjlighet till lagring av icke-järnmetaller, förbättring av säkerheten för resurser, inklusive aluminium, och fastställer specifika kvantitativa mål för att minska energiförbrukningen, öka andelen återvunnet aluminium i tillverkningen och öka kapacitetsutnyttjandet ⁽⁴⁶⁾.
- (92) I planen föreskrivs vidare strukturanpassningar med striktare kontroll av nya smältverk och nedläggning av föråldrad kapacitet. Den omfattar den geografiska fördelningen av bearbetningsanläggningar och är inriktad på projekt som syftar till att öka utnyttjandet av bauxit och aluminium samt behandlar även elförsörjning och prissättning ⁽⁴⁷⁾.
- (93) Andra policydokument som är inriktade på aluminiumindustrin är standardvillkoren för aluminiumindustrin som utfärdats av ministeriet för industri och informationsteknik (Ministry of Industry and Information Technology, nedan kallat MIIT) och villkor för inträde som gäller för aluminiumindustrin, som utfärdats av den nationella utvecklings- och reformkommissionen (National Development and Reform Commission, nedan kallad NDRC) samt i riktlinjerna för att påskynda omstruktureringen av aluminiumindustrin som utfärdats av NDRC ⁽⁴⁸⁾.
- (94) Det stora antalet planer, direktiv och andra dokument som rör aluminium och som utfärdats på nationell, regional och kommunal nivå, visar följaktligen den kinesiska regeringens höga grad av ingripande inom aluminiumsektorn ⁽⁴⁹⁾.
- (95) Det fastställs därför att den kinesiska regeringen har infört ett antal statliga politiska åtgärder som påverkar de fria marknadskrafterna avseende tillverkning av cyklar, inbegripet de råvaror som används inom den sektorn. Sådana åtgärder hindrar marknadskrafterna från att fungera normalt.

3.3.2.6 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b fjärde strecksatsen i grundförordningen: avsaknad av, diskriminerande tillämpning av eller felaktigt genomförande av konkurs-, bolags- eller egendomsrätt

- (96) Enligt informationen om ärendet förefaller det kinesiska konkurssystemet olämpligt för att uppnå de egna huvudmålen, exempelvis att reglera fordringar och skulder på ett rättvist sätt och skydda borgenärs och gäldenärs lagstadgade rättigheter. Detta förefaller bero på att den kinesiska konkursrätten visserligen formellt sett grundas på samma principer som motsvarande lagar i andra länder, men kännetecknas av ett systematiskt bristande verkställande. Antalet konkurser är fortfarande uppseendeväckande lågt jämfört med storleken på landets ekonomi, inte minst på grund av ett antal brister i insolvensförfarandena, som i själva verket avskräcker från att ansöka om konkurs. Staten har dessutom en fortsatt stark och aktiv roll i insolvensförfaranden, och har ofta direkt inflytande över resultatet av förfarandena ⁽⁵⁰⁾.
- (97) Bristerna i systemet för egendomsrättigheter är särskilt uppenbara när det gäller markägande och markanvändningsrättigheter i Kina ⁽⁵¹⁾. All mark ägs av den kinesiska staten (kollektivägd jordbruksmark och statsägd mark i tätorter). Det är endast staten som kan fördela mark. Det finns rättsliga bestämmelser för att fördela markanvändningsrättigheter på ett öppet sätt och till marknadspriser, exempelvis genom att införa anbuds-förfaranden. Det är dock vanligt att dessa bestämmelser inte följs, och vissa köpare erhåller sin mark utan kostnad eller till lägre priser än marknadspriser ⁽⁵²⁾. Myndigheterna har ofta specifika politiska mål när de tilldelar mark ⁽⁵³⁾, bland annat genomförandet av ekonomiska planer.

⁽⁴⁶⁾ Rapporten – kapitel 12, s. 275–282.

⁽⁴⁷⁾ Rapporten – kapitel 15, s. 378–382 och 390.

⁽⁴⁸⁾ Rapporten – kapitel 15, s. 386.

⁽⁴⁹⁾ Rapporten – kapitel 15, s. 377–387.

⁽⁵⁰⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 138–149.

⁽⁵¹⁾ Rapporten – kapitel 9, s. 216.

⁽⁵²⁾ Rapporten – kapitel 9, s. 213–215.

⁽⁵³⁾ Rapporten – kapitel 9, s. 209–211.

- (98) Den kinesiska konkurs- och egendomsrätten verkar därför inte fungera ordentligt, vilket leder till snedvridningar när insolventa företag hålls flytande och i tillhandahållande och förvärv av mark i Kina. Dessa bestämmelser gäller även för cykelsektorn, inklusive de exporterande tillverkarna av den produkt som översynen gäller. Kommissionen har i en tidigare undersökning i synnerhet fastställt att tillverkare av elcyklar, en sektor som i stor utsträckning styrs av samma politiska instrument som cyklar (t.ex. den trettonde femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin) gynnades av tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning ⁽⁵⁴⁾. Färska undersökningar inom andra sektorer har också bekräftat att markanvändningsrättigheter tillhandahålls mot för låg ersättning ⁽⁵⁵⁾.
- (99) Mot bakgrund av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det förekom diskriminerande tillämpning eller bristande efterlevnad av konkurs- och egendomsrätten inom cykelsektorn, även när det gäller den produkt som översynen gäller.

3.3.2.7 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b femte strecksatsen i grundförordningen: snedvridna lönekostnader

- (100) Ett system med marknadsbaserade löner kan inte utvecklas fullständigt i Kina, eftersom arbetstagarna och arbetsgivarna inte har rätt att organisera sig kollektivt och Kina inte har ratificerat ett antal grundläggande ILO-konventioner, särskilt dem som gäller föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar ⁽⁵⁶⁾. Enligt den nationella lagstiftningen finns det endast en aktiv fackorganisation. Denna organisation är dock inte oberoende i förhållande till de statliga myndigheterna och dess deltagande i kollektivförhandlingar och skydd av arbetstagarnas rättigheter är fortfarande begränsat ⁽⁵⁷⁾. Den kinesiska arbetskraftens rörlighet begränsas dessutom av systemet för registrering av hushåll, som begränsar tillgången till fullständig social trygghet och andra förmåner till lokala invånare i varje administrativt område. Detta leder ofta till att arbetstagare som inte är registrerade som lokala invånare har en svag ställning på arbetsmarknaden och lägre inkomst än registrerade arbetstagare ⁽⁵⁸⁾. Dessa undersökningsresultat visar på en snedvridning av lönekostnaderna i Kina.
- (101) Ingenting i ärendehandlingarna för denna undersökning har visat att cykelsektorn inte omfattas av det beskrivna kinesiska arbetsrättssystemet. Faktum är att cykelsektorn förefaller påverkas i lika hög grad av snedvridningarna av lönekostnader, både direkt (vid tillverkningen av den berörda produkten) och indirekt (när det gäller tillgång till kapital eller insatsvaror från företag som omfattas av samma arbetsrättssystem i Kina).
- (102) På grundval av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att lönekostnaderna var snedvridna i cykelsektorn, även när det gäller den produkt som översynen gäller.

3.3.2.8 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b sjätte strecksatsen i grundförordningen: tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller som på annat sätt inte agerar oberoende i förhållande till staten

- (103) Tillgången till kapital för företag i Kina snedvrids på flera olika sätt.

⁽⁵⁴⁾ Se skälen 503–515 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 16, 18.1.2019, s. 5) (C/2019/43).

⁽⁵⁵⁾ Se skälen 478–493 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1) (C/2018/7349).

⁽⁵⁶⁾ Rapporten – kapitel 13, s. 332–337.

⁽⁵⁷⁾ Rapporten – kapitel 13, s. 336.

⁽⁵⁸⁾ Rapporten – kapitel 13, s. 337–341.

- (104) För det första kännetecknas Kinas finansiella system av de statsägda bankernas starka ställning ⁽⁵⁹⁾, som tar hänsyn till andra kriterier än ett projekts ekonomiska lönsamhet när de ger tillgång till finansiering. I likhet med icke-finansiella statsägda företag är bankerna inte bara knutna till staten genom ägandeförhållanden, utan även via personliga relationer (personer i den högsta ledningen för de stora statsägda finansinstituten utses av det kinesiska kommunistpartiet) ⁽⁶⁰⁾, och precis som icke-finansiella statsägda företag, genomför bankerna regelbundet offentlig politik som har utformats av regeringen. I och med detta uppfyller bankerna ett uttryckligt rättsligt krav att bedriva sin verksamhet enligt behoven i fråga om den nationella ekonomiska och sociala utvecklingen och att följa statens industripolitik ⁽⁶¹⁾. Dessutom tillkommer ytterligare regler för direkt finansiering till sektorer som regeringen har fastställt som gynnade eller viktiga på andra sätt ⁽⁶²⁾.
- (105) Det har bekräftats att det kan finnas flera rättsliga instrument som föreskriver att normal bankpraxis ska följas och om aktsamhetsregler, exempelvis att undersöka låntagares kreditvärdighet, men den relevanta bevisningen tyder på att dessa bestämmelser endast spelar en underordnad roll i tillämpningen av de olika rättsliga instrumenten ⁽⁶³⁾. Undersökningsresultat i tidigare handelspolitiska undersökningar har också lett till samma slutsats ⁽⁶⁴⁾.
- (106) Obligations- eller kreditbetyg snedvrids dessutom ofta av en rad olika skäl, bland annat på grund av att riskbedömningarna påverkas av företagens strategiska betydelse för den kinesiska regeringen och styrkan hos eventuella implicita garantier från regeringen. Uppskattningar talar starkt för att de kinesiska kreditbetygen systematiskt motsvarar lägre internationella kreditbetyg ⁽⁶⁵⁾.
- (107) Detta leder till att utlåning till statsägda företag, stora privata företag med goda förbindelser och företag i viktiga industrisektorer prioriteras, vilket i sin tur innebär att tillgången och kapitalkostnaden inte är lika för alla aktörer på marknaden.
- (108) För det andra har utlåningskostnaderna hållits konstgjort låga för att stimulera ökade investeringar, vilket har lett till överanvändning av kapitalinvesteringar med allt lägre räntabilitet. Detta åskådliggörs av den senaste tidens ökning av företagens skuldsättning i den statliga sektorn, trots betydande lönsamhetsminskningar, vilket talar för att banksystemets mekanismer inte följer kommersiell praxis.
- (109) För det tredje styrs prissignalerna fortfarande inte av de fria marknadskrafterna trots en avreglering av den nominella räntan i oktober 2015, utan påverkas av snedvridningar som föranletts av regeringen. Utlåning till eller under referensräntan utgör fortfarande 45 % av all utlåning, och användningen av riktad kredit förefaller ha ökat eftersom den trots försämrade ekonomiska förhållanden har ökat markant sedan 2015. Konstgjort låga räntor leder till underprissättning, vilket i sin tur leder till överdriven kapitalanvändning.
- (110) Den totala kredittillväxten i Kina visar att kapitalallokeringen blir alltmer ineffektiv, utan tecken på den kreditåstramning som skulle kunna förväntas under icke snedvridna marknadsförhållanden. Till följd av detta har antalet nödlidande lån ökat snabbt under de senaste åren. Ställda inför en situation med ökad risk för osäkra fordringar har den kinesiska regeringen valt att undvika fallissemang. Problemet med osäkra fordringar har således hanterats genom förlängningar av lån, vilket i sin tur skapar "zombie"-företag, eller genom att överföra äganderätten till skulden (t.ex. via sammanslagningar eller utbyte av skulder mot aktier), vilket inte nödvändigtvis undanröjer skuldproblemet i sig eller hanterar dess grundorsaker.
- (111) Trots den senaste tidens åtgärder för att liberalisera marknaden påverkas företagskreditsystemet i Kina således fortfarande av betydande systemproblem och snedvridningar till följd av statens fortsatt genomgripande roll på kapitalmarknaderna.

⁽⁵⁹⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 114–117.

⁽⁶⁰⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 119.

⁽⁶¹⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 120.

⁽⁶²⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 121–122, 126–128 och 133–135.

⁽⁶³⁾ Rapporten, ibid.

⁽⁶⁴⁾ Rapporten – kapitel 14, s. 362–363, med en förteckning över EU:s undersökningar avseende handelspolitiska skyddsåtgärder (avseende vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Kina och om vissa stålprodukter belagda med organiskt material med ursprung i Kina) samt handelspolitiska undersökningar som genomförts av de australiska, kanadensiska, indiska eller amerikanska myndigheterna.

⁽⁶⁵⁾ Rapporten – kapitel 6, s. 127, i synnerhet i fråga om IMF:s uppskattning.

- (112) Ingenting i ärendehandlingarna för denna undersökning har visat att cykeltillverkare och/eller leverantörer av råvaror och andra insatsvaror inte gynnas av detta finansiella system. Den nyligen genomförda undersökningen av tillverkare av elcyklar, som omfattas av samma politiska instrument som cykeltillverkare (se skälen 80–81), visade i själva verket att de gynnades av förmånliga lån⁽⁶⁶⁾, förmånlig finansiering och försäkring (exportkreditförsäkring)⁽⁶⁷⁾, befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag⁽⁶⁸⁾ och bidragsprogram⁽⁶⁹⁾. Bevisningen i den aktuella undersökningen visar dessutom att några av de samarbetsvilliga tillverkarna beviljades lån under undersökningsperioden. Detta stöd och statens allmänt betydande inflytande över finanssystemet som beskrivs ovan innebär därför att marknadsförhållandena påverkas allvarligt på alla nivåer.
- (113) Mot bakgrund av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att cykeltillverkarna hade tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller på annat sätt inte agerar oberoende av staten.

3.3.2.9 De beskrivna snedvridningarnas systemiska karaktär

- (114) Kommissionen konstaterade att de snedvridningar som beskrivs i rapporten inte är begränsade till någon särskild industrisektor. Den tillgängliga bevisningen visar tvärtom att de fakta och särdrag som utmärker det kinesiska systemet enligt beskrivningen i avsnitten 3.3.2.1–3.3.2.5 och i del A i rapporten gäller hela landet och dess ekonomiska sektorer. Detsamma gäller beskrivningen av produktionsfaktorerna i avsnitten 3.3.2.6–3.3.2.8 och i del B i rapporten.
- (115) Det krävs ett antal olika insatsvaror för att tillverka cyklar. När cykeltillverkare köper/kontrakterar dessa insatsvaror påverkas de priser som de betalar (vilka registreras som kostnader) helt klart av samma snedvridningar av systemet som nämns ovan. Leverantörer av insatsvaror anställer till exempel arbetskraft som påverkas av snedvridningarna. De kan låna pengar som omfattas av snedvridningarna av finanssektorn/kapitalfördelningen. De påverkas dessutom av planeringssystemet, som gäller på alla myndighetsnivåer och i alla sektorer.
- (116) Till följd av detta är det inte bara de inhemska försäljningspriserna för cyklar som inte kan användas, utan alla kostnader för insatsvaror (inklusive råvaror, energi, mark, finansiering, arbetskraft osv.) fångas eftersom deras prisinformation påverkas av statens betydande inflytande enligt beskrivningen i del A och B i rapporten. De statliga ingripanden som beskrivs här gäller fördelning av kapital, mark, arbetskraft, energi och råvaror förekommer i hela Kina. Detta innebär till exempel att en insatsvara som har tillverkats i Kina genom en kombination av olika produktionsfaktorer påverkas av betydande snedvridningar. Detsamma gäller för insatsvarorna för tillverkningen av insatsvarorna och så vidare.

