



2025/120

24.1.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/120

av den 23 januari 2025

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets 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⁾ (*grundförordningen*), särskilt artikel 11.2, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Tidigare undersökningar och gällande åtgärder

- (1) Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/73 ⁽²⁾ införde Europeiska kommissionen antidumpningstullar på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (*Kina*) (*de ursprungliga åtgärderna*). De antidumpningstullar som för närvarande är i kraft ligger på mellan 10,3 % och 70,1 %. Den undersökning som ledde till införandet av de ursprungliga åtgärderna kallas nedan *den ursprungliga undersökningen*.
- (2) Efter tribunalens dom i mål T-242/19 återinfördes den 17 mars 2023 antidumpningstullen för Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/609 ⁽³⁾. Den återinförda tullen fastställdes till 9,9 %.
- (3) Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 ⁽⁴⁾ införde kommissionen parallellt med detta slutgiltiga utjämningsstullar på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina. De utjämningsstullar som för närvarande är i kraft ligger på mellan 3,9 % och 17,2 %.

1.2 Begäran om en översyn vid giltighetstidens utgång

- (4) Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande om att giltighetstiden snart kommer att löpa ut ⁽⁵⁾ mottog Europeiska kommissionen en begäran om översyn enligt artikel 11.2 i grundförordningen.
- (5) Begäran om översyn (*begäran*) ingavs den 16 oktober 2023 av European Bicycle Manufacturers Association (*sökanden*) såsom företrädare för unionsindustrin för elcyklar, i den mening som avses i artikel 5.4 i grundförordningen. Begäran grundades på påståendet att åtgärdernas upphörande sannolikt skulle innebära att dumpningen skulle fortsätta och att skadan för unionsindustrin skulle återkomma.

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽²⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/609 av den 17 mars 2023 om återinförande av en slutgiltig antidumpningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina vad gäller Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd till följd av tribunalens dom i mål T-242/19 (EUT L 80, 20.3.2023, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

⁽⁵⁾ EUT C 154, 2.5.2023, s. 46.

1.3 Inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång

- (6) Kommissionen fastslog efter samråd med den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i grundförordningen att bevisningen var tillräcklig för att motivera inledandet av en översyn vid giltighetstidens utgång, och inledde därför den 17 januari 2024 en översyn vid giltighetstidens utgång beträffande import till unionen av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (*det berörda landet*) på grundval av artikel 11.2 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁶⁾ (*tillkännagivandet om inledande*).

1.4 Översynsperiod och skadeundersökningsperiod

- (7) Undersökningen av fortsatt eller återkommande dumpning omfattade perioden 1 januari 2023–31 december 2023 (*översynsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av sannolikheten för fortsatt eller återkommande skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2020 till och med slutet av översynsperioden (*skadeundersökningsperioden*).

1.5 Berörda parter

- (8) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att kontakta kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom informerade kommissionen uttryckligen andra kända unionsproducenter, kända producenter i Kina samt de kinesiska myndigheterna, kända importörer, användare samt intresseorganisationer som såvitt känt var berörda om inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och uppmanade dem att delta.
- (9) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.

1.6 Stickprovsförfarande

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

1.6.1 Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter

- (11) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionsproducenter. Kommissionen gjorde urvalet på grundval av produktionsvolym. Urvalet bestod av tre unionsproducenter. De unionsproducenter som ingick i urvalet stod för 23,4 % av unionens sammanlagda produktion under översynsperioden. I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen uppmanade kommissionen berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet. Inga synpunkter inkom angående det preliminära urvalet. Urvalet ansågs representativt för unionsindustrin.

1.6.2 Stickprovsförfarande avseende importörer

- (12) För att avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande.
- (13) Ingen icke-närstående importör besvarade stickprovsskärmskrivet. Kommissionen beslutade därför att ett stickprovsförfarande inte var nödvändigt.

⁽⁶⁾ Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj>).

1.6.3 *Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter i Kina*

- (14) För att avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla kända producenter i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Dessutom bad kommissionen Kinas beskickning vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta andra eventuella producenter som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.
- (15) Endast två exporterande producenter från Kina besvarade stickprovsfrågorna, och ett stickprovsförfarande ansågs därför inte nödvändigt. Dessa två företag utgjorde dessutom tillsammans betydligt mindre än 0,1 % av den kinesiska elcykelindustrin när det gäller i) export till unionen, ii) export till alla andra exportdestinationer, iii) inhemsk försäljning och iv) kinesisk produktionskapacitet under översynsperioden. Kommissionen ansåg därför att dessa två företag inte kunde anses vara representativa för den kinesiska elcykelindustrin i samband med översynen vid giltighetstidens utgång.
- (16) Kommissionen drog därför slutsatsen att samarbetsviljan hos elcykelproducenterna i Kina inte var tillräcklig för att komma fram till representativa slutsatser, och informerade de två företagen om att kommissionen avsåg att tillämpa artikel 18 i grundförordningen och grunda sina slutsatser rörande fortsatt eller återkommande dumpning och skada när det gäller import från Kina på tillgängliga uppgifter.
- (17) Kommissionen informerade följaktligen de kinesiska myndigheterna genom en verbalnot av den 12 februari 2024 om att den kunde komma att använda tillgängliga uppgifter enligt artikel 18.1 i grundförordningen när den undersökte om dumpningen kommer att fortsätta eller återkomma. De kinesiska myndigheterna reagerade inte på verbalnoten.

1.7 **Svar på frågeformuläret**

- (18) Kommissionen skickade ett frågeformulär om förekomst av betydande snedvridningar i Kina i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen till de kinesiska myndigheterna.
- (19) Kommissionen underrättade de två företag som hade besvarat stickprovsfrågorna om att de inte kunde anses vara representativa för den kinesiska elcykelindustrin överlag och att deras företagsspecifika uppgifter inte kunde ligga till grund för representativa undersökningsresultat om all export från Kina till unionen. Kommissionen uppmanade de två företagen att kontakta kommissionen om de ändå hade för avsikt att besvara ett frågeformulär. Vid inledandet av översynen gjordes ett exemplar av frågeformuläret för importörer tillgängligt i de ärendehandlingar som berörda parter kan begära att få ta del av samt på GD Handels webbplats.
- (20) Inga svar på frågeformuläret inkom från de kinesiska myndigheterna eller från någon kinesisk (exporterande) producent.

1.8 **Kontroll**

- (21) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg var nödvändiga för att fastställa sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och skada och för att fastställa unionens intresse. Kontrollbesök i enlighet med artikel 16 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Unionsproducenter

- Cube Bikes, Tyskland
- Accell Hunland, Ungern
- Cross, Bulgarien

1.9 **Efterföljande förfarande**

- (22) Den 25 oktober 2024 lämnade kommissionen ut uppgifter om de viktigaste omständigheter och överväganden mot bakgrund av vilka den ämnade bibehålla de gällande antidumpningstullarna. Alla parter beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på utlämnandet av uppgifter.

- (23) Flera berörda parter lämnade synpunkter, som beaktats av kommissionen och behandlas i avsnitten 2.3 och 7 nedan. En part som begärde att bli hörd beviljades detta.

2. PRODUKT SOM ÖVERSYNEN GÄLLER, BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Produkt som översynen gäller

- (24) Den produkt som översynen gäller är densamma som i den ursprungliga undersökningen, nämligen pedallasisterade cyklar med en elektrisk hjälpmotor som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8711 60 10 och ex 8711 60 90 (Taric-nummer 8711 60 90 10) (*den produkt som översynen gäller*).

2.2 Berörd produkt

- (25) Den produkt som berörs av denna undersökning är den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina.

2.3 Likadan produkt

- (26) Såsom fastställdes i den ursprungliga undersökningen bekräftade denna översyn vid giltighetstidens utgång att följande produkter har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:

- Den berörda produkten när den exporteras till unionen.
- Den produkt som översynen gäller och som tillverkas och säljs på den inhemska marknaden i Kina.
- Den produkt som översynen gäller och som tillverkas och säljs av de exporterande producenterna till resten av världen.
- Den produkt som översynen gäller och som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.

- (27) Dessa produkter anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

- (28) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade en part att kommissionen borde ange att de delar som importerats av befriade importörer och/eller från befriade utländska exportörer enligt kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1279 ⁽⁷⁾ inte bör betraktas som en berörd produkt. Enligt denna part borde det klargöras att delar av den berörda produkten som ska användas för den berörda produkten inte omfattas av antidumpningstullar om de importeras separat.

- (29) Kommissionen ansåg att ett sådant förtydligande inte var motiverat eftersom delar inte omfattas av de åtgärder som är föremål för denna översyn. På grundval av detta avvisades denna begäran.

3. DUMPNING

3.1 Inledande anmärkning

- (30) Under översynsperioden fortsatte importen från Kina av elcyklar, men importnivåerna var lägre än under undersökningsperioden för den ursprungliga undersökningen (dvs. 1 oktober 2016–30 september 2017). Enligt uppgifter från Eurostat stod importen av elcyklar från Kina för omkring 4,4 % av unionens marknad under översynsperioden, jämfört med en marknadsandel på 35 % under den ursprungliga undersökningsperioden. I absoluta tal minskade importvolymen från Kina från 699 658 enheter under den ursprungliga undersökningsperioden till 220 914 enheter under översynsperioden.

⁽⁷⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1279 av den 8 maj 2024 om befrielse från den utvidgade antidumpningstullen på vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 88/97 (EUT L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

- (31) Såsom nämns i avsnitt 1.6.3 samarbetade inte exportörerna/producenterna från Kina i undersökningen. På grund av denna bristande samarbetsvilja meddelade kommissionen därför de kinesiska myndigheterna att den kunde komma att tillämpa artikel 18 i grundförordningen med avseende på slutsatserna om fortsatt eller återkommande dumpning och skada. Kommissionen mottog i detta avseende inte några synpunkter eller någon begäran om ingripande från förhørsombudets sida.
- (32) Slutsatserna när det gäller sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning baserades därför, i enlighet med artikel 18 i grundförordningen, på tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som lämnades i begäran om översyn och de uppgifter som under översynen erhöles från samarbetsvilliga parter (nämligen sökanden och de unionsproducenter som ingick i urvalet).

3.2 Förfarande för fastställande av normalvärdet enligt artikel 2.6a i grundförordningen för import av elcyklar med ursprung i Kina

- (33) Mot bakgrund av den tillräckliga bevisning som fanns när undersökningen inleddes, som när det gäller Kina tydde på att det förekom betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen, inledde kommissionen undersökningen på grundval av artikel 2.6a i grundförordningen.
- (34) För att erhålla de uppgifter som kommissionen ansåg vara nödvändiga för undersökningen av de påstådda betydande snedvridningarna skickade kommissionen ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. I punkt 5.3.2 i tillkännagivandet om inledande uppmanade kommissionen dessutom alla berörda parter att inom 37 dagar efter det att tillkännagivandet offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* lämna synpunkter och uppgifter samt lägga fram bevisning till stöd för dessa med avseende på tillämpningen av artikel 2.6a i grundförordningen. Inget svar på frågeformuläret inkom från de kinesiska myndigheterna, och inga synpunkter angående tillämpningen av artikel 2.6a i grundförordningen lämnades inom den angivna tidsfristen. Därefter informerade kommissionen de kinesiska myndigheterna om att den skulle använda tillgängliga uppgifter i den mening som avses i artikel 18 i grundförordningen för att fastställa förekomsten av betydande snedvridningar i Kina.
- (35) I punkt 5.3.2 i tillkännagivandet om inledande angav kommissionen också att den, mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen, preliminärt hade valt Turkiet som ett lämpligt representativt land i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen för att fastställa normalvärdet på grundval av icke snedvridna priser eller referensvärden. Kommissionen uppgav vidare att den skulle undersöka andra eventuellt lämpliga länder i enlighet med de kriterier som anges i artikel 2.6a a första strecksatsen i grundförordningen.
- (36) Den 18 juli 2024 informerade kommissionen berörda parter, genom en notering i ärendehandlingarna, om de relevanta källor som den avsåg att använda för att fastställa normalvärdet, med Turkiet som representativt land. I den noteringen tillhandahöll kommissionen en förteckning över alla produktionsfaktorer, t.ex. råvaror, arbetskraft och energi, som används vid tillverkningen av elcyklar. Kommissionen informerade dessutom berörda parter om att den skulle fastställa försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst på grundval av sammanställda årsredovisningar från Company Accounts Statistics⁽⁸⁾ för 206 lönsamma företag som är verksamma inom den statistiska näringsgrensindelningens (Nace) kategori 30.9 "Övrig tillverkning av transportmedel". Uppgifterna för dessa producenter i det representativa landet sammanställs av Turkiets centralbank och den turkiska statistikbyrån. Parterna uppmanades att lämna synpunkter, och sökanden inkom med synpunkter som beaktades enligt beskrivningen i skäl 67.

3.3 Normalvärde

- (37) 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".

⁽⁸⁾ Company Accounts Statistics, finns på <https://www.3.tcmb.gov.tr/sector/#/en>.

- (38) Enligt artikel 2.6a i grundförordningen gäller dock att 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".
- (39) Såsom förklaras i det följande konstaterade kommissionen i denna undersökning att det på grundval av tillgänglig bevisning och mot bakgrund av den bristande samarbetsviljan från de kinesiska myndigheterna och producenterna i Kina var lämpligt att tillämpa artikel 2.6a i grundförordningen.