3.3.2.10 Slutsats

- (117) Analysen i avsnitten 3.3.2.2–3.3.2.10, som omfattar en undersökning av all tillgänglig bevisning om Kinas ingripande i landets ekonomi i allmänhet och i cykelsektorn i synnerhet (inklusive den produkt som översynen gäller), visar att priser eller kostnader, inbegripet kostnader för råvaror, energi och arbetskraft, inte är resultatet av fria marknadskrafter, eftersom de påverkas av ett betydande statligt inflytande i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen. På grundval av detta, och i avsaknad av samarbete från den kinesiska regeringens sida samt den begränsade information som lämnats av de exporterande tillverkarna i Kina, konstaterade kommissionen att det inte är lämpligt att använda inhemska priser och kostnader för att fastställa normalvärdet i detta fall.
- (118) Kommissionen konstruerade således normalvärdet endast på grundval av tillverknings- och försäljningskostnader som avspeglar icke snedvridna priser eller referensvärden, i detta fall på grundval av motsvarande tillverknings- och försäljningskostnader i ett lämpligt representativt land i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen, vilket diskuteras i det följande avsnittet. Kommissionen påminde om att ingen part har anfört att vissa inhemska kostnader skulle vara icke snedvridna enligt artikel 2.6a a tredje strecksatsen i grundförordningen.

⁽⁶⁶⁾ Se skälen 175–346 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningsstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 16, 18.1.2019, s. 5) (C/2019/43).

⁽⁶⁷⁾ Se skälen 347–367, *ibid.*

⁽⁶⁸⁾ Se skälen 551–557, *ibid.*

⁽⁶⁹⁾ Se skälen 562–575, *ibid.*

3.3.2.11 CCCME kommenterar förekomsten av betydande snedvridningar

- (119) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att kommissionens analys av betydande snedvridningar var övergripande och allmängiltiga. För det första ansåg CCCME att en socialistisk marknadsekonomi till sin natur är en marknadsekonomi med en vanlig marknadsekonomis egenskaper, som ger företagen full autonomi att fatta operativa beslut, inbegripet prissättning. CCCME ansåg vidare att den kinesiska regeringen genomför kontroller på makronivå för att säkerställa stabilitet i den nationella ekonomin. Denna övergripande kontroll bör dock inte förstås som att staten ingriper i enskilda företag, då den inte kan påverka produkternas kostnader eller priser.
- (120) För det andra höll CCCME inte med om att den kinesiska staten ingriper starkt på marknaden för aluminium, stål, gummi och kemikalier. Även om snedvridningar förekommer på dessa marknader finns inga sådana på marknaden för cykeldelar, eftersom dessa omfattar flera bearbetningsled av dessa råvaror, och deras pris påverkas av andra faktorer, såsom cyklarnas specifika tekniska egenskaper och de enskilda kundernas efterfrågan. Därför skulle snedvridningar på marknaderna för aluminium, stål, gummi och kemikalier inte påverka priserna för cykeldelar.
- (121) För det tredje ansåg CCCME att förekomsten av subventioner inte bör användas som bevis på marknadsstörning, eftersom subventioner förekommer i många andra länder som betraktas som fullödig marknadsekonomier. CCCME noterar också att slutsatserna om subventioner vad gäller elcyklar är orimliga ⁽⁷⁰⁾.
- (122) I sin inlägga framhåller CCCME vidare att både marknaden för cyklar och för cykeldelar är fria marknader utan statsingripanden, eftersom många tillverkare av cyklar och cykeldelar är privatägda eller företag med utländska investerare. CCCME tillade också att, även om vissa företag är föremål för statligt ägande eller statliga investeringar, finns det ingen skillnad mellan dem och andra företag som kan påverka cyklarnas eller cykeldelarnas priser, eftersom alla ekonomiska aktörer lyder under samma regler och bestämmelser, inbegripet mervärdesskatt, sjuk- och pensionsförsäkringsinbetalningar osv.
- (123) Kommissionen noterade inledningsvis att CCCME inte motiverade sina påståenden över huvud taget för att vederlägga bevisen i detta avsnitt för förekomsten av betydande snedvridningar i Kina i allmänhet, och i synnerhet i cykelsektorn och i sektorn för dess leverantörer. CCCME:s påståenden kunde därför avvisas som helt och hållet grundlösa.
- (124) Under alla omständigheter erinrade kommissionen om att det enligt artikel 2.6a b i grundförordningen ska tas hänsyn vid bedömningen av huruvida det föreligger betydande snedvridningar bland annat till de potentiella följderna av en eller flera av dessa aspekter på priser och kostnader i exportlandet för den produkt som översynen gäller. Alla slutsatser om betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a a måste dock göras på grundval av befintlig bevisning som visar att dessa faktorer kan inverka på priser och kostnader. Kommissionen noterade att CCCME själv erkände att den kinesiska staten utövar kontroll för att säkerställa en stabil nationell ekonomi. Som ingående förklaras i avsnitten 3.3.2.1–3.3.2.9 har den kinesiska statens interventivistiska natur en direkt och indirekt inverkan på företagens kostnadsstruktur och slutgiltiga priser. Det framgår klart av den kinesiska statens ingripanden i cykelsektorn att den åtminstone potentiellt inverkar på marknaden för cyklar och/eller cykeldelar.
- (125) Vad gäller snedvridningar för råvaror gav kommissionen flera exempel i avsnitt 3.3.2.5 på specifika statliga ingripanden på dessa marknader som påvisar betydande snedvridningar. Kommissionen noterade återigen att CCCME inte anförde några bevis som pekade på motsatsen. Kommissionen påpekade vidare att faktorer som snedvrider priserna på marknaderna för aluminium, stål, gummi och kemikalier leder till åtminstone en potentiell överföring av dessa snedvridna priser till behandlade cykeldelar som tillverkas av dessa råvaror, och påverkar därmed priserna eller kostnaderna för dessa cyklar. Utöver påståendet att de oomstridda snedvridningarna i råvarorna inte har några effekter på industrin i senare led, kunde CCCME inte bevisa att cykelindustrin inte påverkas av dessa snedvridningar.

⁽⁷⁰⁾ Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina.

- (126) Vad gäller CCCME:s påstående om subventioner underströk kommissionen att subventioner är en av flera indikatorer på snedvridningar av priser och kostnader i en ekonomi, eftersom de har en direkt eller indirekt, faktisk eller potentiell inverkan på sådana kostnader och priser, vilken vanligen minskar för mottagande företag och/eller deras kunder. Subventioner såsom markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning eller tillgång till förmånliga lån och finansiering i en viss sektor minskar kostnaderna för tillverkaren, och påverkar därmed produktionskostnaderna och/eller produkternas priser⁽⁷¹⁾. Kommissionen noterade vidare att det faktum att CCCME anser slutsatserna vad gäller elcyklar orimliga är av begränsad relevans, eftersom förekomsten av subventioner i form av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning eller tillgång till förmånliga lån konsekvent bekräftats i ett antal undersökningar nyligen, som inte begränsas till elcyklar men som är tillämpliga i hela den kinesiska ekonomin (se skäl 98)). CCCME:s argument att företag i andra ekonomier också mottar subventioner är irrelevant i denna undersökning som behandlar den produkt som översynen gäller i Kina, och inte någon abstrakt situation beträffande subventioner i andra länder.
- (127) Slutligen, vad gäller argumentet att ett stort antal cykeltillverkare är privatägda och att alla företag i Kina är föremål för fria marknadsförhållanden samt att samma regler tillämpas på privata företag och statligt ägda företag, påpekade kommissionen att en faktor i artikel 2.6a b i grundförordningen, som påvisar betydande snedvridningar i en ekonomi, är det faktum att ”den berörda marknaden försörjs till en betydande del av företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av exportlandets myndigheter”. Som förklaras i skäl 66 var det omöjligt att fastställa den exakta andelen statligt ägda företag respektive privatägda cykeltillverkare i Kina på grund av otillräckliga marknadsdata. Även om statligt ägda företag inte dominerar i en viss sektor är statligt ägande dock bara en indikator på betydande snedvridningar. Statlig kontroll och politisk övervakning eller vägledning är andra indikatorer som förtecknas i artikel 2.6a b, och eftersom dessa är allmänt förekommande i cykelsektorn (se avsnitt 3.3.2.3) konstaterade kommissionen att hela cykelsektorn i Kina är föremål för betydande snedvridningar. För det andra, det faktum att både statliga och privata företag är föremål för samma regler och bestämmelser såsom mervärdesskatt, sjukförsäkrings- och pensionsinbetalningar osv. utesluter inte att alla dessa företag verkar i en miljö som präglas av betydande snedvridningar, som påverkar kostnader och priser för dessa företag.
- (128) På grundval av ovanstående avvisades CCCME:s påståenden vad gäller förekomsten av betydande snedvridningar.

3.3.3 Representativt land

3.3.3.1 Allmänna anmärkningar

- (129) Valet av representativt land grundades på följande kriterier:

- *En nivå av ekonomisk utveckling som är jämförbar med Kinas. I detta syfte använde kommissionen länder med en bruttonationalinkomst som är jämförbar med Kinas på grundval av Världsbankens databas⁽⁷²⁾.*
- *Tillverkning av den produkt som översynen gäller i det landet⁽⁷³⁾.*
- *Tillgång till relevanta offentliga uppgifter i det landet.*
- *Om det finns fler än ett möjligt representativt land kommer företräde, där så är lämpligt, att ges till ett land med en adekvat nivå av social trygghet och miljöskydd.*

- (130) I den första kommentaren om produktionsfaktorer informerade kommissionen de berörda parterna om att den hade identifierat sex möjliga representativa länder: Brasilien, Mexiko, Ryssland, Serbien, Thailand och Turkiet, och uppmanade de berörda parterna att lämna synpunkter och föreslå andra länder. I den andra kommentaren om produktionsfaktorer informerade kommissionen de berörda parterna om att Serbien var det lämpliga representativa landet.

⁽⁷¹⁾ Se domstolens dom av den 28 februari 2018 i mål C-301/16 P.

⁽⁷²⁾ World Bank Open Data – Upper Middle Income, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>

⁽⁷³⁾ Om den produkt som översynen gäller inte tillverkas i ett land med en jämförbar utvecklingsnivå kan tillverkning av en produkt i samma allmänna kategori och/eller sektor som den produkt som översynen gäller övervägas.

3.3.3.2 En nivå av ekonomisk utveckling som är jämförbar med Kinas

- (131) Världsbanken anser att Brasilien, Mexiko, Ryssland, Serbien, Thailand och Turkiet är länder med en nivå av ekonomisk utveckling som är jämförbar med Kinas, dvs. de klassificeras alla som *övre medelinkomstländer* på grundval av sin bruttonationalinkomst.
- (132) I sina synpunkter på den första kommentaren om produktionsfaktorer varnade sökanden för att den allvarliga ekonomiska krisen i Brasilien nyligen kunde påverka importen av cykeldelar och ledde till försämrade resultat för cykeltillverkarna på deras hemmamarknad.
- (133) Kommissionen konstaterade att sökanden inte inkom med bevisning för att importen till Brasilien påverkades eller att de brasilianska tillverkarnas förvärrade inhemska resultat var en systematisk tendens. Även om kommissionen bekräftade att det enda kända företag som tillverkar cyklar och har allmänt tillgängliga uppgifter visade negativ lönsamhet, kunde den inte extrapolera detta undersökningsresultat till landet som helhet.

3.3.3.3 Tillverkning av den produkt som översynen gäller i det representativa landet

- (134) I samtliga sex länder som anges i avsnitt 3.3.3.2 identifierade kommissionen flera tillverkare med produktion enligt Nace-kod 3092 (statistisk näringsgrensindelning i Europeiska unionen) med avseende på tillverkning av cyklar ⁽⁷⁴⁾.
- (135) I sina synpunkter på den första kommentaren om produktionsfaktorer påpekade sökanden att det finns energibidrag i Ryssland och att dessa bidrag kunde påverka tillverkningen av energiintensiva material, såsom aluminium, som används för att tillverka cyklar.
- (136) Kommissionen konstaterade att sökanden varken inkom med bevisning för dessa bidrag eller deras väsentliga inverkan på cykeltillverkningen. Påståendet avvisades därför.
- (137) Sökanden hävdade att serbiska tillverkare köper in cykeldelar från unionen (omkring 30 %), Kina (omkring 30 %), andra länder i Asien (omkring 30 %) och inhemskt (omkring 10 %), och att turkiska tillverkare köper in cykeldelar från unionen (omkring 15 %), Kina (omkring 30 %), andra länder i Asien (omkring 30 %), inhemskt (omkring 20 %) och från andra länder (omkring 5 %).
- (138) Kommissionen kontrollerade och bekräftade dessa uppgifter i GTA-databasen ⁽⁷⁵⁾, och ansåg att detta visade på öppna marknader med diversifierade försörjningskällor.
- (139) Sökanden påpekade att unionen höjde sina tullar på import av cyklar från Thailand (genom att dra tillbaka GSP-förmånerna 2015 ⁽⁷⁶⁾), vilket ledde till en minskning av Thailands export av cyklar till unionen. Sökanden hävdade att detta allvarligt påverkade de thailändska tillverkarnas resultat, som främst exporterar till unionen. Sökanden hävdade även att de thailändska tillverkarna blev förlustbringande. Sökanden lämnade emellertid inga uppgifter om de thailändska tillverkarnas lönsamhet eller omfattningen av deras export.
- (140) Kommissionen fann att de två thailändska tillverkare som angavs i kommentaren av den 4 juli hade positiv lönsamhet 2016. Kommissionen undersökte även företag i Thailand som tillverkar cyklar som en sekundär verksamhet (nämligen sekundär Nace-kod 3092) och fann att 76 företag var lönsamma av de 93 företag för vilka resultaträkningar för 2017 eller 2016 fanns tillgängliga i Orbis-databasen ⁽⁷⁷⁾. Påståendet avvisades därför.

3.3.3.4 Tillgång till relevanta offentliga uppgifter i det representativa landet

- (141) För samtliga sex länder som anges i skäl 130 kontrollerade kommissionen dessutom att offentliga uppgifter fanns tillgängliga (särskilt offentliga finansiella uppgifter från tillverkarna av den produkt som översynen gäller).

⁽⁷⁴⁾ Källa: Orbis-databasen, uppgifter från Bureau Van Dick (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>)

⁽⁷⁵⁾ Global Trade Atlas – GTA (https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm)

⁽⁷⁶⁾ Thailand ströks från förteckningen över länder som omfattas av GSP i bilaga II till förordning (EU) nr 978/2012 från och med den 1 januari 2015 i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1421/2013.