3.3.1 Förekomst av betydande snedvridningar

- (40) Stål och aluminium är grundläggande råvaror i cykelindustrin. I princip är alla viktigare cykeldelar helt eller delvis tillverkade av dessa material. Cykelramar, gafflar och styren är vanligtvis tillverkade av antingen stål eller aluminium. Hjul, ekrar, kedjor, växelförare, växlar och kablar samt pakethållare är vanligtvis gjorda av stål. Stänkskärmar och pedaler är tillverkade av metall eller plast (dvs. produkter från den kemiska industrin). I begäran nämndes de betydande snedvridningar som kommissionen i nyligen genomförda undersökningar funnit inom den kinesiska stål- och aluminiumindustrin, till exempel när det gäller import från Kina av fästdon av stål, svetsade rör av stål, vindkraftstorn av stål, varmvalsat rostfritt stål⁽⁹⁾, aluminiumfolie för vidare förädling, stänger, profiler och rör av aluminium, valsade platta produkter av aluminium, aluminiumfolie och aluminiumhjul⁽¹⁰⁾. De upprepade och samstämmiga undersökningsresultaten i dessa fall är enligt begäran tydliga bevis på en systematisk snedvridning av kinesiska kostnader för och priser på stål- och aluminiumprodukter i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen.
- (41) På samma sätt som i tidigare undersökningar avseende stål- och aluminiumsektorerna i Kina undersökte kommissionen i denna undersökning huruvida det skulle vara lämpligt eller inte att använda de inhemska priserna och kostnaderna i Kina på grund av förekomsten av betydande snedvridningar. Kommissionen gjorde detta på grundval av den bevisning som finns tillgänglig i ärendehandlingarna, inbegripet bevisningen i begäran, och i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om betydande snedvridningar i Folkrepubliken Kinas ekonomi i samband med undersökningar om handelspolitiska skyddsåtgärder⁽¹¹⁾ (*rapporten*) samt i dess uppdaterade version

⁽⁹⁾ Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/191 av den 16 februari 2022 om införandet av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa fästdon av järn eller stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 36, 17.2.2022), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/635 av den 16 april 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa svetsade rör av järn eller olegerat stål med ursprung i Belarus, Folkrepubliken Kina och Ryssland (EUT L 132, 19.4.2021), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2239 av den 15 december 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa storskaliga vindkraftstorn av stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 450, 16.12.2021), och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2239 av den 15 december 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa storskaliga vindkraftstorn av stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 450, 16.12.2021).

⁽¹⁰⁾ Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/983 av den 17 juni 2021 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 216, 18.6.2021), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2170 av den 7 december 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 438, 8.12.2021), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1428 av den 12 oktober 2020 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av stänger, profiler och rör av aluminium med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 336, 13.10.2020), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/546 av den 29 mars 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av aluminiumprofiler med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 109, 30.3.2021), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/582 av den 9 april 2021 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av valsade platta produkter av aluminium med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 124, 12.4.2021), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1784 av den 8 oktober 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av valsade platta produkter av aluminium med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 359, 11.10.2021), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/402 av den 9 mars 2022 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av viss aluminiumfolie med ursprung i Folkrepubliken Kina till följd av en översyn vid giltighetens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 83, 10.3.2022), och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/112 av den 18 januari 2023 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 18, 19.1.2023). Se även kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1012 av den 17 juli 2018 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/671 (EUT L 181, 18.7.2018).

⁽¹¹⁾ Arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar, SWD(2017) 483 final/2, 20.12.2017, finns på [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2017\)483&lang=sv](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=sv).

(den uppdaterade rapporten) ⁽¹²⁾, som bygger på offentligt tillgängliga källor. I analysen ingick en granskning av det betydande statliga inflytandet i Kinas ekonomi i allmänhet, men även av den specifika marknadssituationen för den berörda sektorn, inbegripet den produkt som översynen gäller. Kommissionen kompletterade vidare dessa belägg med sina egna undersökningar av de kriterier som är relevanta för att bekräfta förekomsten av betydande snedvridningar i Kina, vilka den även funnit i sina tidigare undersökningar i detta avseende.

- (42) I begäran hävdades det att den kinesiska ekonomin i sin helhet starkt påverkas av betydande statliga ingripanden, vilket innebär att inhemska priser och kostnader för den kinesiska elcykelindustrin inte kan användas i denna undersökning. I begäran nämndes särskilt att den kinesiska elcykelindustrin har kännetecknats av en hög grad av statligt ägande, statligt inflytande och/eller statligt stöd och att flera elcykelproducenter har nära kopplingar till statliga, regionala eller lokala myndigheter, antingen direkt eller via intresseorganisationer. Till stöd för denna ståndpunkt hänvisades i begäran till rapporten, till den kinesiska lagstiftningen, till ytterligare rapporter samt till ytterligare obekräftade uppgifter om snedvridningar som genomförts under översynsperioden.
- (43) Som anges i skäl 40 ovan nämndes i begäran nyligen utförda undersökningar där kommissionen konstaterat att det förekommer betydande statliga ingripanden i Kina, vilket leder till en snedvridning av effektiv resursfördelning enligt marknadsprinciperna ⁽¹³⁾. Det hävdades särskilt i begäran att den kinesiska ekonomin, inbegripet sektorn för elcyklar och cyklar, i hög grad bestäms av ett välutvecklat planeringssystem som fastställer prioriteringar och anger de mål som de centrala och lokala myndigheterna måste inrikta sig på. Dessa politiska åtgärder diskriminerar till förmån för inhemska producenter eller påverkar de fria marknadskrafterna på annat sätt. I begäran nämndes också att planeringssystemet i Kina leder till att resurser riktas mot sektorer som staten har betecknat som strategiska eller på annat sätt politiskt viktiga, i stället för att fördelas enligt marknadskrafterna. I begäran nämndes dessutom att kostnaderna för de flesta, om inte alla, produktionsfaktorer för den kinesiska elcykeltillverkningen är snedvridna, inbegripet kostnaderna för stål och aluminium för cykeldelar, el, mark och arbetskraft.
- (44) I begäran lämnades exempel på omständigheter som visade på förekomsten av snedvridningar enligt artikel 2.6a b första till sjätte strecksatsen i grundförordningen. I begäran fastställdes också att elcykelindustrin och delar till elcyklar (nämligen batterier, motorer, kontrollenheter och lätta metallkomponenter) anses vara nyckelindustrier/strategiska industrier, och att det är ett politiskt mål för de kinesiska myndigheterna att aktivt främja utvecklingen av denna industri. I begäran hävdades särskilt att de kinesiska myndigheterna starkt har främjat den kinesiska cykel- och elcykelindustrin genom nationella, regionala och lokala instrument, såsom den fjortonde allmänna femårsplanen ⁽¹⁴⁾, meddelandet *Made in China 2025* ⁽¹⁵⁾, *Catalogue of Industries Encouraged for Foreign Investment in the Central and Western Region of China* ⁽¹⁶⁾ (2020 års version) och *Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment* ⁽¹⁷⁾ (batterier och lätta material). I begäran nämndes också flera provinser, bland annat Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong och Guangdong, som har inkluderat cykel- och/eller elfordonsindustrin i sina regionala planer.

⁽¹²⁾ *Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*, 10.4.2024, SWD(2024) 91 final (ej översatt till svenska), finns på: [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en).

⁽¹³⁾ Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2068, skäl 80, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/191, skäl 208, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/95, skäl 59, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2239, skälen 67–74, samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/635, skälen 149–150.

⁽¹⁴⁾ Den fjortonde femårsplanen om ekonomisk och social utveckling och 2035 års perspektiv finns på https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (hämtat den 29 augusti 2024).

⁽¹⁵⁾ Finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (hämtat den 29 augusti 2024).

⁽¹⁶⁾ Tillgänglig (från och med sidan 29) på <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf> (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽¹⁷⁾ Finns på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (hämtad den 29 augusti 2024).