⁽⁷⁷⁾ Källa: Orbis-databasen, uppgifter från Bureau Van Dick (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>)

- (142) Kommissionen sökte efter cykeltillverkare med allmänt tillgängliga finansiella uppgifter som kunde användas för att fastställa icke snedvridna och skäligen belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. Såsom nämns i den första och den andra kommentaren om produktionsfaktorer förlitade sig kommissionen på Orbis-databasen ⁽⁷⁸⁾ som uppgiftskälla och valde företag med den primära Nace-koden 3092 för att begränsa analysen till tillverkare som har cykeltillverkning som huvudverksamhet. Kommissionen begränsade dessutom sökningen till företag med allmänt tillgängliga resultaträkningar för den senaste perioden (2016 och 2017). Detta begränsade sökningen till ett företag i Brasilien, tjugonio i Ryssland och sex i Serbien. Därefter valde kommissionen lönsamma företag. Detta ledde till att kommissionen uteslöt ett företag i Brasilien och tio i Ryssland som hade negativ lönsamhet 2016 och 2017.
- (143) Kommissionen konstaterade avslutningsvis att de sex serbiska företagen hade allmänt tillgängliga uppgifter för 2017, medan de nitton återstående ryska företagen endast hade allmänt tillgängliga uppgifter fram till 2016. Eftersom översynsperioden består av de tre sista kvartalen 2017 och det första kvartalet 2018 ansåg kommissionen att Serbien var ett lämpligt representativt land.
- (144) I den andra kommentaren om produktionsfaktorer upplyste kommissionen därför samtliga berörda parter om att den hade för avsikt att använda Serbien som lämpligt representativt land om den kom fram till att alla villkor för att tillämpa den metod som anges i artikel 2.6a a i grundförordningen var uppfyllda. Med hänsyn till samtliga ovanstående faktorer och synpunkter från parterna beslutade kommissionen att Serbien var det slutliga valet av lämpligt representativt land och valde följande sex företag med allmänt tillgängliga finansiella uppgifter som kunde användas för att fastställa icke snedvridna och skäligen belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst enligt artikel 2.6a a sista stycket i grundförordningen:

— *Capriolo d.o.o. backa topola,*

— *Planet Bike co. d.o.o., Belgrad,*

— *Venera Bike,*

— *Krypton company d.o.o. backa topola,*

— *Crossbike,*

— *Cassini Wheels d.o.o.*

3.3.3.5 Nivå av social trygghet och miljöskydd

- (145) Eftersom kommissionen hade fastställt att Serbien var ett lämpligt representativt land på grundval av dessa faktorer, var det inte nödvändigt att göra en bedömning av nivån av social trygghet och miljöskydd i enlighet med artikel 2.6a a sista meningen första strecksatsen i grundförordningen.

3.3.3.6 Slutsats

- (146) Mot bakgrund av ovanstående analys uppfyllde Serbien alla kriterier som fastställs i artikel 2.6a a första strecksatsen i grundförordningen för att anses vara ett lämpligt representativt land. Serbien har i synnerhet betydande tillverkning av den produkt som översynen gäller, och det finns en fullständig datauppsättning för samtliga produktionsfaktorer, försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst.

3.3.4 Produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst

- (147) För att konstruera normalvärdet följde kommissionen den metod som förklaras i den andra kommentaren om produktionsfaktorer och inbegrep, såsom nämns i skäl 144, försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst för de sex företagen i Serbien i enlighet med artikel 2.6a a fjärde stycket i grundförordningen.
- (148) Kommissionen inbegrep även ett värde för produktionsomkostnader för att täcka kostnader som inte ingår i de produktionsfaktorer som anges ovan. Detta värde uppskattades med användning av andelen tillverkningsomkostnader av de tillverkningskostnader som rapporterats av de samarbetsvilliga tillverkarna jämfört med respektive icke snedvridna tillverkningskostnader (som omfattar användning av material, arbetskraft, energi och vatten), som fastställdes enligt den metod som beskrivs i avsnitt 3.3.8.

⁽⁷⁸⁾ Källa: Orbis-databasen, uppgifter från Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>)

3.3.5 Använda källor för att fastställa icke snedvridna kostnader

- (149) I den andra kommentaren om produktionsfaktorer uppgav kommissionen att den för att konstruera normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen skulle använda Global Trade Atlas (nedan kallad GTA) för att fastställa icke snedvridna kostnader för de flesta av produktionsfaktorerna. Efter den andra kommentaren om produktionsfaktorer konstaterade kommissionen dock att den information som rapporterats av GTA om import av cykeldelar till Serbien var ofullständig för översynsperioden. Kommissionen använde därför Eurostat för att fastställa kostnaderna för material ⁽⁷⁹⁾, elektricitet och naturgas ⁽⁸⁰⁾, Bloomberg-uppgifter från Serbiens statistikmyndighet för kostnaden för vatten ⁽⁸¹⁾ och de finansiella uppgifterna från de sex serbiska företag som förtecknas i skäl 144 för att fastställa försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst.
- (150) Såsom förklaras i skäl 3.3.5 lades tillverkningsomkostnaderna till försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst, baserat på andelen tillverkningsomkostnader av de tillverkningskostnader som rapporterats av de samarbetsvilliga tillverkarna jämfört med respektive icke snedvridna tillverkningskostnader.

3.3.6 Produktionsfaktorer

- (151) Genom den första och den andra kommentaren om produktionsfaktorer angav kommissionen att den skulle fastställa en inledande förteckning över produktionsfaktorer och källor som den avsåg att använda för alla produktionsfaktorer, såsom de material, den energi och den arbetskraft som tillverkarna i Kina använde i tillverkningen av den produkt som översynen gäller.
- (152) För att fastställa en fullständig förteckning över produktionsfaktorer för cykeltillverkning förlitade sig kommissionen på de uppgifter som lämnats av sökanden och svaren i bilaga III till tillkännagivandet om inledande från de sex ursprungliga samarbetsvilliga tillverkarna i Kina ⁽⁸²⁾.
- (153) För att kunna göra en jämförelse mellan den kinesiska och den serbiska nomenklaturen fastställde kommissionen motsvarande sexsiffriga HS-undernummer (Harmoniserade systemet) för varje produktionsfaktor, baserat på uppgifter både från sökanden och de samarbetsvilliga tillverkarna i Kina. Kina, Serbien och unionen använder alla det harmoniserade systemet, så tullnumren för samtliga tre motsvarar varandra.
- (154) Mot bakgrund av alla upplysningar som lämnats av sökanden och de samarbetsvilliga tillverkarna i Kina har följande produktionsfaktorer och HS-nummer, i förekommande fall, identifierats:

Tabell 1

Produktionsfaktor	HS-nummer	Enhetsimportvärde
Hela ramar	8714 91	65,63 euro/enhet
Krona för ramens styrrör	8714 91	7,63 euro/kg
Skarv för ramen	8714 91	7,63 euro/kg
Hängare för ramen	8714 91	7,63 euro/kg
Delar som monteras på ramens styrrör	8714 91	7,63 euro/kg
Gaffel för ramen	8714 91	7,63 euro/kg
Ramtriangel	8714 91	7,63 euro/kg
Tillbehör till ram	8714 91	7,63 euro/kg
Ramens brygga	8714 91	7,63 euro/kg

⁽⁷⁹⁾ http://comext.eurostat.ec.europa.eu/ANALYTICAL_S10_V17_ECAS/Analytical.html

⁽⁸⁰⁾ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/main-tables>

⁽⁸¹⁾ <https://www.bloomberg.com/>

⁽⁸²⁾ Den 4 juli 2018 hade företaget Yong Yi ännu inte dragit sig ur samarbetet i undersökningen och de uppgifter som lämnats i bilaga III användes därför som källa.

Produktionsfaktor	HS-nummer	Enhetsimportvärde
Tillbehörslåda	8714 99	9,15 euro/kg
Legerat märke	8310 00	11,02 euro/kg
Legerat aluminiumrör	7608 20	4,78 euro/kg
Axelstift	8714 99	9,15 euro/kg
BB-delar	8714 99	9,15 euro/kg
BB-set	8714 99	9,15 euro/kg
BB-skål	8714 99	9,15 euro/kg
BB-axel	8714 99	9,15 euro/kg
Väska	3923 21	2,20 euro/kg
Handtagsknoppar	8714 99	9,15 euro/kg
Korg	8714 99	9,15 euro/kg
Korghållare	8714 99	9,15 euro/kg
Batteri	8714 99	9,15 euro/kg
Ringklocka	8306 10	12,47 euro/kg
Broms	8714 94	7,48 euro/kg
Bromskabel	8714 94	7,48 euro/kg
Hölje för bromskabel	8714 99	9,15 euro/kg
Innervajer för broms	8714 94	7,48 euro/kg
Bromshandtag	8714 94	7,48 euro/kg
Bromsaxel	8714 94	7,48 euro/kg
Bromskabel	8714 94	7,48 euro/kg
Brygga	8714 99	9,15 euro/kg
Block	8714 99	9,15 euro/kg
Kabelstopp	8714 99	9,15 euro/kg
Gaffelskena av kol	8714 91	7,63 euro/kg
Fästmutter för bärare	7318 16	5,55 euro/kg
Kartong	4819 10	1,11 euro/kg
Kedja	731511 871499	14,23 euro/kg 9,15 euro/kg

Produktionsfaktor	HS-nummer	Enhetsimportvärde
Kedjejusterare	8714 99	9,15 euro/kg
Hållare för kedjeskydd	8714 99	9,15 euro/kg
Kedjeskydd	8714 99	9,15 euro/kg
Kedjeskydd	3926 90	8,93 euro/kg
Hållare för kedjeskydd	8714 99	9,15 euro/kg
Kedjehjul	8714 96	7,41 euro/kg
CKD-set	8714 99	9,15 euro/kg
Korrugerad kartong	4808 10	0,77 euro/kg
Vevset	8714 99	9,15 euro/kg
Dekal	4821 10	7,77 euro/kg
Kabel till växelförare	8714 99	9,15 euro/kg
Skyddshuv för växelförare	8714 99	9,15 euro/kg
Skiva för bruksanvisning	8523 49	335,30 euro/kg
Skivfäste	8714 94	7,48 euro/kg
Skivbroms	8714 94	7,48 euro/kg
Elektriska tillbehör	8714 99	9,15 euro/kg
Ändknopp för handtag	8714 99	9,15 euro/kg
Stänkskärm	8714 99	9,15 euro/kg
Gaffel	8714 91	7,63 euro/kg
Bakre ändhylsor för gaffeln	8714 91	7,63 euro/kg
Reglage/växelförare (fram/bak)	8714 99	9,15 euro/kg
Handtag	8714 99	9,15 euro/kg
Styre	8714 99	9,15 euro/kg
Styrskaft	8714 99	9,15 euro/kg
Styrset	871491 eller 871499	7,63 euro/kg 9,15 euro/kg
Styrrör	7608 20	4,78 euro/kg
Hi-ten-rör	7304 51	1,97 euro/kg
Nav	8714 93	15,53 euro/kg
Navhölje	8714 99	9,15 euro/kg
Innerslang	4013 20	0,93 euro/enhet

Produktionsfaktor	HS-nummer	Enhetsimportvärde
Fog	8714 99	9,15 euro/kg
Cykelstöd	8714 99	9,15 euro/kg
Platta för cykelstöd	8714 99	9,15 euro/kg
Ljus	8512 10	3,20 euro/kg
Lås	8301 40	14,33 euro/kg
Manuellt	4911 10	1,95 euro/kg
Andra tillbehör	8714 99	9,15 euro/kg
Knopp för ytterhölje	8714 94	7,48 euro/kg
Knopp för ytterhölje, bromsar	8714 94	7,48 euro/kg
Förpackningsmaterial	3923 90	3,17 euro/kg
Förpackningstillbehör	8714 99	9,15 euro/kg
Färg	320820 eller 320890	4,35 euro/kg 3,81 euro/kg
Färgburk	7010 90	0,45 euro/kg
Pedal	8714 96	8,93 par
Snabbkoppling	8714 99	9,15 euro/kg
Bakre bärare	8714 99	9,15 euro/kg
Reflexfäste	8714 99	9,15 euro/kg
Reflex	3926 90	8,93 euro/kg
Fälg	8714 92	3,01 euro/kg
Fälgset med/utan däck och slang	8714 92	3,01 euro/kg
Fälgtejp	4012 90	3,22 euro/kg
Nitar	7318 16	5,55 euro/kg
Rotor	8714 94	7,48 euro/kg
Rotor/tillbehör för korg/tillbehör för stänkskärm	8714 99	9,15 euro/kg
Sadel	8714 95	6,15 euro/kg
Skruv	7318 15	3,69 euro/kg
Skruv/bult	7318 16	5,55 euro/kg
Sadelklämma	8714 99	9,15 euro/kg
Sadelöverdrag	8714 99	9,15 euro/kg

Produktionsfaktor	HS-nummer	Enhetsimportvärde
Sadelstolpe	8714 99	9,15 euro/kg
Brygga för sadelhållare	8714 99	9,15 euro/kg
Reglagehandtag	8714 99	9,15 euro/kg
Innervajer för reglage	8714 99	9,15 euro/kg
Ytterkabel för reglage	8714 99	9,15 euro/kg
Ekrar	8714 92	3,01 euro/kg
Ekerskydd	8714 99	9,15 euro/kg
Dekal	3919 90	5,60 euro/kg
Upphängning	8714 99	9,15 euro/kg
Tillbehör till upphängningar	8714 99	9,15 euro/kg
Däck	4011 50	2,75 euro/enhet
Verktyg	8714 99	9,15 euro/kg
Tub	7608 20	4,78 euro/kg
Ventil	8714 99	9,15 euro/kg
V-formad hållare för stänkskärm	8714 99	9,15 euro/kg
Fästmutter för vattenflaska (knopp)	7318 16	5,55 euro/kg
Frihjul	8714 93	15,53 euro/kg
Hjuluppsättningar	8714 93	15,53 euro/kg
Träningshjul	8714 99	9,15 euro/kg
Vajrar	871494 871499	7,48 euro/kg 9,15 euro/kg

Arbetskraft

Löner i tillverkningssektorn	Ej tillämpligt	1,49 euro/timme eller 3 396,84 euro/år
------------------------------	----------------	---

Energi

Elektricitet	Ej tillämpligt	0,06 euro/kWh
Gas	Ej tillämpligt	0,33 euro/m ³
Vatten	Ej tillämpligt	2,28 euro/m ³

3.3.6.1 Material

- (155) För att fastställa icke snedvridna priser på material levererade på plats vid tillverkarens fabrik i enlighet med artikel 2.6a a första strecksatsen tillämpade kommissionen importpriserna för det representativa landet på varje material som används av de samarbetsvilliga tillverkarna i Kina.

- (156) För att fastställa normalvärdet enligt kommissionens metod bör importtullar för produktionsfaktorerna och för de material som importeras till Serbien samt inhemska transportkostnader läggas till dessa importpriser. Detta skulle leda till ett högre normalvärde, eftersom importtullarna ytterligare skulle öka importpriserna för cykeldelar, vilket i sin tur ger en ännu högre dumpningsmarginal. Med tanke på undersökningsresultatet i skäl 178 samt inriktningen för denna översyn, som snarare handlar om att undersöka huruvida dumpningen fortsatte under översynsperioden än att fastställa dess exakta omfattning, beslutade kommissionen att det inte var nödvändigt att göra justeringar för importtullar och inhemska transportkostnader.

3.3.6.2 Arbetskraft

- (157) Statistiken från Internationella arbetsorganisationen (nedan kallad ILO) gav information om månadslöner i tillverkningssektorn och veckoarbetstiden i Serbien för översynsperioden. För Ideal, som rapporterade sammanlagda personallöner för översynsperioden, extrapolerade kommissionen den individuella genomsnittliga månadslönen och ersatte den med ILO:s genomsnittliga månadslön. För Oyama, som rapporterade löner i persontimmar, extrapolerade kommissionen först arbetstimmar per månad från ILO-uppgifterna om arbetstimmar per vecka, och dividerade sedan den genomsnittliga månadslönen med det genomsnittliga antalet arbetstimmar, för att på så sätt få fram den genomsnittliga timlön som slutligen användes för att ersätta de uppgifter som lämnats av företaget.

3.3.6.3 Elektricitet och naturgas

- (158) Priserna på elektricitet och naturgas för icke-hushållskunder, särskilt för små och medelstora industrier, fanns lätt tillgängliga i Eurostat i fråga om Serbien ⁽⁸³⁾ för 2017. Elpriset rapporterades i euro per kWh och gaspriset i euro per gigajoule. Det senare priset har en fast omräkningskurs i kubikmeter, som var det mått som de samarbetsvilliga tillverkarna i Kina använde för att rapportera sin gasförbrukning.

3.3.6.4 Vatten

- (159) De uppgifter som användes för att fastställa vattenpriset hämtades från Bloomberg-databasen i serier av serbiska KPI (konsumentprisindex), som uppgick till 269,1 serbiska dinarer för januari 2019.

3.3.7 Beräkningar

- (160) Kommissionen fastställde det konstruerade normalvärdet genom följande två steg.
- (161) För det första fastställde kommissionen de icke snedvridna tillverkningskostnaderna. Detta gjordes genom att multiplicera förbrukningsfaktorn för varje produktionsfaktor med deras icke snedvridna kostnad per enhet. Uppgifter om förbrukningsfaktorerna för material, arbetskraft, energi och vatten lämnades av de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna. De icke snedvridna kostnaderna per enhet var de som observerats i det representativa landet.
- (162) För det andra fastställde kommissionen tillverkningsomkostnaderna. Dessa beräknades med tillämpning av andelen tillverkningsomkostnader av de tillverkningskostnader som rapporterats av de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna jämfört med respektive icke snedvridna tillverkningskostnader (som omfattar användning av material, arbetskraft, energi och vatten), som fastställdes enligt den metod som beskrivs i avsnitt 3.3.6.
- (163) På de tillverkningskostnader som anges ovan tillämpade kommissionen för det tredje genomsnittliga försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst från de sex företagen i Serbien (Capriolo, Planet Bike, Venera Bike, Krypton, Crossbike och Cassini Wheels). De fastställdes på grundval av allmänt tillgänglig information om dessa företags årsredovisningar för 2017 ⁽⁸⁴⁾ och uttrycktes i följande procentenheter:

— Försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader ⁽⁸⁵⁾ på 6,62 % tillämpades på summan av tillverkningskostnader och tillverkningsomkostnader, och

— En vinst ⁽⁸⁶⁾ på 10,05 % tillämpades på summan av tillverkningskostnader och tillverkningsomkostnader.

⁽⁸³⁾ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database>

⁽⁸⁴⁾ Källa: Orbis-databasen, uppgifter från Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>)

⁽⁸⁵⁾ beräknades som ett genomsnitt av rörelseintäkter, minus rörelsevinst, minus finansiell vinst, minus kostnad för sålda varor (materialkostnader, personalkostnader, avskrivningar och amortering).

⁽⁸⁶⁾ Beräknade som vinst före skatt minus kostnaden för sålda varor (materialkostnader, personalkostnader, avskrivningar och amortering).

- (164) På denna grundval konstruerade kommissionen normalvärdet per produkttyp från fabrik i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen. Ett separat normalvärde fastställdes för varje exporterande tillverkare.
- (165) I sina kommentarer om det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att kommissionen inte använde några uppgifter från de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna vid fastställandet av det icke snedvridna normalvärdet. CCCME ansåg att, eftersom Kina inte längre betraktas som en icke-marknadsekonomi, bör faktorer såsom energikostnader, produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst inte ersättas av riktmärken. CCCME hävdade också att andra produktionsfaktorer, såsom karbonramar, inte bör ersättas eftersom den karbon som används i dessa ramar inte omnämns som ett material som är föremål för betydande snedvridningar i Kina.
- (166) Kommissionen noterade att påståendet att den inte hade använt uppgifter från de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna för att fastställa det icke snedvridna normalvärdet inte stämmer. Som nämns i skälen 150 och 161 använde kommissionen förbrukningsfaktorerna för material, arbetskraft, energi och vatten, liksom andelen för tillverkningsomkostnader, varav samtliga rapporterats av de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna och kontrollerats av kommissionen.
- (167) Kommissionen noterade vidare att CCCME:s argument att Kina inte längre betraktas som en icke marknadsekonomi inte heller är relevant. Kommissionen erinrar om att den nya antidumpningslagstiftningen i skäl 2 klart anger att "[d]enna förordning har ingen inverkan på fastställandet av huruvida en WTO-medlem är att anse som en marknadsekonomi eller ej, och inte heller på de villkor och bestämmelser som föreskrivs i protokoll och andra instrument i enlighet med vilka länder har anslutit sig till Marrakechavtalet om upprättandet av Världshandelsorganisationen av den 15 april 1994." ⁽⁸⁷⁾ Eftersom den nya antidumpningslagstiftningen inte längre gör åtskillnad mellan marknadsekonomier och icke marknadsekonomier, saknar CCCME:s argument laga grund som är tillämplig på denna undersökning. Artikel 2.6a i grundförordningen tillämpas från fall till fall, med beaktande av alla tillgängliga bevis med avseende på exportlandet.
- (168) Kommissionen noterade vidare att artikel 2.6a i grundförordningen fastställer att förekomsten av betydande snedvridningar gör att det inte är lämpligt att använda de inhemska priserna och kostnaderna, och att normalvärdet därför ska konstrueras utslutande på grundval av kostnader för produktion och försäljning som återspeglar icke snedvridna priser eller referensvärden. Det fastställs även att det konstruerade normalvärdet ska omfatta ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. Användningen av inhemska kostnader i detta sammanhang gäller endast i den mån som det har slagits fast att de inte är snedvridna, på grundval av tillförlitlig och lämpliga bevis, särskilt inom ramen för bevisning som tillhandahållits av berörda parter i enlighet med artikel 2.6a c. CCCME lade inte fram några bevis i detta avseende.
- (169) Slutligen noterade kommissionen att ingen av de tre kinesiska samarbetsvilliga tillverkarna i urvalet hävdade att någon av produktionsfaktorerna anskaffats till icke snedvridna priser.
- (170) Påståendet avvisades därför.

3.3.8 Exportpris

- (171) Av de två kinesiska tillverkarna/grupperna av tillverkare i urvalet som sålde den produkt som översynen gäller till unionen under översynsperioden sålde en direkt till oberoende kunder och den andra via närstående handlare.
- (172) De exporterande tillverkarna exporterade den produkt som översynen gäller antingen direkt till oberoende kunder i unionen eller via en handlare. Exportpriset fastställdes därför baserat på de priser som faktiskt betalades eller skulle betalas för den produkt som översynen gäller när den såldes på export till unionen, i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen.

⁽⁸⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) (EU) 2017/2321 av den 12 december 2017 om ändring av förordning 2016/1036 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen och förordning (EU) 2016/1037 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 338, 19.12.2017, s. 1).

- (173) Såsom nämns i skäl 46 lämnade en av grupperna av exporterande tillverkare inte sina försäljningspriser till kommissionen avseende försäljning via en närstående handlare till den första oberoende kunden, både för försäljning till unionen och till övriga världen. Genom att tillämpa de mest tillförlitliga uppgifter som finns tillgängliga i enlighet med artikel 18 i grundförordningen använde kommissionen därför endast transaktioner för vilka priset till oberoende kunder kunde identifieras för att fastställa exportpriset för den gruppen av exporterande tillverkare.

3.3.9 Jämförelse

- (174) Kommissionen jämförde det konstruerade normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen med exportpriset fritt fabrik.
- (175) Där det var motiverat för att jämförelsen skulle bli rättvis justerade kommissionen exportpriset i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen för att ta hänsyn till olikheter som påverkade prisjämförbarheten. Justeringar gjordes för inhemska transportkostnader, hantering, lastning och därmed sammanhängande kostnader, kreditkostnader och bankkostnader.
- (176) För en av de exporterande tillverkarna justerades dessutom exportpriset i enlighet med artikel 2.10 i i grundförordningen genom att dra av provisioner från försäljning via en handlare. Beräkningen av provisioner grundades på handlarens försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt en skälig vinstmarginal. När kommissionen justerade vinster använde man den nivå som fastställdes i den undersökning genom vilken de gällande tullnivåerna fastställdes.

3.3.9.1 Dumpningsmarginal

- (177) Kommissionen jämförde det vägda genomsnittliga normalvärdet för varje typ av den likadana produkten med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den berörda produkten, i enlighet med artikel 2.11 och 2.12 i grundförordningen.
- (178) På grundval av detta fastställdes den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen, uttryckt i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, till 2,56 % för Ideal och 49,82 % för Oyama.

3.3.9.2 Dumpning från icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkare

- (179) Kommissionen beräknade även den genomsnittliga dumpningsmarginalen för de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna. Med tanke på den låga samarbetsviljan från Kinas sida, vilket tas upp i avsnitt 3.2, använde kommissionen tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen.
- (180) För att fastställa normalvärdet använde kommissionen för det första det genomsnittliga normalvärdet för de två samarbetsvilliga exporterande tillverkarna/grupperna av tillverkare.
- (181) För att fastställa exportpriset använde kommissionen för det andra uppgifter från Eurostat efter att ha dragit av exporten från de två samarbetsvilliga exporterande tillverkarna. För jämförbarhetens skull justerade kommissionen exportpriset till nivån fritt fabrik genom att använda de genomsnittliga kontrollerade ersättningsarna, inbegripet transportkostnader, för de två samarbetsvilliga exporterande tillverkarna.
- (182) På grundval av detta fastställdes den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen, uttryckt i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, till 206 %. Såsom nämns i skäl 156 skulle denna dumpningsmarginal ha varit högre om normalvärdet för de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna hade justerats för inhemska transportkostnader och importtullar till Serbien.
- (183) Alternativt, och för att använda samtliga mest tillförlitliga uppgifter som fanns tillgängliga i enlighet med artikel 18 i grundförordningen, beräknade kommissionen dumpningsmarginalen genom att använda det genomsnittliga konstruerade normalvärde som anges i klagomålet. Detta grundades på Turkiet som representativt land. Trots att detta alternativa normalvärde endast omfattade de viktigaste produktionsfaktorerna (15 till 20, beroende på typ av cykel) blev dumpningsmarginalen 86 %.
- (184) Det råder därför inget tvivel om att dumpningen fortsatte under översynsperioden.

3.3.9.3 Slutsats

- (185) Kommissionen slog därför fast att dumpningen fortsatte under översynsperioden.

3.4 Sannolikhet för fortsatt dumpning från Kina

- (186) Kommissionen granskade följande faktorer för att undersöka sannolikheten för fortsatt dumpning: Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina samt unionsmarknadens attraktionskraft.

3.4.1 Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina

- (187) Enligt China Bicycles Association uppgick den totala produktionen av cyklar till 80 miljoner enheter 2017.
- (188) De fem samarbetsvilliga företagen rapporterade dessutom ett kapacitetsutnyttjande på 38–96 % under översynsperioden (dvs. ett vägt genomsnitt på 68 %). Med tanke på den låga samarbetsviljan tillämpade kommissionen de mest tillförlitliga uppgifter som fanns tillgängliga i enlighet med artikel 18 i grundförordningen och uppskattade en sammanlagd kapacitet på 117 miljoner cyklar⁽⁸⁸⁾. På grundval av detta skulle den kinesiska industrins outnyttjade kapacitet uppgå till omkring 37 miljoner cyklar, vilket är mer än dubbelt så mycket som den sammanlagda förbrukningen i unionen (dvs. 18 miljoner enheter).
- (189) Såsom fastställs i rådets förordning (EU) nr 502/2013⁽⁸⁹⁾, vilket bekräftades under undersökningen, består tillverkning av cyklar i huvudsak av monteringsverksamhet, som enkelt kan ökas genom att öka antalet anställda. De kinesiska tillverkarna kunde därför snabbt bygga upp ny kapacitet genom att anställa ny personal.
- (190) På grundval av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska exporterande tillverkarna hade betydande outnyttjad kapacitet som de kunde använda för tillverkning av cyklar för export till unionen om åtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (191) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att kommissionen gjort en grov uppskattning av den outnyttjade kapaciteten i den kinesiska industrin och inte underbyggt sin uppskattning.
- (192) Kommissionen erinrade om att, på grund av bristande samarbete från Kinas sida, hade artikel 18 i grundförordningen tillämpats för att uppskatta den outnyttjade kapaciteten. Som förklaras i skälen 187 och 188 grundade kommissionen sin uppskattning på de samlade produktionssiffror som tillhandahållits av China Bicycle Association. Utöver ett påstående ger CCCME vidare inga bevis för att kommissionen skulle ha räknat fel på den outnyttjade kapaciteten i Kina. Påståendet avvisades därför.

3.4.2 Unionsmarknadens attraktionskraft

3.4.2.1 De kinesiska tillverkarnas prisbeteende på tredjeländers marknader

- (193) Den första faktorn som visar på unionsmarknadens attraktionskraft är de kinesiska tillverkarnas prisbeteende när de säljer till unionsmarknaden jämfört med andra exportmarknader. Den sammanlagda kinesiska exporten av cyklar under översynsperioden⁽⁹⁰⁾ uppgick till omkring 58 miljoner enheter, varav 15 miljoner såldes till Förenade staterna (26 % av Kinas sammanlagda export av cyklar). Det genomsnittliga kinesiska exportpriset till Förenade staterna är 50 euro/enhet, vilket är lägre än till EU (64 euro/enhet) och betydligt lägre än unionstillverkarnas genomsnittliga försäljningspris under översynsperioden (129 euro/enhet). Införandet av en ytterligare värdetull på 10 % på kinesiska cyklar i Förenade staterna från och med den 1 januari 2019 enligt avsnitt 301 i Förenade staternas handelslag⁽⁹¹⁾, kommer sannolikt att betydligt påverka den kinesiska exporten av cyklar till detta land. Den 10 maj 2019 höjde Förenade staterna dessutom den extra värdetullen ytterligare, till 25 %⁽⁹²⁾. Effekten på den kinesiska importen av cyklar till Förenade staterna förväntas därför bli ännu större. Till följd av detta skulle unionen bli mer attraktiv än den nuvarande största marknaden för kinesiska cyklar om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

⁽⁸⁸⁾ Detta beräknades genom extrapolering utifrån antagandet att den sammanlagda tillverkningen på 80 miljoner enheter utgör 68 % av den sammanlagda kapaciteten, vilket motsvarar 117 miljoner enheter.