- (45) Sammanfattningsvis var ståndpunkten i begäran att priserna eller kostnaderna, inbegripet kostnaderna 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 är det enligt begäran inte lämpligt att använda inhemska priser och kostnader för att fastställa normalvärdet i detta ärende.
- (46) De kinesiska myndigheterna lämnade inga synpunkter på eller bevisning som stöder eller motbevisar den befintliga bevisningen i ärendehandlingarna, däribland (den uppdaterade) rapporten och den ytterligare bevisning som lämnats av sökanden, angående förekomsten av betydande snedvridningar och/eller lämpligheten i att tillämpa artikel 2.6a i grundförordningen i det aktuella ärendet.
- (47) Kommissionens undersökning bekräftade påståendet i begäran om att elcykelindustrin fortsatt betraktas som en nyckelindustri av de kinesiska myndigheterna. Detta bekräftas i de många planer, direktiv och andra dokument som är inriktade på att främja cykelindustrin i allmänhet och elcykelindustrin i synnerhet, och som utfärdats på nationell, regional och kommunal nivå.
- (48) I den fjortonde allmänna femårsplanen nämns särskilt den kinesiska elcykelindustrin som en främjad industri. Dessutom har elcykelindustrin angetts som en främjad industri i olika kataloger som antagits av de kinesiska myndigheterna, såsom de som nämns i skäl 44.
- (49) Dessutom har de statliga och regionala myndigheterna utfärdat sektorsspecifika planer och stödprogram för cykelindustrin. Till exempel innehåller 2022 års vägledande yttrande 2022/68 från ministeriet för industri och informationsteknik om en högkvalitativ utveckling av den lätta industrin⁽¹⁸⁾ särskild information om viktiga tekniska FoU-projekt, där drivsystem för cyklar och säkerhetsteknik för högeffektiva litiumjonbatterier nämns. Detta yttrande innehåller också information om uppgradering av innovativ produkttillverkningsteknik för cyklar såsom långdistans- och terrängcyklar, hopfällbara högprestandacyklar och intelligenta elcyklar. 2024 års standardvillkor för elcykelindustrin⁽¹⁹⁾ och det standardiserade tillkännagivandet om förvaltningsåtgärder för elcykelindustrin från ministeriet för industri och informationsteknik⁽²⁰⁾ har tillkännagivats av Folkrepubliken Kinas ministerium för industri och informationsteknik, den statliga förvaltningen för marknadsreglering och den nationella brand- och räddningsbyrån för att främja utvecklingen av elcykelindustrin. I tillkännagivandet anges att "nya produktionsföretag och nya och utökade projekt bör följa bestämmelserna i den nationella industripolitiken. Företagen bör stärka teknisk innovation, förbättra produktkvaliteten, främja en avancerad, intelligent och grön omställning och uppgradering av befintliga produktionslinjer samt minska de projekt som enbart ökar produktionskapaciteten. Regionerna ska uppmuntras med villkor som främjar en industriparkbaserad och intensiv utveckling av elcykelindustrin". Dessutom innehåller tillkännagivandet information om tillsyn och förvaltning av elcykelindustrin, där det nämns att "branschorganisationer ska organisera företagen så att de stärker industrins självdisciplin, vägleda företag så att de bedriver produktions- och affärsverksamhet i enlighet med lagen och bistå den för branschen behöriga avdelningen vid genomförandet och uppföljningsöversynen av dessa standardvillkor".

⁽¹⁸⁾ 2022 års vägledande yttrande om en högkvalitativ utveckling av den lätta industrin, finns på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (hämtat den 29 augusti 2024).

⁽¹⁹⁾ Se även artikeln på det kinesiska handelsministeriets webbplats av den 12 juni 2024, *China's electric bicycles actively expand the "One Belt One Road" market*, <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html>.

⁽²⁰⁾ 2024 års standardvillkor för elcykelindustrin och det standardiserade tillkännagivandet om förvaltningsåtgärder för elcykelindustrin från ministeriet för industri och informationsteknik, finns att tillgå på http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (hämtade den 29 augusti 2024).

- (50) Ytterligare industripolitiska mål för elcyklar kan också ses i provinsernas planeringsdokument, såsom för Shandong⁽²¹⁾, Hebei⁽²²⁾, Tianjin⁽²³⁾, Jinghai och Jiangsu⁽²⁴⁾. Provinsen Jiangsu är den främsta provinsen för elcykeltillverkning i Kina, och dess elcykeltillverkning står för omkring 20 % av landets tillverkning av elcyklar⁽²⁵⁾. Provinsen har en högteknologisk industripark, Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone, som är det ledande industriområdet för tillverkning av cyklar i allmänhet och elcyklar i synnerhet⁽²⁶⁾. Denna industripark har tilldelats märkningen ”China Bicycle and Electric Bicycle Capital” av expertgruppen för China Light Industry Federation och China Bicycle Association⁽²⁷⁾.
- (51) När det gäller de kinesiska myndigheternas möjlighet att påverka priser och kostnader genom statlig närvaro i företag i den mening som avses i artikel 2.6a b andra strecksatsen i grundförordningen visade undersökningen att China Bicycle Association (CBA) kontrolleras av det kinesiska kommunistpartiet, såsom fastställs i CBA:s stadgar⁽²⁸⁾. I CBA:s artikel 21 fastställs särskilt styrelsens sammansättning och de villkor som den måste uppfylla, bland annat att ”stödja det kinesiska kommunistpartiets ledarskap, samvetsgrant genomföra partiets linje, principer och politik, följa lagar och förordningar, följa samhälllig etik och yrkesetik samt ha hög politisk kvalitet och professionalism”. Dessutom anges i Jiangsu Bicycle Associations⁽²⁹⁾ artikel 4 följande: ”I enlighet med bestämmelserna i Kinas kommunistiska partis konstitution ska denna intresseorganisation inrätta en enhet för Kinas kommunistiska parti, bedriva partiverksamhet och tillhandahålla nödvändiga villkor för partienhetens verksamhet”, och i artikel 5 följande: ”Registreringsmyndighet för denna intresseorganisation är Jiangsuprovinsens civilministerium. Denna intresseorganisation godtar den affärsvägledning samt tillsyn och förvaltning som tillhandahålls av Jiangsuprovinsens civilministerium och andra relevanta avdelningar”.
- (52) När det gäller de största producenterna av elcyklar konstaterades det i undersökningen också att Fushida är medlem i CBA och att dess verkställande direktör är sekreterare för partiavdelningen⁽³⁰⁾. Shanghai Phoenix är ett företag som ägs till 24,36 % av staten⁽³¹⁾, och styrelseordföranden är sedan januari 2023 sekreterare för partikommittén. Flying Pigeon är ett statligt ägt företag som innehas av Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, en statsägd företagsgrupp som sorterar under kommissionen för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar (SASAC)⁽³²⁾. När det gäller det privata företaget Zhonglu co., som driver varumärket Shanghai Forever, bör det noteras att företagets styrelseordförande är vice sekreterare för partikommittén⁽³³⁾.

⁽²¹⁾ 2022 års förvaltningsåtgärder för provinsen Shandong avseende elcyklar, finns på https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (hämtade den 29 augusti 2024).

⁽²²⁾ Provinsen Hebeis fjortonde femårsplan för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin, finns på http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽²³⁾ Provinsen Tianjins fjortonde femårsplan för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin, finns på https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽²⁴⁾ Provinsen Jiangsus tillkännagivande om genomförandeplanen för främjande av förnyelse av utrustning på industriområdet från 2024, finns på https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (hämtat den 29 augusti 2024).