⁽⁸⁹⁾ Rådets förordning (EU) nr 502/2013 av den 29 maj 2013 om ändring av genomförandeförordningen (EU) nr 990/2011 om införande av en slutgiltig antidumpningsstull på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en interimsoversyn i enlighet med artikel 11.3 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009 (EUT L 153, 5.6.2013, s. 17).

⁽⁹⁰⁾ Källa: Global Trade Atlas – GTA (https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm), statistiska uppgifter finns tillgängliga på nivån HS-nummer 871200 (berörd produkt: KN-nummer 8712 00 30 och 8712 00 70).

⁽⁹¹⁾ <https://www.usitc.gov/tata/hts/index.htm>, United States International Trade Commission – *Official Harmonized Tariff Schedule 2019*

⁽⁹²⁾ <https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to>

- (194) Generellt sett är unionen prismässigt attraktiv för kinesiska cykeltillverkare. De kinesiska exportörerna sålde i 149 länder (vilket motsvarar 71 % av deras sammanlagda exportvärde för cyklar), där priserna i genomsnitt är lägre än i unionen. Endast i 24 länder (vilket motsvarar 25 % av deras totala exportvolym för cyklar) sålde de till priser som i genomsnitt var högre än i unionen.
- (195) Det skulle således vara mer attraktivt för kinesiska exportörer att exportera till unionen än till merparten av de andra länderna, som utgör majoriteten av deras export.

3.4.2.2 Tillgång till andra marknader

- (196) Den andra faktorn som visar på unionsmarknadens attraktionskraft är förekomsten av handelspolitiska åtgärder och andra restriktiva importåtgärder mot kinesiska cyklar på ett stort antal exportmarknader. Sådana åtgärder finns i Mexiko och Argentina. Dessa länder svarar för 4 % av den totala volym som de exporterande tillverkare som ingår i urvalet exporterade till resten av världen, och för 1 % av den sammanlagda kinesiska exporten under översynsperioden ⁽⁹³⁾.
- (197) Såsom nämns i skäl 193 kommer införandet av en ytterligare importtull i form av en värdetull på 10 % i Förenta staterna från och med den 1 januari 2019 att väsentligt påverka den kinesiska exporten av cyklar. Faktum är att Förenta staterna ensamt står för 58 % av exportvolymen för de exporterande tillverkarna i urvalet till resten av världen och för 26 % om all export från Kina räknas med. Redan under första kvartalet 2019 var den kinesiska exporten av cyklar till Förenta staterna 54 % lägre än under första kvartalet 2018 (eller omkring 1,4 miljoner enheter mindre). Effekten förväntas bli ännu större efter Förenta staternas beslut att höja den extra värdetullen ytterligare till 25 % från och med den 10 maj 2019 ⁽⁹⁴⁾.
- (198) Dessa ytterligare tullar på den största exportmarknaden för kinesiska cyklar, samtidigt som de gällande åtgärderna upphävs på unionens marknad, skulle sannolikt leda till att kinesisk export omdirigeras från Förenta staterna till unionen.
- (199) I sina kommentarer på det slutgiltiga utlåtandet av uppgifter hävdade CCCME att kommissionen inte lagt fram några bevis för att den outnyttjade kapaciteten i Kina riktades mot unionsmarknaden.
- (200) Kommissionen noterade att den inte hävdade att den outnyttjade kapaciteten riktades mot unionsmarknaden, men att den sannolikt skulle göra det om åtgärderna skulle upphöra att gälla. I skälen 193–198 förtecknade kommissionen ett antal omständigheter som starkt pekar på en sådan sannolikhet. Det bör noteras att ingen av dessa omständigheter ifrågasattes av CCCME.
- (201) Påståendet avvisades därför.

3.4.3 Slutsats om sannolikheten för fortsatt dumpning

- (202) På grundval av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det är mycket sannolikt att dumpningen skulle fortsätta om åtgärderna upphör att gälla.

3.5 Allmänna slutsatser om sannolikheten för fortsatt dumpning

- (203) Undersökningen visade att den kinesiska importen fortsatte att komma in på unionsmarknaden till dumpade priser under översynsperioden.
- (204) Kommissionen fann även bevisning för att dumpningen sannolikt kommer att fortsätta om åtgärderna upphör att gälla. Kinas outnyttjade kapacitet var stor jämfört med unionens förbrukning under översynsperioden. De kinesiska exporterande tillverkarnas prisbeteende på tredjeländers marknader visar dessutom att exportpriserna till merparten av dessa marknader är lägre än exportpriserna till unionen, vilket pekar på att det är sannolikt att dumpningen till unionen fortsätter om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Slutligen visade unionsmarknadens attraktionskraft, sett till storlek och priser, och det faktum att andra marknader fortfarande är skyddade av

⁽⁹³⁾ Källa: Global Trade Atlas – GTA.

⁽⁹⁴⁾ <https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to>

handelsåtgärder, särskilt Förenta staternas marknad, att det är troligt att den kinesiska exporten och outnyttjade kapaciteten skulle omdirigeras till unionsmarknaden om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Kommissionen drog följaktligen slutsatsen att det rådde stor sannolikhet för att ett upphävande av antidumpningsåtgärderna skulle leda till ökad export av cyklar från Kina till unionen till dumpade priser.

- (205) Mot bakgrund av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att ett upphävande av antidumpningsåtgärderna sannolikt skulle leda till fortsatt dumpning.

4. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT ELLER ÅTERKOMMANDE SKADA

4.1 Definition av unionsindustrin och tillverkningen i unionen

- (206) Det fanns över 400 kända tillverkare i unionen som tillverkade cyklar under översynsperioden. Såsom nämns i skäl 14 lade en del av dem helt eller delvis ut tillverkningsprocessen till tredjepartsföretag genom förädlingsavtal (nedan kallade *förädlare*). De 400 tillverkarna och underleverantörerna utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen. En del av unionsindustrin tillverkar även elcyklar, och använder i viss utsträckning samma tillverkningsutrustning som den tillverkningsutrustning som används för den produkt som översynen gäller.
- (207) Den sammanlagda tillverkningen i unionen uppskattades till 11,2 miljoner enheter under översynsperioden. Denna siffra grundas på uppgifter som samlats in av Confederation of the European Bicycle Industry (nedan kallad Conebi).

4.2 Förbrukning i unionen

- (208) Kommissionen uppskattade unionens förbrukning på grundval av de upplysningar som lämnats av sökanden och Conebi.
- (209) Under skadeundersökningsperioden utvecklades förbrukningen i unionen på följande sätt:

Tabell 2

Förbrukning i unionen

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Förbrukningen i unionen (enheter)	19 201 153	19 269 158	18 883 749	18 501 392	18 300 000
<i>Index</i>	100	100	98	96	95

Källa: EBMA, Conebi, Eurostat.

- (210) Förbrukningen i unionen minskade med 5 % under skadeundersökningsperioden, ned till 18,3 miljoner enheter under översynsperioden. Den minskade förbrukningen kan främst förklaras av elcykelmarknadens parallella tillväxt, som ökade från 1 139 000 till 1 982 269 enheter under perioden januari 2014 till september 2017 ⁽⁹⁵⁾.

4.3 Import till unionen från Kina

- (211) Kommissionen fastställde importvolymen och priserna på grundval av Eurostats importstatistik på Taric-nivå. Importens marknadsandel fastställdes sedan genom att importvolymerna jämfördes med förbrukningen i unionen, vilken framgår av tabell 2.

⁽⁹⁵⁾ 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 (EUT L 16, 18.1.2019, s. 108).

4.3.1 Volym och marknadsandel

- (212) Under skadeundersökningsperioden utvecklades importen från Kina till unionen på följande sätt:

Tabell 3

Importvolym och marknadsandel

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Importvolym (enheter)	494 433	595 558	456 158	694 748	747 313
<i>Index</i>	100	120	92	141	151
Marknadsandel (%)	2,6	3,1	2,4	3,8	4,1
<i>Index</i>	100	120	94	146	159

Källa: Eurostat.

- (213) Volymen av kinesisk import förblev låg och låg nära nivån under den föregående översynen. Tendensen – en ökning på 51 % under skadeundersökningsperioden – tyder dock på ett förnyat intresse för unionens marknad.
- (214) Den kombinerade minskningen av förbrukningen och ökningen av importvolymen ledde till att marknadsandelen ökade från 2,6 % under 2014 till 4,1 % under översynsperioden.

4.3.2 Importpriser och prisunderskridande

- (215) Under skadeundersökningsperioden utvecklades priset på importen från Kina till unionen på följande sätt:

Tabell 4

Importpriser

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Genomsnittligt importpris (euro/enhet)	47	61	44	77	77
<i>Index</i>	100	130	94	164	164

Källa: Eurostat.

- (216) Priserna på den kinesiska importen ökade med 64 % under skadeundersökningsperioden. Importpriser baserade på uppgifter från Eurostat tog ingen hänsyn till de olika produkttyperna och prisskillnaderna mellan olika typer av den produkt som översynen gäller. Till följd av de kinesiska exportörernas låga samarbetsvilja, vilket förklaras i skäl 45, fick kommissionen dock förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen.
- (217) På grundval av detta jämfördes de samarbetsvilliga unionstillverkarnas genomsnittliga priser till icke-närstående kunder på unionsmarknaden med genomsnittspriserna på importen från Kina. Priserna på mer än 80 % av importen (all import utom importen från de två samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkarna) konstaterades underskrida unionsindustrins priser med 19,1 %. När de gällande antidumpningstullarna drogs av uppgick prisunderskridandemarginalen till 43,0 %.
- (218) För de två samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkarna gjordes jämförelsen på prisnivån för tillverkare av originalutrustning (nedan kallade OEM-tillverkare), eftersom båda endast exporterade OEM-modeller till unionens marknad. Prisunderskridande konstaterades också för en av de två exportörerna, och uppgick till 6,4 %.

4.4 Import till unionen från andra tredjeländer

4.4.1 Import till unionen från andra länder

- (219) Importvolymen, marknadsandelen och importpriserna i fråga om import från andra tredjeländer utvecklades på följande sätt:

Tabell 5

Importvolym, marknadsandel och importpriser från alla andra länder utom Kina

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Importvolym (enheter)	7 347 580	7 179 794	6 497 571	6 387 657	6 244 138
<i>Index</i>	100	98	88	87	85
Marknadsandel (%)	38,3	37,3	34,4	34,5	34,1
Genomsnittligt pris (euro/enhet)	148	180	186	172	169

Källa: Eurostat.

- (220) Under skadeundersökningsperioden minskade importvolymen från andra tredjeländer med 15 %. Deras marknadsandel minskade från 38,3 % till 34,1 % under skadeundersökningsperioden.
- (221) De genomsnittliga importpriserna från tredjeländer var systematiskt högre än de genomsnittliga importpriserna från Kina under översynsperioden. Skillnaden varierade från 92 till 142 euro/enhet under skadeundersökningsperioden.
- (222) De genomsnittliga importpriserna från tredjeländer var systematiskt högre än unionstillverkarnas priser som anges i tabell 12 i skäl 250. Beroende på år varierade skillnaden från 30 till 58 euro/enhet.

4.4.2 Import till unionen från andra länder som var föremål för antidumpningsåtgärder

- (223) Importen till unionen från andra länder som var föremål för antidumpningsåtgärder efter de undersökningar om kringgående som avses i skälen 3 och 4 utvecklades på följande sätt:

Tabell 6

Importvolym, marknadsandel och importpriser från länder som var föremål för antidumpningsåtgärder

		2014	2015	2016	2017	ÖP
Importvolym (enheter)		3 314 228	3 272 207	2 948 037	3 122 230	3 084 171
<i>Index</i>		100	99	89	94	93
Marknadsandel (%)		17,3	17,0	15,6	16,9	16,9
Genomsnittligt pris (euro/enhet)		105	133	138	132	130
Kambodja	Marknadsandel (%)	6,3	7,2	6,9	7,7	7,9
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	193	226	222	204	196
Filippinerna	Marknadsandel (%)	4,8	4,5	3,6	4,5	4,4
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	43	48	50	55	54

		2014	2015	2016	2017	ÖP
Tunisien	Marknadsandel (%)	2,2	2,2	2,3	2,2	2,0
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	66	79	82	78	79
Sri Lanka	Marknadsandel (%)	2,1	2,0	1,7	1,5	1,7
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	47	54	58	62	64
Indonesien	Marknadsandel (%)	0,9	0,9	1,1	1,0	0,9
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	112	142	147	159	153
Pakistan	Marknadsandel (%)	1,0	0,3	0	0	0
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	44	48	—	—	—

Källa: Eurostat.

- (224) Under skadeundersökningsperioden minskade importvolymen från andra tredjeländer som var föremål för antidumpningsåtgärder med 7 %.
- (225) Den sammanlagda marknadsandelen följde en liknande tendens och minskade från 17,3 till 16,9 % under skadeundersökningsperioden, eftersom alla länder utom Kambodja förlorade marknadsandelar.
- (226) Det genomsnittliga importpriset ökade från 105 till 130 euro/enhet under skadeundersökningsperioden.
- (227) Det bör noteras att den allra största delen av importen från de andra länder som var föremål för antidumpningsåtgärder kom från genuina tillverkare som var befriade från de utvidgade åtgärderna ⁽⁹⁶⁾.

4.4.3 Import till unionen från andra länder som inte var föremål för antidumpningsåtgärder

- (228) Importen till unionen från andra länder som inte var föremål för antidumpningsåtgärder utvecklades på följande sätt:

Tabell 7

Importvolym, marknadsandel och importpriser från länder som inte var föremål för antidumpningsåtgärder

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Importvolym (enheter)	4 033 352	3 907 587	3 549 534	3 265 427	3 159 967
Index	100	97	88	81	78
Marknadsandel (%)	21,0	20,3	18,8	17,6	17,3
Genomsnittligt pris (euro/enhet)	183	220	226	210	206

⁽⁹⁶⁾ Källa: Statistik på grundval av uppgifter som rapporterats till kommissionen av medlemsstaterna i enlighet med artikel 14.6 i grundförordningen,

		2014	2015	2016	2017	ÖP
Taiwan	Marknadsandel (%)	10,0	10,2	8,8	7,8	7,0
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	256	296	320	311	318
Bangladesh	Marknadsandel (%)	3,5	3,9	3,9	4,4	4,6
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	84	98	89	80	78
Thailand	Marknadsandel (%)	3,6	2,4	2,2	1,8	1,8
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	79	95	96	94	93
Övriga länder	Marknadsandel (%)	3,9	3,7	3,9	3,6	3,8
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	107	128	116	105	98

Källa: Eurostat.