⁽²⁵⁾ Se pressartikeln av den 21 november 2023 på <https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html> (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽²⁶⁾ Pressartikel om cykelklustret i Tianjins Jinghai-distrikt av den 11 december 2023, *Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the "capital"? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let "small wheels" drive "big development"*, finns på https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽²⁷⁾ Pressartikel om Jinghais industripark av den 4 juli 2024, *The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working*, finns på <https://im.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml> (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽²⁸⁾ CBA:s artikel 3, finns på <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33> (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽²⁹⁾ Se <http://www.jsbeva.cn/?xhzc/> (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽³⁰⁾ Se https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (hämtat den 29 augusti 2024).

⁽³¹⁾ Se årsrapporten för 2023, s. 9, 28 och 65, som finns på http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽³²⁾ Se <https://www.flyingpigeon1936.com/index.html> (hämtat den 29 augusti 2024).

⁽³³⁾ Se årsrapporten för 2023, s. 22, som finns på http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (hämtad den 29 augusti 2024).

- (53) När det gäller sektorn för den produkt som översynen gäller bedrivs dessutom offentlig politik som diskriminerar till förmån för inhemska producenter eller som på annat sätt inverkar på marknaden i den mening som avses i artikel 2.6a b tredje strecksatsen i grundförordningen. I undersökningen identifierades ytterligare dokument som visade att industrin gynnas av statliga riktlinjer och ingripanden när det gäller elcykelsektorn. Dessutom togs cykelindustrin i Jinghai upp i 2023 års förteckning över karakteristiska industrikuster med små och medelstora företag som tillkännagavs av ministeriet för industri och informationsteknik (se skäl 49) ⁽³⁴⁾.
- (54) I den nu aktuella undersökningen har det inte lagts fram någon bevisning för att elcykelsektorn inte skulle påverkas av det statliga inflytandet i det finansiella systemet i den mening som avses i artikel 2.6a b sjätte strecksatsen i grundförordningen. Undersökningen bekräftade till exempel att Shanghai Phoenix gynnades av statliga subventioner under 2022 och 2023, enligt uppgift i företagets årsrapport för 2023 ⁽³⁵⁾. Zhonglu co., som driver varumärket Shanghai Forever, har också gynnats av statliga subventioner enligt företagets årsrapport för 2023 ⁽³⁶⁾.
- (55) Slutligen erinrar kommissionen om att det krävs ett antal insatsvaror för att tillverka den produkt som översynen gäller (se även skäl 40 ovan). När producenter av elcyklar köper/kontrakterar dessa insatsvaror är de priser som de betalar (och som bokförs som kostnader) helt klart utsatta för samma systematiska snedvridningar som nämns ovan. Leverantörer av insatsvaror anställer till exempel arbetskraft som berörs av snedvridningarna. De kan låna medel som berörs av snedvridningarna av finanssektorn/kapitalfördelningen. De berörs dessutom av planeringssystemet, som gäller på alla myndighetsnivåer och i alla sektorer.
- (56) Till följd av detta är det inte bara de inhemska försäljningspriserna för elcyklar som inte kan användas i den mening som avses i artikel 2.6a a i grundförordningen, utan alla kostnader för insatsvaror (råvaror, energi, mark, finansiering, arbetskraft osv.) påverkas till följd av det betydande statliga inflytandet på deras prisbildning, vilket beskrivs i delarna I och II i (den uppdaterade) rapporten. De statliga ingripanden som beskrivs när det 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 är utsatt för betydande snedvridningar. Detsamma gäller för de insatsvaror som används för produktionen av insatsvarorna och så vidare.
- (57) Sammanfattningsvis visade den tillgängliga bevisningen att priserna på eller kostnaderna för den produkt som översynen gäller, inbegripet kostnaderna för råvaror, energi och arbetskraft, inte är ett resultat av fria marknadskrafter eftersom de påverkas av ett betydande statligt inflytande i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen, vilket framgår av de faktiska eller potentiella följderna av en eller flera av de relevanta aspekter som anges där. På grundval av detta, och i avsaknad av samarbete från de kinesiska myndigheternas sida, konstaterade kommissionen att det inte är lämpligt att använda inhemska priser och kostnader för att fastställa normalvärdet i detta fall. Kommissionen konstruerade därför normalvärdet utslutande på grundval av kostnader för produktion och försäljning som återspeglar icke snedvridna priser eller referensvärden, i detta fall på grundval av motsvarande kostnader för produktion och försäljning i ett lämpligt representativt land i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen, vilket beskrivs i följande avsnitt.

⁽³⁴⁾ Pressartikel om Jinghais industripark av den 4 juli 2024, *The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working*, finns på <https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml> (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽³⁵⁾ Se årsrapport för 2023, s. 165, som finns på http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (hämtad den 29 augusti 2024).

⁽³⁶⁾ Se årsrapport för 2023, s. 116, som finns på http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (hämtad den 29 augusti 2024).

3.3.2 *Representativt land*

3.3.2.1 Allmänna anmärkningar

- (58) Valet av representativt land baserades på följande kriterier i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen:
- En ekonomisk utvecklingsnivå som är jämförbar med Kinas. I detta syfte använde sig kommissionen av länder som med en bruttonationalinkomst per capita som är jämförbar med Kinas baserat på Världsbankens databas ⁽³⁷⁾.
 - Tillverkningen av den produkt som översynen gäller i det landet ⁽³⁸⁾.
 - Förekomst av relevanta lättillgängliga uppgifter i det representativa landet.
 - Om det finns fler än ett möjligt representativt land bör företräde, där så är lämpligt, ges till ett land med en adekvat nivå av social trygghet och miljöskydd.
- (59) Såsom förklaras i skäl 36 utfärdade kommissionen den 18 juli 2024 en notering i ärendehandlingarna om de källor som använts för att fastställa normalvärdet. I denna notering beskrev kommissionen de fakta och bevis som användes vid bedömningen av de berörda kriterierna och informerade berörda parter om sin avsikt att betrakta Turkiet som ett lämpligt representativt land i detta fall, i det fall förekomsten av betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a i grundförordningen skulle bekräftas.
- (60) I enlighet med kriterierna i artikel 2.6a i grundförordningen identifierade kommissionen Turkiet som ett land med en ekonomisk utvecklingsnivå som är jämförbar med Kinas. Världsbanken har klassificerat Turkiet som ett "övre medelinkomstland" på grundval av bruttonationalinkomsten. Dessutom identifierades Turkiet som ett land där den produkt som översynen gäller tillverkas och där relevanta uppgifter finns lätt tillgängliga.
- (61) Slutligen, med tanke på att det fastställts att Turkiet var ett lämpligt representativt land på grundval av alla ovanstående faktorer och att ingen av de berörda parterna hade föreslagit något alternativt lämpligt representativt land, var det inte nödvändigt att göra en bedömning av nivån av social trygghet och miljöskydd i enlighet med artikel 2.6a första strecksatsen sista meningen i grundförordningen.

3.3.2.2 Slutsats

- (62) I och med den bristande samarbetsviljan och i enlighet med vad som föreslogs i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, samt eftersom Turkiet uppfyllde kriterierna i artikel 2.6a första strecksatsen i grundförordningen, valde kommissionen Turkiet som lämpligt representativt land.