- (229) Importen från andra länder som inte var föremål för antidumpningsåtgärder minskade med 22 %. Räknat i volym är de tre första länderna Taiwan, Bangladesh och Thailand.
- (230) Dessa länders marknadsandel minskade därmed från 21 % till 17,3 % under skadeundersökningsperioden. Marknadsandelarna för importen från Taiwan och Thailand minskade med 3 respektive 1,8 procentenheter, medan marknadsandelen för import från Bangladesh ökade med 1,1 procentenheter.
- (231) Under skadeundersökningsperioden var de genomsnittliga importpriserna för andra länder som inte var föremål för antidumpningsåtgärder högre än de kinesiska genomsnittliga importpriserna. Importpriserna från andra länder som inte var föremål för åtgärder varierade från 78 till 320 euro/enhet.

4.5 Unionsindustrins ekonomiska situation

- (232) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen innefattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska faktorer och förhållanden som hade betydelse för unionsindustrins situation under skadeundersökningsperioden.
- (233) Som nämns i skälen 13 och 14, användes ett stickprovsförfarande för att fastställa den eventuella skada som unionsindustrin lidit. Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer.
- (234) De makroekonomiska indikatorerna (produktion, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, produktivitet, tillväxt, dumpningsmarginaler och återhämtning från verkningarna av tidigare dumpning) bedömdes för unionsindustrin som helhet. Bedömningen baserades på upplysningar från sökanden och Conebi.
- (235) Analysen av de mikroekonomiska indikatorerna (lager, försäljningspris och kostnader, arbetskraftskostnader, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga) omfattade de unionstillverkare som ingick i urvalet. Bedömningen grundades på deras uppgifter som kontrollerats vid ett kontrollbesök på plats.

- (236) En ytterligare analys av vissa mikroekonomiska indikatorer (arbetskraftskostnader, investeringar och räntabilitet) ansågs nödvändig på grund av att vissa cykeltillverkare lade ut vissa tillverkningsprocesser på förädlare, vilket beskrivs i skäl 206. Denna bedömning omfattade de underleverantörer som arbetade enligt förädlingsavtal med två av unionstillverkarna i urvalet under skadeundersökningsperioden. Bedömningen grundades på deras uppgifter som kontrollerats vid ett kontrollbesök på plats hos de fem största underleverantörerna räknat i produktionsvolym.

4.5.1 Makroekonomiska indikatorer

4.5.1.1 Produktionsvolym, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (237) Under skadeundersökningsperioden utvecklades unionsindustrins produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande enligt följande:

Tabell 8

Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Produktionsvolym (enheter)	11 441 234	12 540 564	11 917 086	11 422 700	11 227 000
<i>Index</i>	100	110	104	100	98
Produktionskapacitet (enheter)	14 858 745	16 153 881	16 355 470	15 331 000	15 150 000
<i>Index</i>	100	109	110	103	102
Kapacitetsutnyttjande (%)	77,0	77,6	72,9	74,5	74,1
<i>Index</i>	100	101	95	97	96

Källa: EBMA, Conebi.

- (238) Efter en ökning under 2015 minskade tillverkningen gradvis och låg i slutet av översynsperioden på en något lägre nivå än 2014, nämligen på 11,2 miljoner cyklar. Kapaciteten följde liknande tendenser och ökade först för att sedan minska, men registrerade en total ökning på 2 % under skadeundersökningsperioden. Kapacitetsutnyttjandet minskade således med 2,9 procentenheter och nådde 74,1 % under översynsperioden.
- (239) Kapaciteten motsvarar det teoretiska antal cyklar som kan tillverkas med tillgängliga produktionslinjer. Kapaciteten kan ökas genom ytterligare skift, beroende på efterfrågan och tillgång till personal och delar. Samma produktionslinjer kan dessutom användas för tillverkning av elcyklar, utan ytterligare kostnader. Med tanke på att dessa parametrar är anpassningsbara bör indikatorerna för kapacitet och kapacitetsutnyttjande analyseras med försiktighet och inte tillmätas alltför stor relevans i skadeanalysen.

4.5.1.2 Försäljningsvolym och marknadsandel i unionen

- (240) Under skadeundersökningsperioden utvecklades unionsindustrins försäljning i unionen och dess marknadsandel i fråga om förbrukning på följande sätt:

Tabell 9

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Försäljningsvolym (enheter)	11 359 140	11 493 806	11 930 020	11 418 987	11 308 549
<i>Index</i>	100	101	105	101	100

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Marknadsandel (%)	59,2	59,6	63,2	61,7	61,8
<i>Index</i>	100	101	107	104	104

Källa: EBMA, Conebi, Eurostat.

- (241) Unionsindustrins försäljning på unionens marknad förblev stabil under skadeundersökningsperioden, och låg på omkring 11,3 miljoner cyklar.
- (242) Till följd av den sjunkande förbrukningen enligt tabell 2 ökade unionsindustrins marknadsandel med 2,6 procentandelar och nådde 61,8 % under översynsperioden.

4.5.1.3 Sysselsättning och produktivitet

- (243) Under skadeundersökningsperioden utvecklades sysselsättningen och produktionen inom unionsindustrin på följande sätt:

Tabell 10

Sysselsättning och produktivitet

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Antal anställda (heltidsekvivalenter)	20 137	22 071	20 975	23 641	23 652
<i>Index</i>	100	110	104	117	117
Produktivitet (antal cyklar per anställd)	568	568	568	483	475
<i>Index</i>	100	100	100	85	84

Källa: EBMA.

- (244) Under skadeundersökningsperioden ökade sysselsättningen med 17 %, medan tendensen var den motsatta för produktiviteten. Den minskade produktiviteten kan delvis förklaras av det faktum att vissa unionstillverkare flyttade hem tillverkningen av vissa delar eller vissa integrerade processer, såsom målning. De ökade följaktligen antalet anställda utan att öka produktionsvolymen. Därför följde produktionen en nedåtgående tendens. Under den föregående översynen fastställdes sysselsättningen till en lägre nivå. I ovanstående tabell baseras de rapporterade sysselsättningsciffrorna på de senaste aktualiserade uppgifterna från EBMA och omfattar all direkt eller indirekt arbetskraft som deltar i tillverkningen av cyklar.

4.5.1.4 Tillväxt

- (245) Eftersom unionsindustrins försäljning förblev stabil under skadeundersökningsperioden lyckades den befästa sin ställning på marknaden, vilket ledde till en ökad marknadsandel under skadeundersökningsperioden (+ 2,6 procentenheter).

4.5.1.5 Dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning

- (246) Dumpningen fortsatte i en betydande grad under översynsperioden, vilket förklaras i avsnitt 3, och de kinesiska exporterande tillverkarnas priser fortsatte att underskrida unionsindustrins priser i en betydande grad.
- (247) Den kombinerade effekten av den ökade volymen av dumpad lågprisimport från Kina och de faktiska dumpningsmarginalerna innebär att unionsindustrin inte kunde återhämta sig helt från den tidigare dumpningen.

4.5.2 Mikroekonomiska indikatorer

4.5.2.1 Lagerhållning

- (248) Under skadeundersökningsperioden utvecklades lagernivåerna för de unionstillverkare som ingick i urvalet på följande sätt:

Tabell 11

Lagerhållning

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Utgående lager (enheter)	254 758	255 917	268 546	291 969	527 087
<i>Index</i>	100	100	105	115	207
Utgående lager i procent av produktionsvolymen	9,5	9,0	9,0	9,7	16,9

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

- (249) De utgående lagren ökade gradvis med 15 % mellan 2014 och 2017. Jämfört med produktionsvolymen visar de inga större ökning under perioden 2014–2017. Cyklar är en säsongsvara, och unionsindustrin måste öka sina lagernivåer före försäljningssäsongen. Detta avspeglas under översynsperioden, eftersom slutet av översynsperioden sammanfaller med starten för försäljningssäsongen, vilket leder till en betydande ökning av lagernivåerna.

4.5.2.2 Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen och produktionskostnad

- (250) Under skadeundersökningsperioden utvecklades det vägda genomsnittliga försäljningspriset per enhet till icke-närstående kunder i unionen och den genomsnittliga tillverkningskostnaden per enhet för unionstillverkarna i urvalet på följande sätt:

Tabell 12

Försäljningspris och kostnad i unionen

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Genomsnittligt försäljningspris per enhet (euro/enhet)	118	125	128	127	129
<i>Index</i>	100	106	108	108	109
Tillverkningskostnad per enhet (i euro/enhet)	116	120	122	122	120
<i>Index</i>	100	103	105	105	103

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

- (251) Under skadeundersökningsperioden lyckades unionsindustrin öka sina genomsnittliga försäljningspriser med 9 %. Den genomsnittliga produktionskostnaden ökade något med 3 %.

4.5.2.3 Arbetskraftskostnader

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

Tabell 13

Genomsnittlig arbetskraftskostnad

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (i euro)	17 403	19 712	21 895	24 036	23 083
<i>Index</i>	100	113	126	138	133

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

- (253) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd ökade med 33 % under skadeundersökningsperioden. Denna indikator påverkades främst av en betydande lönehöjning i Bulgarien, där ett av företagen i urvalet finns. Lönerna ökade med 50 % i denna medlemsstat under skadeundersökningsperioden ⁽⁹⁷⁾.
- (254) Dessutom analyserades de genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för de underleverantörer som arbetade för de fem tillverkarna i urvalet under skadeundersökningsperioden. De utvecklades på följande sätt:

Tabell 14

Genomsnittliga arbetskraftskostnader för underleverantörer

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (i euro)	15 071	15 113	15 470	16 276	16 429
<i>Index</i>	100	100	103	108	109

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från underleverantörerna i urvalet.

- (255) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd ökade med 9 % under skadeundersökningsperioden.

4.5.2.4 Lönsamhet och kassaflöde

- (256) Lönsamheten och kassaflödet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 15

Lönsamhet

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Lönsamhet (%)	1,5	5,0	3,5	3,3	2,8
<i>Index</i>	100	333	233	220	187

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

⁽⁹⁷⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/EARN_MW_CUR

- (257) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionstillverkare som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen som en procentandel av omsättningen för denna försäljning. De unionstillverkare som ingick i urvalet lyckades öka sin lönsamhet under skadeundersökningsperioden. Efter att ha ökat till 5 % under 2015 minskade lönsamheten gradvis till 2,8 % under översynsperioden. Unionsindustrin var visserligen lönsam under skadeundersökningsperioden, men vinstnivån låg fortfarande under det vinstmål (8 %) som fastställdes under den föregående översynen.
- (258) Nettokassaflödet visar unionsindustrins förmåga att själv finansiera sin verksamhet. Den utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 16

Kassaflöde

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Kassaflöde (i euro)	5 754 771	17 826 914	11 635 887	5 880 325	-15 297 175
<i>Index</i>	100	310	202	102	-266

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

- (259) Utvecklingen av kassaflödet avspeglar i stort sett utvecklingen av unionsindustrins övergripande lönsamhet. Situationen för kassaflödet under översynsperioden förklaras främst av de betydande lagerökningar som analyseras i skäl 249.

4.5.2.5 Investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (260) Unionsindustrins investeringar och räntabilitet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 17

Investeringar och avkastning på investeringar

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Investeringar (i euro)	5 344 906	7 666 151	9 971 864	4 508 316	3 626 470
<i>Index</i>	100	143	187	84	68
Räntabilitet (%)	15	50	34	31	26
<i>Index</i>	100	333	227	207	173

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

- (261) Investeringarna ökade betydligt med 87 % under perioden 2014–2016. Från 2017 och framåt minskade investeringarna i linje med lönsamhetstendensen. Totalt sett minskade investeringarna med 32 % under skadeundersökningsperioden.
- (262) Unionstillverkarna gjorde många investeringar för att modernisera och automatisera sina produktionslinjer. En del företag optimerade också sin kapacitet genom att öka lagerutrymmet.
- (263) Räntabiliteten är vinsten som procentandel av investeringarnas bokförda nettovärde. Räntabiliteten under skadeundersökningsperioden följde delvis lönsamhetstendensen, eftersom den ökade betydligt 2015 innan den minskade gradvis, men låg kvar över nivån för 2014.

(264) Investeringar och räntabilitet analyserades även för underleverantörerna. De utvecklades på följande sätt:

Tabell 18

Investeringar och räntabilitet för underleverantörer

	2014	2015	2016	2017	ÖP
Investeringar (i euro)	4 947 813	2 762 778	5 820 882	8 556 256	5 938 196
<i>Index</i>	100	56	118	173	120
Räntabilitet (%)	26	31	30	23	27
<i>Index</i>	100	119	115	88	104

Källa: Kontrollerade frågeformulärsvar från unionstillverkarna i urvalet.

- (265) Underleverantörerna gjorde regelbundna investeringar under skadeundersökningsperioden. Tendensen visar att investeringarna ökade med 20 % under skadeundersökningsperioden.
- (266) Investeringarna bestod av nya produktionslinjer, automatisering av befintliga linjer och hemflyttning av vissa delar.
- (267) Under skadeundersökningsperioden varierade räntabiliteten från 23 till 31 % och visar generellt en liten ökning från 26 % under 2014 till 27 % under översynsperioden.
- (268) Den övergripande förbättringen av lönsamheten och kassaflödet hade en positiv inverkan på unionstillverkarnas och deras underleverantörers kapitalanskaffningsförmåga, eftersom de flesta av dem förlitade sig till egna medel för att finansiera sina verksamheter och investeringar. Några av företagen utnyttjade även utvecklingsprogram på unionsnivå eller nationell nivå, medan andra använde sig av bankfinansiering.

4.5.3 Slutsats

- (269) Undersökningen har visat att unionsindustrins situation på makronivå har förblivit relativt stabil under skadeundersökningsperioden, under vilken unionens cykelindustri genomgår en omvandling till följd av elcykelmarknadens ökande tillväxt i unionen. Förbrukningen minskade visserligen under skadeundersökningsperioden, men försäljnings- och produktionsvolymerna förblev stabila, vilket gjorde att unionsindustrin kunde öka sin marknadsandel.
- (270) Undersökningen har också visat att industrins situation på mikronivå förbättrades under skadeundersökningsperioden på grund av att kostnaderna ökade mindre än priserna, vilket ledde till ökad lönsamhet, och även för att investeringarna började betala sig. Den vinst som uppnåddes under skadeundersökningsperioden låg dock fortfarande under det vinstmål som fastställdes under den ursprungliga undersökningen. Underleverantörernas situation ser ut på liknande sätt.
- (271) Mot bakgrund av det ovanstående dras slutsatsen att unionsindustrin under översynsperioden inte lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3 i grundförordningen.
- (272) Även om unionsindustrins situation har stabiliserats är den dock fortfarande bräcklig, vilket framgår av den vinst som uppnåddes under skadeundersökningsperioden.
- (273) I sina kommentarer på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade EBMS att kommissionen inte tog hänsyn till den fullständiga marknadssituationen i analysen av unionsindustrins resultat, särskilt vad gäller import av hyrcyklar utan ställ från Kina och dess inverkan på unionsindustrins situation under perioden från 2016 till undersökningsperioden. EBMA hävdade också att analysen av sysselsättning och produktivitet i skälen 243–244 kan ge upphov till feltolkning.