3.3.3 *Källor som använts för att fastställa icke snedvridna kostnader*

- (63) I noteringen om relevanta källor att använda för att fastställa normalvärdet förtecknade kommissionen de produktionsfaktorer, såsom råvaror, energi och arbetskraft, som unionsproducenterna och de turkiska producenterna använder vid tillverkningen av den produkt som översynen gäller, på grundval av uppgifterna i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång och vilka vederbörligen uppdaterades när mer exakta uppgifter fanns tillgängliga. Kommissionen framförde även att den, för att konstruera normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen, skulle använda Global Trade Atlas (GTA) ⁽³⁹⁾ för att fastställa icke snedvridna kostnader för vissa av produktionsfaktorerna, särskilt de viktigaste råvarorna. Kommissionen angav att den skulle använda uppgifter från den turkiska statistikbyrån ⁽⁴⁰⁾ för att fastställa icke snedvridna kostnader för arbetskraft och energi.
- (64) Kommissionen uppgav även att den, för att fastställa rimliga belopp för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst, skulle använda finansiella uppgifter från Company Accounts Statistics för 206 företag som är verksamma i Nace-kategori 30.9 (se skäl 36).

⁽³⁷⁾ World Bank Open Data – Upper Middle Income, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

⁽³⁸⁾ 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.

⁽³⁹⁾ <http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm>.

⁽⁴⁰⁾ <https://www.tuik.gov.tr/Home/Index>.

- (65) Kommissionen underrättade vidare de berörda parterna om att ett antal produktionsfaktorer (färg, mellanstrykningsfärg och EPAC-elutrustning) var för sig utgjorde en liten andel av de totala råvaru-/komponentkostnaderna under översynsperioden (tillsammans mindre än 1 % av de totala råvaru-/komponentkostnaderna). Kommissionen behandlade därför dessa andra produktionsfaktorer som "förbrukningsvaror" och uttryckte dessa förbrukningsvaror som en procentandel av den totala råvarukostnaden.
- (66) Kommissionen inbegrep även ett värde för produktionsomkostnader för att täcka kostnader som inte ingår i de produktionsfaktorer som anges ovan. Kommissionen fastställde en kvot mellan produktionsomkostnaderna och de direkta tillverkningskostnaderna, på grundval av specifik information från unionsproducenter och dem närstående företag som tillhandahållits av sökanden ⁽⁴¹⁾.
- (67) Mot bakgrund av sökandens synpunkter på noteringen i ärendehandlingarna gjorde kommissionen följande två ändringar i förteckningen över produktionsfaktorer. För det första korrigerades ett skrivfel där informationen om batterier oavsiktligt hade bytt plats med informationen om elmotorer för cyklar. För det andra ersattes de varukoder som använts i noteringen med exaktare varukoder som var direkt kopplade till de berörda delarna när det gäller fyra produktionsfaktorer (vevset, pedaler, bakhjulsnav och framhjulsnav). Dessa ändringar återspeglas i tabell 1.

3.4 Icke snedvridna kostnader och referensvärden

3.4.1 Produktionsfaktorer

- (68) Med beaktande av alla uppgifter som byggde på begäran och efterföljande information som lämnats av sökanden och inhämtats under kontrollbesöken beslöt att följande produktionsfaktorer och deras informationskällor skulle användas för att fastställa normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen:

Tabell 1

Produktionsfaktorer för elcyklar

Produktionsfaktor	Varukod	Icke snedvridet värde (CNY)	Måttenhet	Informationskälla
Råvaror				
Adaptrar (elektriska delar)	39235090	55,13	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Adaptrar (övriga)	39235090, 87149990	1,61	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Batteri	85076	1 487,88	Stycke (piece)	GTA
Batterihölje	39235090	54,78	Kilogram	GTA
Ringklocka	871499	3,64	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Broms	87149420	282,49	Kilogram	GTA
Innervajer för broms	871499	2,83	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Bromshandtag	87149490	14,24	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Kabelknippe	-	3,73	Meter	Begäran om översyn
Kedja	73151110, 73151900	32,53	Meter	Begäran om översyn

⁽⁴¹⁾ Enligt sökandens försiktiga uppskattning låg de allmänna omkostnaderna (hyra, förbrukningsvaror och övrigt) på 1 % av de totala tillverkningskostnaderna för en elcykel. Se bilagorna 40.0 och 40.1 till begäran om översyn, som finns i Tron.tdi t24.000754.

Produktionsfaktor	Varukod	Icke snedvridet värde (CNY)	Måttenhet	Informationskälla
Kedjeskydd	871499900019	36,29	Uppsättning	Begäran om översyn
Hållare för kedjeskydd	87149990	3,83	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Anslutande del	871499	0,56	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Vevset	87149630	120,22	Kilogram	GTA
Dekal	490890	511,63	Kilogram	GTA
Elcykeldelar	871499	1,38	Meter	Begäran om översyn
Elkabel	871499	51,00	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Elektrisk motor till cykel	8501310090	1 162,33	Stycke (piece)	GTA
Gaffel	87149130	626,86	Stycke (piece)	GTA
Ram	871491100019	1 485,75	Stycke (piece)	GTA
Tillbehör till ram	871499900019	5,47	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Framhjulsnav	871493	185,46	Kilogram	GTA
Handtag	87149990	11,03	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Styre	87149910	28,65	Stycke (piece)	GTA
Styrskaft	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Framlykta	871499	115,77	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Fäste för framlyktan	871499	14,59	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Styrset	87149190	59,39	Kilogram	GTA
Styrsetets kompressor	87149190	3,83	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Innerslang	401320	5,96	Stycke (piece)	GTA
Cykelstöd	871499	32,47	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Stänkskärm	87149990	56,85	Uppsättning	Begäran om översyn
Stänkskärmsdelar	87149990	15,68	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Komponenter till växeln	87149990	15,85	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Ekerniplar	87149990	5,67	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Ytterhölje	-	5,13	Meter	Begäran om översyn
Pedal	87149610	42,23	Par	GTA
Pakethållare	87149930	97,30	Stycke (piece)	GTA

Produktionsfaktor	Varukod	Icke snedvridet värde (CNY)	Måttenhet	Informationskälla
Bakre växelförare	87149950	168,27	Kilogram	GTA
Bakhjulsnäv	871493	185,46	Kilogram	GTA
Bakre kedjekrans	871493	185,46	Kilogram	GTA
Fälg	87149210	85,76	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Fälgtejp	8714999	1,23	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Rotor	871499	43,32	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Sadel	871495	81,05	Kilogram	GTA
Sadelklämma	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Sadelstolpe	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Växelspak	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Hastighetsmätare	871499	364,85	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Eker	87149990	37,13	Kilogram	GTA
Ekerskydd	87149990	3,83	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Omkopplare	39235090	54,78	Kilogram	GTA
Baklykta	871499	12,92	Stycke (piece)	Begäran om översyn
Däck	401150	22,52	Stycke (piece)	GTA
Arbetskraft				
Arbetskraft	Ej tillämpligt	50,90	Timmar	Turkiska statistikbyrån ⁽¹⁾
Energi				
Elektricitet	Ej tillämpligt	0,892	kWh	Turkiska statistikbyrån ⁽¹⁾
Gas	Ej tillämpligt	4,112	kWh	Turkiska statistikbyrån ⁽¹⁾

⁽¹⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Istihdam%2c-Issizlik-ve-Ucret-108>.

3.4.1.1 Råvaror

- (69) Produktionsprocesserna för elcyklar är globalt likartade, utan några betydande skillnader mellan de produktionsprocesser eller de insatsvaror som används i Kina, unionen och övriga länder.
- (70) För att fastställa det icke snedvridna priset på råvaror levererade till fabriken för en producent i det representativa landet använde kommissionen som grund det vägda genomsnittliga importpriset till det representativa landet, såsom det rapporterats i GTA-databasen, och lade till importtullar. Ett importpris i det representativa landet fastställdes som ett vägt genomsnitt av priserna per enhet för importen från alla tredjeländer, utom Kina och länder som inte är WTO-medlemmar angivna i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 ⁽⁴²⁾. Kommissionen beslutade att undanta import från Kina till det representativa landet eftersom den i skäl 57 drar

⁽⁴²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 av den 29 april 2015 om gemensamma regler för import från vissa tredjeländer (EUT L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj>). I enlighet med artikel 2.7 i grundförordningen kan de inhemska priserna i dessa länder inte användas för att fastställa normalvärdet.

slutsatsen att det på grund av förekomsten av betydande snedvridningar i enlighet med artikel 2.6a b i grundförordningen inte är lämpligt att använda inhemska priser och kostnader i Kina. Eftersom det inte finns någon bevisning som visar att samma snedvridningar inte påverkar produkter avsedda för export på samma sätt, ansåg kommissionen att samma snedvridningar påverkade exportpriserna. Efter att ha utslutit importen från Kina till det representativa landet förblev importvolymen från övriga tredjeländer ändå representativ.

- (71) Kommissionen fann inte att det förekom någon annan import i väsentliga kvantiteter från andra snedvridna källor.
- (72) För vissa produktionsfaktorer angavs i de statistiska uppgifterna från GTA priser per ton eller kg, medan förbrukningsvärdena vid tillverkningen av en e-cykel var per styck (eller andra enheter såsom per meter). Detta gällde följande produktionsfaktorer: omkopplare, bromsar, vevset, bakre växelförare, bakre kedjekransar, växelspakar, framhjulnav, bakhjulnav, ekrar, bakhjulnav, dekal, styrset, pedaler, sadlar, sadelklämmor och sadelstolpar. För de omräkningsfaktorer som skulle användas för dessa produktionsfaktorer förlitade sig kommissionen på de förklaringar och den stödande bevisning som sökandena lämnade i begäran⁽⁴³⁾. Denna bevisning bestod av information från specialiserade webbplatser⁽⁴⁴⁾ och sökandenas egna beräkningar av vikt per artikel⁽⁴⁵⁾.
- (73) När det gäller ett antal av produktionsfaktorerna utgjorde de faktiska kostnaderna för de unionsproducenter som ingår i urvalet en försumbar andel av de totala råvarukostnaderna under översynsperioden. Eftersom det värde som användes för dessa produktionsfaktorer inte hade någon märkbar inverkan på beräkningarna av dumpningsmarginalen, oavsett vilken källa som användes, beslutade kommissionen att inkludera dessa kostnader i förbrukningsvarorna i enlighet med förklaringen i skäl 65.
- (74) Mot bakgrund av bristande samarbetsvilja och i avsaknad av andra uppgifter i ärendehandlingarna, samt på grundval av de uppgifter som sökanden lämnat, fastställde kommissionen andelen förbrukningsvaror i förhållande till de totala råvaru-/komponentkostnaderna till 1 %. Denna procentsats tillämpades sedan på den omräknade kostnaden för råvaror/komponenter när de fastställda icke snedvridna priserna användes.
- (75) Normalt sett bör även de inhemska transportpriserna läggas till dessa importpriser. Med tanke på den bristande samarbetsviljan och inriktningen på denna översyn vid giltighetstidens utgång, som mer handlar om att undersöka om dumpningen fortsatte under översynsperioden eller om det finns en risk för att den återkommer än om att fastställa dumpningens exakta omfattning, beslutade kommissionen emellertid att det inte var nödvändigt att göra justeringar för inhemska transportkostnader. Sådana justeringar skulle endast resultera i en höjning av normalvärdet och därmed av dumpningsmarginalen.

3.4.1.2 Arbetskraft

- (76) Den turkiska statistikbyrån offentliggör detaljerad information om löner inom olika ekonomiska sektorer i Turkiet. Kommissionen använde den senaste tillgängliga statistiken (2022) för genomsnittliga arbetskraftskostnader i Nace-sektor 30, som inkluderar arbetskraftskostnader vid tillverkningen av elcyklar⁽⁴⁶⁾. De på så sätt framtagna genomsnittliga arbetskraftskostnaderna per timme justerades sedan ytterligare för inflation med användning av ett arbetskraftskostnadsindex⁽⁴⁷⁾ för att återspegla kostnaderna under översynsperioden.

⁽⁴³⁾ Se bilaga 40.2 till begäran, tillgänglig i Tron.tdi t24.000754 och även bifogad som bilaga till noteringen i ärendehandlingarna om källorna till fastställandet av normalvärdet (Tron.tdi t24.006125).

⁽⁴⁴⁾ <https://cyclingbeginner.com/which-bike-part-is-the-heaviest-20-parts-ranked/> and <https://www.bikeraceinfo.com/tech/wheel-building-03-spokes.html>.

⁽⁴⁵⁾ Dessa beräkningar gjordes genom att placera en viss artikel (t.ex. ett bakhjulnav) på en digitalvåg och dividera den totala vikten i importstatistiken för den artikeln med vikten per enhet.

⁽⁴⁶⁾ <https://data.tuik.gov.tr/> (senast hämtad den 6 september 2024).

⁽⁴⁷⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I-January-March,-2024-53682> (senast hämtad den 6 september 2024).

3.4.1.3 Elektricitet

- (77) För att fastställa referenspriset för el använde kommissionen de priser som rapporterats i eltarifftabellerna på grundval av elräkningar som offentliggjorts av den turkiska tillsynsmyndigheten för energimarknaden (EMRA) i dess regelbundna pressmeddelanden⁽⁴⁸⁾. Kommissionen använde uppgifterna rörande de industriella elpriserna i kuruş/kWh för industrisektorn under 2023, som var 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4 Naturgas

- (78) För att fastställa referenspriset för gas använde kommissionen gaspriset för industriella användare i Turkiet enligt den turkiska statistikbyråns⁽⁴⁹⁾ regelbundna pressmeddelanden för andra halvåret 2021 och första halvåret 2022. Kommissionen använde uppgifterna om gaspriserna i motsvarande förbrukningsintervall i kuruş/m³, efter justering för inflation med hjälp av den turkiska statistikbyråns offentliggjorda producentprisindex⁽⁵⁰⁾ för att anpassa priserna till översynsperioden (2023), vilket gav ett pris på 4,112 CNY/m³. Priset justerades för mervärdesskatt på 18 %, eftersom det noterade priset inbegrep mervärdesskatt.