- (274) Kommissionen erinrade om att de makroekonomiska indikatorerna i avsnitt 4.5 bedömdes på unionsindustrins nivå och övergripande för alla produkttyper. Inga konkreta bevis tillhandahölls för att etablera ett samband mellan hyrcyklar utan ställ och försämringen av dessa indikatorer som skulle motivera en analys av specifika produkter. Undersökningen av de tendenser som är av betydelse för bedömningen av sannolikheten för att skadan ska fortsätta eller återkomma omfattade perioden från och med den 1 januari 2014 fram till översynsperioden, under vilken vissa indikatorer uppvisade en förbättring. Vad gäller nivån och trenden för kinesisk import noterade kommissionen att dessa redan analyserats och angav det nyfunna intresset i skäl 213.
- (275) Vad gäller sysselsättning och produktivitet noterade kommissionen att det inte finns utrymme för misstolkning, eftersom den redan har gjort en utförlig analys i skälen 243–244 av sysselsättningsdata, den observerade produktivitetsutvecklingen och orsakerna till denna trend. Det totala antalet anställda kan ha ökat, men många av dem omfattade återflytt av viss verksamhet, till exempel tillverkning av vissa delar eller målning. Tillverkningsvolymen av cyklar ökade därmed inte i samma takt och produktiviteten följde en nedåtgående trend.
- (276) Båda EBMA:s påståenden avvisades därför.
- (277) I sina kommentarer om det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME också att unionsindustrin återhämtat sig från den tidigare skadan, vilket motiverar att åtgärderna upphör.
- (278) Kommissionen upprepade resultaten i skälen 269–272 i vilka den också drog slutsatsen att unionsindustrins situation fortfarande är bräcklig. Detta visas bland annat i den vinst som uppnåddes under skadeundersökningsperioden, och som fortfarande var lägre än den målvinst som fastställdes i den ursprungliga undersökningen och som inte kan ändras i den aktuella undersökningen.
- (279) CCCME:s påstående avvisades därför.
- (280) Eftersom unionsindustrin inte led väsentlig skada under översynsperioden undersökte kommissionen dessutom, i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen, huruvida det är sannolikt att väsentlig skada från kinesisk import kan återkomma om åtgärderna mot Kina skulle upphöra att gälla.

4.6 Sannolikhet för återkommande skada

4.6.1 Inledande anmärkning

- (281) Kommissionen analyserade följande faktorer för att fastställa sannolikheten för återkommande skada om åtgärderna skulle upphävas: a) sannolika prisnivåer på importen från Kina i avsaknad av antidumpningsåtgärder, b) unionsmarknadens attraktionskraft, c) produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina, och d) förekomsten av handelsbegränsande åtgärder i andra tredjeländer mot export av cyklar från Kina.

4.6.2 Sannolika prisnivåer på import från Kina i avsaknad av antidumpningsåtgärder

- (282) Undersökningen har visat att den kinesiska importen skedde till dumpade priser under översynsperioden (se skäl 185) och att det fanns en sannolikhet för fortsatt dumpning om åtgärderna skulle upphöra (se skäl 202).
- (283) Såsom förklaras i skälen 215–218 var de kinesiska importpriserna betydligt lägre än unionsindustrins försäljningspriser, trots de gällande antidumpningsåtgärderna under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris på unionens marknad under översynsperioden var 129 euro/enhet, medan det genomsnittliga importpriset från Kina var nästan hälften, 77 euro/enhet. På grundval av detta drogs slutsatsen att kinesisk export av cyklar till unionen skedde till dumpade och skadevällande priser som underskred unionsindustrins försäljningspris om åtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (284) I sina kommentarer på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att prisskillnaden mellan den kinesiska importen och unionsindustrins försäljning berodde på skillnaden i de produkter som jämfördes i stället för dumpade och skadevällande importpriser, och att kommissionen underlätit att göra en prisjämförelse baserad på produkttyper. CCCME hävdade också att även om åtgärderna skulle upphöra, kan de kinesiska exportörerna upprätthålla den nuvarande prisnivån och kommer inte att exportera cyklar till unionen till dumpade och skadevällande priser.

(285) Kommissionen noterade att på grund av bristande samarbetsvilja från de kinesiska exportörerna var ingen prisjämförelse grundad på produkttyper möjlig. Skadan bedömdes för alla produkttyper överlag och produkter i det högre segmentet gavs ingen särbehandling. Detta säkerställdes genom ett stickprovsförfarande avseende unionstillverkare, för vilket inga synpunkter inkom. Tillverkarna valdes ut på grundval av de största representativa försäljnings- och tillverkningsvolymerna och deras tillverkning omfattade därför alla produkttyper och inte bara i det högre segmentet. Vad gäller det andra påståendet erinrade kommissionen om skäl 185 och att dumpning från kinesiska tillverkare redan konstaterats under undersökningsperioden.

(286) Båda CCCME:s påståenden avvisades därför.

4.6.3 Unionsmarknadens attraktionskraft

(287) Unionens marknad är attraktiv, både i fråga om storlek och priser. Enligt tillgänglig information från sökanden ⁽⁹⁸⁾ är unionens marknad världens största sett till efterfrågan.

(288) Såsom beskrivs i skäl 193 befanns unionens marknad vara attraktiv prismässigt sett, eftersom exportpriserna till unionen i genomsnitt var högre än till andra länder.

(289) Kinesisk exportstatistik visar också att Kinas exportpriser till sina största exportmarknader, dvs. Förenta staterna, Indonesien och Japan, i genomsnitt var lägre (50 euro/enhet) än till unionen (64 euro/enhet) under översynsperioden.

(290) Unionsmarknadens attraktionskraft bekräftas också av tendenser i exporten från Kina, som trots de gällande åtgärderna visar en betydlig ökning under skadeundersökningsperioden (+ 51 %).

(291) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlåtandet av uppgifter hävdade CCCME att även om åtgärderna skulle upphöra är det svårt för kinesiska exportörer att återvinna kunder i unionen på kort sikt. Det etablerade nätverket i andra länder, sjunkande efterfrågan i unionen och konkurrensen från de unionstillverkare som återhämtat sig skulle dessutom verka avskräckande på kinesiska exportörer.

(292) Kommissionen erinrade om resultaten i skäl 212, särskilt att inom en period av 27 månader (2016 till undersökningsperioden) ökade den kinesiska importen med 59 %. Dessutom bekräftar de kringgåenden som nämns i skälen 3 och 4 att kinesiska exportörer fortfarande är mycket intresserade av unionsmarknaden och mycket snabbt kan träda in på den.

(293) Detta påstående från CCCME avvisades därför.

4.6.4 Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina

(294) Såsom förklaras i skälen 187–190 fastställdes den kinesiska cykeltillverkningen konservativt till 117 miljoner enheter under översynsperioden. Baserat på en produktionsvolym på 80 miljoner enheter uppgick den tillgängliga outnyttjade kapaciteten således till 37 miljoner cyklar under översynsperioden. En sådan outnyttjad kapacitet skulle vara tillräcklig för att täcka förbrukningen på unionens marknad två gånger om.

(295) Såsom bekräftats av China Bicycle Association är de kinesiska exporterande tillverkarna dessutom främst exportinriktade, eftersom 75 % av deras produktion exporteras per år ⁽⁹⁹⁾.

(296) Mot denna bakgrund drogs slutsatsen att de kinesiska exporterande tillverkarna var exportinriktade och att de skulle ha tillräckligt med outnyttjad kapacitet för att avsevärt öka sin export till unionen om åtgärderna skulle upphävas.

4.6.5 Förekomst av handelsbegränsande åtgärder i andra tredjeländer mot export av cyklar från Kina

(297) Såsom nämns i skäl 196 finns det ett antal handelshinder på vissa av Kinas största exportmarknader för cyklar, exempelvis Argentina och Mexiko, där antidumpningsåtgärder har införts.

(298) Såsom nämns i skäl 197 har den höjda värdetullen i Förenta staterna (25 %) på import av cyklar med ursprung i Kina dessutom gjort den amerikanska marknaden mindre attraktiv.

⁽⁹⁸⁾ EBMA:s inläga av den 1 maj 2019.

⁽⁹⁹⁾ <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11>

- (299) Förutom unionsmarknadens attraktionskraft, som beskrivs i skälen 287 och 290, är begränsningarna för Kina på dessa exportmarknader en annan indikator på att unionens marknad sannolikt kommer att bli ett exportmål om åtgärderna skulle upphöra.

4.6.6 *Analys av unionsindustrin och sannolikheten för återkommande skada*

- (300) Undersökningen har visat att importen från Kina fortsatte till dumpade priser och att det inte finns några indikationer på att sådana dumpningsmetoder skulle upphöra i framtiden.
- (301) Om åtgärderna skulle upphävas kan det, till följd av unionsmarknadens attraktionskraft, den tillgängliga outnyttjade kapaciteten i Kina och förekomsten av handelshinder på andra marknader, dessutom rimligtvis förväntas att det sker en betydlig ökning av import till unionen till dumpade och skadevällande priser som underskrider unionsindustrins försäljningspriser.
- (302) I ett sådant scenario skulle den kinesiska importen till unionen snabbt vinna marknadsandelar från unionsindustrin, som skulle drabbas av en omedelbar minskning av sina försäljningsvolymerna och en ökning av sina fasta kostnader per enhet.
- (303) Med tanke på att vissa distributionskällor är priskänsliga och den sannolika prisnivån på den kinesiska importen, kommer unionsindustrin sannolikt att tvingas sänka sina priser för att försvara sin marknadsandel. Ökade fasta kostnader kombinerat med sänkta försäljningspriser skulle omedelbart och negativt påverka unionsindustrins lönsamhet, som låg långt under vinstmålet under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrin skulle följaktligen bli förlustbringande, unionsindustrins övergripande ekonomiska situation skulle påverkas negativt och den väsentliga skadan skulle återkomma.
- (304) Med tanke på underleverantörernas industriella kopplingar skulle deras situation påverkas lika negativt, med minskade produktionsvolymerna och ökade fasta kostnader som följd. På lång sikt skulle unionsindustrins aktivitet som helhet vara utsatt för risker, vilket skulle leda till nedläggningar av flera tillverkningsanläggningar.
- (305) Mot bakgrund av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det är mycket sannolikt att den skada som orsakats av den dumpade importen med ursprung i Kina skulle återkomma om åtgärderna upphävdes.

5. UNIONENS INTRESSE

5.1 Inledning

- (306) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersöktes det om det skulle strida mot unionens intresse som helhet att bibehålla de gällande antidumpningsåtgärderna.
- (307) Det bör för det första erinras om att det i de tidigare undersökningarna inte ansågs strida mot unionens intresse att vidta åtgärder.
- (308) Alla berörda parter gavs tillfälle att lämna synpunkter i enlighet med artikel 21.2 i grundförordningen.
- (309) På denna grundval undersökte kommissionen om det, trots slutsatserna om sannolikheten för fortsatt dumpning och återkommande skada, fanns några tvingande skäl att dra slutsatsen att det inte ligger i unionens intresse att bibehålla de befintliga åtgärderna.

5.2 Unionsindustrins intresse

- (310) Undersökningen visade att unionsindustrins situation fortfarande är bräcklig. Om åtgärderna skulle upphävas skulle unionsindustrins situation snabbt försämrans, vilket återigen skulle leda till förluster på kort sikt och till att industrin gradvis skulle försvinna på lång sikt.
- (311) Såsom nämns i skäl 14 erinras det om att en betydande del av tillverkningen läggs ut på underleverantörer, som gjorde stora investeringar i den produkt som översynen gäller under skadeundersökningsperioden. Med tanke på att underleverantörerna är starkt beroende av sina affärspartners verksamhetsnivå skulle även deras situation påverkas negativt om åtgärderna skulle upphävas.

- (312) På denna grundval drogs slutsatsen att fortsatta åtgärder mot import från Kina låg i unionsindustrins intresse, eftersom detta skulle ge industrin möjlighet att ytterligare stabilisera sin ställning på marknaden och trygga sysselsättningen. Fortsatta åtgärder skulle även ge unionsindustrin möjlighet att dra nytta av fördelarna från de betydande investeringar som gjordes under skadeundersökningsperioden för att säkra sin framtida utveckling.

5.3 Intresset för elcykeltillverkare

- (313) I januari 2019 införde kommissionen genom genomförandeförordningarna (EU) 2019/72⁽¹⁰⁰⁾ och (EU) 2019/73⁽¹⁰¹⁾ utjämnings- och antidumpningsåtgärder för import av elcyklar med ursprung i Kina.
- (314) Såsom nämns i skäl 206 tillverkar en del av unionsindustrin även elcyklar, för vilka de i stor utsträckning använder samma maskiner, arbetskraft och monteringslinjer som för den produkt som översynen gäller. Eventuella minskningar av tillverkningen av och försäljningsvolymen för konventionella cyklar efter ett upphörande av åtgärderna skulle i detta hänseende få negativa följdverkningar för elcykelverksamheten i unionen. Faktum är att de fasta kostnaderna måste absorberas av en lägre produktionsvolym, vilket driver upp kostnaderna och negativt påverkar den finansiella situationen för denna sammankopplade industri.
- (315) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att kinesiska cyklar inte kommer att översvämma unionen och att den totala tillverkningen av cyklar och elcyklar definitivt kommer att öka. Enligt CCCME kommer den angivna möjligheten att fasta kostnader som ska absorberas av en lägre produktionsvolym inte att uppstå på något sätt.
- (316) Kommissionen har redan i skälen 301 och 302 analyserat den kinesiska importens förväntade utveckling om åtgärderna skulle upphöra och den omfattande negativa effekten på cykeltillverkningen. Med tanke på att tillverkningen av elcyklar är mycket begränsad (10 gånger lägre än tillverkningen av vanliga cyklar år 2016) är det osannolikt att en ökning av tillverkningen av elcyklar skulle uppväga de negativa effekter på de fasta kostnaderna som orsakas av den minskade tillverkningen av vanliga cyklar.
- (317) CCCME:s påstående avvisades därför.
- (318) Med tanke på likheterna mellan konventionella cyklar och elcyklar skulle ett upphävande av åtgärderna mot den produkt som översynen gäller uppmuntra till felaktiga deklARATIONER av elcyklar som konventionella cyklar vid import till unionen, vilket i sin tur ger upphov till bedrägeri i fråga om de åtgärder som gäller för elcyklar. Under sådana omständigheter skulle effektiviteten hos antidumpnings- och antisubventionsåtgärderna för elcyklar allvarligt undermineras och unionens elcykelindustri skulle påverkas negativt.
- (319) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att vanliga cyklar och elcyklar är två helt olika produkter och att priset på elcyklar normalt sett är mycket högre än priset på vanliga cyklar. Enligt denna omständighet är det lätt för medlemsstaternas tullmyndigheter att skilja på de två produkterna och därför finns det knappast någon möjlighet för feldeklARATIONER att uppstå.
- (320) Kommissionen noterar att elcyklar i stor utsträckning är mycket lika vanliga cyklar vad gäller delar och priser. Den huvudsakliga skillnaden är motorn och batteriet som kan tillfogas i ett senare skede. En feldeklARATION i tullhänseende kan därför anses sannolik. Det faktum att det finns en lång historia på detta område för att kringgå antidumpningstullar, vilket nämns i skälen 1, 3 och 4 stöder även denna slutsats.
- (321) Kommissionen avvisade därför detta påstående.

⁽¹⁰⁰⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningsstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 16, 18.1.2019, s. 5).