3.4.1.5 Produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader, vinst och avskrivningar

- (79) Enligt artikel 2.6a a i grundförordningen ska det konstruerade normalvärdet ”omfatta ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst”. Dessutom måste ett värde för produktionsomkostnader fastställas för att täcka kostnader som inte ingår i produktionsfaktorerna ovan.
- (80) I syfte att fastställa ett icke snedvridet värde för produktionsomkostnader, och eftersom de kinesiska elcykelproducenterna inte var samarbetsvilliga, använde kommissionen tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen. På grundval av uppgifterna från sökanden fastställde kommissionen därför en kvot mellan produktionsomkostnaderna och de totala tillverknings- och arbetskraftskostnaderna. Denna procentsats tillämpades sedan på det icke snedvridna värdet för tillverkningskostnaden för att erhålla det icke snedvridna värdet för produktionsomkostnader.
- (81) För att fastställa ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst förlitade sig kommissionen på de senast tillgängliga finansiella uppgifterna för 206 turkiska företag som är verksamma i Nace-kategori 30.9 (se skäl 36). Kommissionen ansåg att det belopp för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst som fastställts på detta sätt var skäligt i den mening som avses i artikel 2.6a a i grundförordningen för handelsledet fritt fabrik, som användes för att konstruera normalvärdet.

3.4.2 Beräkning av normalvärdet

- (82) På grundval av ovanstående konstruerade kommissionen normalvärdet fritt fabrik för varje produkttyp i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen.
- (83) Först fastställde kommissionen de icke snedvridna tillverkningskostnaderna. Eftersom de exporterande producenterna inte var samarbetsvilliga förlitade sig kommissionen på de uppgifter som sökanden lämnat i begäran om översyn⁽⁵¹⁾, vilka kontrollerades på plats hos en av de unionsproducenter som ingick i urvalet, avseende förbrukningen av varje faktor (råvaror, energi och arbetskraft) som krävs för att tillverka elcyklar. Kommissionen multiplicerade förbrukningsfaktorerna med de icke snedvridna kostnader per enhet som observerats i det representativa landet Turkiet.

⁽⁴⁸⁾ EMRA | Tillsynsmyndigheten för energimarknaden (epdk.gov.tr) (senast hämtade den 6 september 2024).

⁽⁴⁹⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (senast hämtade den 6 september 2024).

⁽⁵⁰⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (senast hämtat den 6 september 2024).

⁽⁵¹⁾ De relevanta uppgifterna uppdaterades för översynsperioden och kontrollerades på plats hos en av de unionsproducenter som ingick i urvalet.

(84) Efter fastställandet av de icke snedvridna tillverkningskostnaderna lade kommissionen till produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst, i enlighet med vad som beskrivs i skälen 79–80. Produktionsomkostnaderna fastställdes på grundval av uppgifter som lämnats av sökanden. Försäljnings- och administrationskostnaderna, de andra allmänna kostnaderna samt vinsten fastställdes på grundval av genomsnittet av de värden som rapporterats för de 206 turkiska företag som var verksamma i Nace-kategori 30.9 under 2022 ⁽⁷²⁾. Kommissionen lade till följande till de icke snedvridna tillverkningskostnaderna:

- Produktionsomkostnader, motsvarande totalt 1 % av de direkta tillverkningskostnaderna.
- Försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt andra kostnader, motsvarande 5,76 % av kostnaden för sålda varor.
- Vinst, motsvarande 7,37 % av kostnaden för sålda varor, som tillämpades på de totala icke snedvridna tillverkningskostnaderna.

(85) På grundval av ovanstående konstruerade kommissionen normalvärdet fritt fabrik i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen.

3.5 Exportpris

(86) Eftersom ingen av de exporterande producenterna från Kina var samarbetsvillig fastställdes exportpriset på grundval av cif-uppgifter från Eurostat, justerade till nivån fritt fabrik. Cif-priset minskades således med (sjö)frakt- och försäkringskostnader samt inhemska transportkostnader. De inhemska kinesiska och de internationella transportkostnaderna baserades på uppgifter från sökanden i begäran om översyn.

3.6 Jämförelse

(87) Kommissionen jämförde det konstruerade normalvärdet, som fastställts i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen, med det exportpris fritt fabrik som fastställts enligt ovan. Eftersom både normalvärdet och exportpriset fastställdes för handelsledet fritt fabrik krävdes inga justeringar.

3.7 Dumpningsmarginal

(88) På grundval av detta konstaterades den genomsnittliga dumpningsmarginalen vara betydande. Det fastslogs därför att dumpningen hade fortsatt under översynsperioden.

4. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT DUMPNING

(89) Med tanke på att det förekom dumpning under översynsperioden undersökte kommissionen i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen sannolikheten för fortsatt dumpning om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Följande ytterligare faktorer analyserades: produktionskapacitet och ledig kapacitet i Kina, förhållandet mellan exportpriser till tredjeländer och prisnivån i unionen samt unionsmarknadens attraktionskraft. Kommissionen erinrar om att analysen, eftersom de kinesiska exporterande producenterna och de kinesiska myndigheterna inte var samarbetsvilliga, utgick från tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen, särskilt uppgifter i begäran om översyn, GTA-statistik och andra tillgängliga uppgifter.

4.1 Produktionskapacitet och ledig kapacitet i Kina

(90) Eftersom de kinesiska myndigheterna och de kinesiska exporterande producenterna inte var samarbetsvilliga grundade kommissionen sina slutsatser avseende produktionskapacitet och ledig kapacitet i Kina på de uppgifter som sökanden lämnat i sin begäran om översyn.

⁽⁷²⁾ Company Accounts Statistics, finns på <https://www3.tcmb.gov.tr/sector/#/en> (senast hämtade den 6 september 2024).

- (91) Undersökningen visade att det fanns en generell överkapacitet inom elcykelsektorn i Kina under skadeundersökningsperioden. Produktionskapaciteten⁽⁵³⁾ i Kina under denna period uppskattades till 1 30 miljoner enheter per år. Dessutom kan den kinesiska tillverkningen av standardcyklar enkelt ställas om till tillverkning av elcyklar, vilket innebär en potentiell total kapacitet på över 400 miljoner enheter⁽⁵⁴⁾. Enligt sökandens marknadsinformation uppgick Kinas faktiska tillverkning och försäljning av elcyklar till 57 miljoner enheter per år, vilket visade på en uppskattad ledig kapacitet på 73 miljoner enheter per år under översynsperioden⁽⁵⁵⁾. Denna lediga kapacitet, som var nästan femton gånger större än unionens totala förbrukning under samma period, skulle kunna avledas till unionen om de nuvarande åtgärderna upphörde att gälla.
- (92) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska exporterande producenterna förfogar över betydande ledig kapacitet som skulle kunna användas för export till unionen i stora kvantiteter till dumpade priser om åtgärderna upphörde att gälla.

4.2 Unionsmarknadens attraktionskraft

- (93) På grundval av uppgifterna i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång var unionsmarknaden för elcyklar fortsatt attraktiv för kinesiska exportörer. Sedan den ursprungliga undersökningen har importen från Kina minskat i både absoluta och relativa tal. Sedan 2020, när importvolymerna från Kina var som lägst, har dock importen ökat betydligt och nästan fördubblats trots de införda åtgärderna (se tabell 3 nedan). Den marknadsandel som tidigare innehades av Kina har delvis övertagits av övriga tredjeländer, såsom Taiwan, som har ökat sina exportvolymerna av den produkt som översynen gäller till unionen sedan den föregående undersökningen. Samtidigt var Kina fortfarande den näst största exportören av elcyklar till unionen under översynsperioden. Detta visar att unionen fortsatt var en attraktiv marknad för exportörer från Kina.
- (94) Unionsmarknaden