⁽¹⁰¹⁾ 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 (EUT L 16, 18.1.2019, s. 108).

- (322) Följaktligen drogs slutsatsen att det även skulle ligga i elcykeltillverkarnas intresse att de gällande åtgärderna för den produkt som översynen gäller bibehålls.

5.4 Intresset för tillverkare av cykeldelar

- (323) Enligt färskta undersökningar ⁽¹⁰²⁾ som genomförts gemensamt av EBMA och Conebi tillverkade över 400 företag delar och komponenter till både konventionella cyklar och elcyklar i 20 olika medlemsstater 2018. Sammanlagt sysselsatte dessa företag fler än 22 000 personer.
- (324) Såsom förklaras i skäl 1 bör det erinras om att antidumpningsåtgärderna efter en undersökning om kringgående utvidgades till att även omfatta import av vissa cykeldelar med ursprung i Kina. Efter denna undersökning infördes ett system med tullbefrielse för att uppmuntra lokal tillverkning av cykeldelar genom att begränsa det kinesiska innehållet av cykeldelar till mindre än 60 % av det totala värdet. Cykeltillverkarna har således ett incitament att köpa sina delar utanför Kina och i betydande utsträckning inhandla dem lokalt, vilket även säkerställer korta leveranstider och minskar deras lagernivåer. Även tillverkare av cykeldelar gynnas således av utvidgningen av de nuvarande åtgärderna till att även omfatta nödvändiga cykeldelar.
- (325) Under skadeundersökningsperioden gjorde leverantörer av cykeldelar även stora insatser för att "hämta hem" tillverkningen av delar och komponenter till EU genom stora investeringar i forskning och utveckling samt maskiner. Med tanke på den särskilda karaktären hos sådana investeringar och de långvariga förbindelserna mellan de båda industrierna är cykeldelsindustrins hållbarhet nära kopplad till förekomsten av en livskraftig cykelindustri i unionen. Eventuella minskningar av produktions- och försäljningsvolymerna för unionens cykelindustri skulle få negativa effekter på cykeldelsindustrin.
- (326) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att om åtgärderna skulle upphöra innebär det inga negativa konsekvenser för tillverkarna av cykeldelar, eftersom unionsindustrins tillverkning och försäljningsvolym av cyklar inte kommer att minska. Delarna kommer dessutom att användas i tillverkningen av elcyklar, som kommer att öka.
- (327) Kommissionen upprepade de argument som nämns i skäl 316. Upphävandet av åtgärderna kommer sannolikt att medföra en omfattande negativ effekt på den cykeltillverkning som inte kunde uppvägas av en ökning av tillverkningen av elcyklar. Industrin för cykeldelar är nära sammanhängande och kommer därför att påverkas omedelbart.
- (328) Påståendet avvisades därför.
- (329) Mot bakgrund av detta fastställdes att även unionens cykeldelsindustri skulle drabbas av negativa konsekvenser om åtgärderna skulle upphävas. Följaktligen drogs slutsatsen att införandet av antidumpningsåtgärder ligger i cykeldelsindustrins intresse.

5.5 De icke-närstående importörernas intresse

- (330) Såsom nämns i skälen 15 och 16 uppmanade kommissionen alla icke-närstående importörer att delta i undersökningen och kontaktade direkt 75 importörer. I likhet med den senaste översynen gav sig ingen av dem till känna eller samarbetade på något sätt i undersökningen.
- (331) Det bör erinras om att syftet med antidumpningsåtgärderna inte är att förhindra import, utan att återupprätta en rättvis handel och säkerställa att importen inte sker till dumpade och skadevällande priser.
- (332) Undersökningen visade att en betydlig importvolym, som svarade för en marknadsandel på över 17 % under översynsperioden, kom från länder som inte var föremål för antidumpningsåtgärder. Såsom nämns i skäl 227 kom därtill merparten av importen från andra länder som omfattas av åtgärderna, vilken svarade för en marknadsandel på över 15 % under översynsperioden, från genuina tillverkare som var befriade från de utvidgade åtgärderna. Eftersom import som inte var föremål för åtgärder svarade för en marknadsandel på över 32 % under översynsperioden ansågs det följaktligen att importörerna fortfarande kunde köpa in cyklar från ett stort antal länder.
- (333) Mot denna bakgrund drogs slutsatsen att de gällande åtgärderna inte hade någon betydande negativ inverkan på importörernas situation och att en fortsättning av åtgärderna inte skulle påverka dem i orimlig utsträckning.

⁽¹⁰²⁾ *European bicycle market – Employment and Investment figures in 2018*, uppdaterad i mars 2019, s. 5.

5.6 Användarnas intresse

- (334) Det bör för det första erinras om att man i de föregående undersökningarna konstaterade att åtgärderna inte innebär att användarna/konsumenterna drabbas av några stora konsekvenser.
- (335) European Cyclists' Federation (nedan kallad ECF), som företräder sammanslutningar och förbund av cyklister, samt den svenska cyklistorganisationen Cykelfrämjandet uttryckte båda sitt stöd för ett bibehållande av åtgärderna. De hävdade att cyklisterna skulle gynnas av en försörjning av produkter av hög kvalitet med höga säkerhetsnormer, medan mycket billiga cyklar inte skulle uppfylla säkerhetsnormerna och inte skulle uppmuntra till cykling eftersom de är obekväma att använda, är otillförlitliga och saknar de tillbehör som behövs för daglig användning. De hävdade även att konsumenterna prioriterar kvalitet framför pris och att lågpriscyklar av dålig kvalitet äventyrar cyklisternas upplevelse och säkerhet.
- (336) Antidumpningsåtgärdernas inverkan på konsumentpriset uppskattades inte vara väsentligt, eftersom vissa kinesiska tillverkare omfattas av nolltull och det finns andra försörjningskällor på unionens marknad. Merparten av unionens cykeltillverkare omfattas dessutom av systemet med tullbefrielse, enligt vilket nödvändiga cykeldelar kan importeras tullfritt från Kina, upp till 60 % av det totala värdet på de använda delarna. Detta säkerställer lika villkor samtidigt som marknadskonkurrensen ökar mellan cyklar som tillverkats i unionen och importerade cyklar.
- (337) I sina synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att inköpskostnaden för unionens konsumenter har ökat, och att låginkomsttagare inte kan köpa cyklar på grund av antidumpningsåtgärderna. CCCME tillade att antidumpningsåtgärderna till sin natur skyddar en minoritet av tillverkare i det högre segmentet på bekostnad av miljön och den allmänna hälsan.
- (338) Kommissionen noterade att bibehållna åtgärder ökade mångfalden av tillverkare och därmed prisskillnaden. Som visas i tabellerna 6 och 7 i skälen 223 och 228 var det genomsnittliga importpriset från andra länder ofta lägre än importpriset från Kina. Unionens konsumenter har följaktligen inte påverkats negativt av åtgärderna.
- (339) Vad gäller CCCME:s andra påstående upprepade kommissionen sitt svar i skäl 268 och hänvisade till tabell 12 i skäl 250 där det genomsnittliga försäljningspriset i unionen uppgick till mellan 118 och 129 euro/enhet och med säkerhet inte kan betraktas som ett vägledande pris för en cykel i det högre segmentet.
- (340) Båda påståendena avvisades också.
- (341) Mot denna bakgrund bekräftas att de gällande åtgärderna inte hade någon negativ inverkan på användarnas situation och att en fortsättning av åtgärderna inte skulle påverka dem i orimlig utsträckning.

5.7 Andra parter intresse

- (342) Unionens cykelindustri består av omkring 400 företag, främst små och medelstora företag, och sysselsatte direkt över 20 000 personer på unionens marknad under översynsperioden. IndustriAll European Trade Union, ett förbund av oberoende fackföreningar som företräder arbetstagare som utför manuellt och icke-manuellt arbete inom flera sektorer, uttryckte sitt stöd för fortsatta åtgärder. IndustriAll European Trade Union hävdade att åtgärderna skulle bidra till att öka industrins tillväxt, en industri som totalt förväntas sysselsätta 200 000 personer om fem år. Förbundet hävdade också att åtgärderna skulle ge industrin möjlighet att hantera de strategiska utmaningarna att omvandla cyklar till smarta cyklar eller skapa en cirkulär ekonomi för cyklar (återvinning, återanvändning, återtillverkning).
- (343) AEGIS Europe, som samlar 25 europeiska branschsamanslutningar, uttryckte också sitt stöd för åtgärderna och hävdade att de säkerställer lika villkor och hanterar marknadsnedvridningar som skapas på det internationella handelsområdet genom en statligt ledd handelsstörande ekonomisk modell.

5.8 Slutsats

- (344) På grundval av tillgänglig information om unionens intresse drog kommissionen slutsatsen att det inte finns några tvingande skäl som talar emot att bibehålla slutgiltiga antidumpningsåtgärder i fråga om import av cyklar med ursprung i Kina.

6. ANTIDUMPNINGSGÅTGÄRDER

- (345) Alla berörda parter underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för avsikten att bibehålla de gällande antidumpningsåtgärderna som tillämpas på import av cyklar med ursprung i Kina. De beviljades även en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter efter detta utlämnande av uppgifter. Alla inlagor och synpunkter beaktades noggrant.
- (346) Av ovanstående överväganden följer att enligt artikel 11.2 i grundförordningen bör de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av cyklar med ursprung i Kina som infördes genom rådets förordning (EG) nr 502/2013 i dess ändrade lydelse enligt genomförandeförordning (EU) 2018/49, och dess utvidgningar enligt genomförandeförordning (EU) nr 501/2013 och genomförandeförordning (EU) 2015/776, bibehållas.
- (347) Eventuella ansökningar om tillämpning av dessa individuella dumpningstullsats (t.ex. till följd av en ändring av enhetens namn eller inrättandet av nya produktions- eller försäljningsenheter) bör utan dröjsmål sändas till kommissionen ⁽¹⁰³⁾ tillsammans med alla relevanta uppgifter, särskilt beträffande de eventuella ändringar av företagets verksamhet i fråga om tillverkning, försäljning på den inhemska marknaden och exportförsäljning som hänger samman med exempelvis namnändringen eller ändringen av produktions- eller försäljningsenheterna. Förordningen kommer därefter vid behov att ändras i enlighet med detta genom en uppdatering av förteckningen över de företag som omfattas av individuella tullsats.
- (348) Enligt artikel 109 i förordning (EU, Euratom) 2018/1046 ⁽¹⁰⁴⁾, när ett belopp måste återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol, ska den tillämpliga räntesatsen motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.
- (349) 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. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar, men ej enhjuliga) utan motorer, som klassificeras enligt KN-nummer 8712 00 30 och ex 8712 00 70 (Taric-nummer 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 och 8712 00 70 99), med ursprung i Folkrepubliken Kina.
2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsats ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Företag	Slutgiltig tull	Taric-nummer Tillägg nr
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd	19,2 %	B772
Oyama Bicycles (Taicang) Co., Ltd	0 %	B773
Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd	0 %	B774
Alla övriga företag (förutom Giant (China) Co., Ltd – Taric-tilläggsnummer C329)	48,5 %	B999

⁽¹⁰³⁾ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat H, B-1049 Bryssel, Belgien.

⁽¹⁰⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 av den 18 juli 2018 om finansiella regler för unionens allmänna budget, om ändring av förordningarna (EU) nr 1296/2013, (EU) nr 1301/2013, (EU) nr 1303/2013, (EU) nr 1304/2013, (EU) nr 1309/2013, (EU) nr 1316/2013, (EU) nr 223/2014, (EU) nr 283/2014 och beslut nr 541/2014/EU samt om upphävande av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 193, 30.7.2018, s. 1).

3. Den slutgiltiga antidumpningstull som är tillämplig på import med ursprung i Folkrepubliken Kina enligt punkt 2 utvidgas härmed till att även omfatta import av samma cyklar och andra cyklar som avsänts från Indonesien, Malaysia, Sri Lanka ⁽¹⁰⁵⁾ och Tunisien, oavsett om deras deklarerade ursprung är Indonesien, Malaysia, Sri Lanka och Tunisien eller inte, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8712 00 30 och ex 8712 00 70 (Taric-nummer 8712 00 30 10 och 8712 00 70 91), med undantag från cyklar som tillverkas av de företag som förtecknas nedan:

Land	Företag	Taric-tilläggsnummer
Indonesien	P.T. Inera Sena, 393 Jawa Street, Buduran, Sidoarjo 61252, Indonesien	B765
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries (Wim Cycle), Raya Bambi KM. 20, Driyorejo, Gresik 61177, Jawa Timur Indonesien	B766
	P.T. Terang Dunia Internusa (United Bike), Jl. Anggrek Neli Murni 114 Slipi, 11480, Jakarta Barat, Indonesien	B767
Sri Lanka	Asiabike Industrial Limited, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Sri Lanka	B768
	BSH Ventures (Private) Limited, No 84, Campbell Place, Colombo-10, Sri Lanka	B769
	Samson Bikes (Pvt) Ltd, No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Sri Lanka	B770
Tunisien	Euro Cycles SA, Zone Industrielle Kelaa Kebira, 4060, Sousse, Tunisien	B771
	Look Design System Route de Tunis Km6 – BP 18, 8020 Soliman, Tunisien	C206

4. Den slutgiltiga antidumpningstull som är tillämplig på import med ursprung i Folkrepubliken Kina enligt punkt 2 utvidgas härmed till att även omfatta import av samma cyklar och andra cyklar som avsänts från Kambodja, Pakistan och Filippinerna, oavsett om deras deklarerade ursprung är Kambodja, Pakistan och Filippinerna eller inte, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8712 00 30 och ex 8712 00 70 (Taric-nummer 8712 00 30 20 och 8712 00 70 92), med undantag från cyklar som tillverkas av de företag som förtecknas nedan:

Land	Företag	Taric-tilläggsnummer
Kambodja	A and J (Cambodia) Co., Ltd, Special Economic Zone Tai Seng Bavet, Sangkar Bavet, Krong Bavet, Ket Svay Rieng, Kambodja C035	C035
	Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd, Tai Seng Bavet Special Economic Zone, National Road No 1, Bavet City, Svay Rieng, Kambodja	C036
	Speedtech Industrial Co., Ltd, Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodja	C037
	Bestway Industrial Co., Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodja	C037
Filippinerna	Procycle Industrial Inc., Hong Chang Compound, Brgy. Lantic, Carmona, Cavite, Filippinerna	C038

⁽¹⁰⁵⁾ Inklusive City Cycle Industries – Taric-tilläggsnummer B131 (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/28 av den 9 januari 2018 om återinförande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar från City Cycle Industries oavsett om de deklarerats ha sitt ursprung i Sri Lanka eller inte (EUT L 5, 10.1.2018, s. 27)).

5. Om inget annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.
6. De individuella antidumpningstullsatsar eller de tullbefrielser som anges för de företag som förtecknas i punkterna 2, 3 och 4 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå dennes/dennas namn och befattning, med följande lydelse:

”Jag, undertecknad, intygar härmed att (volymen) av cyklar som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i (det berörda landet). Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta.”

Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen som gäller för ”Alla övriga länder” tillämpas.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 28 augusti 2019.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande
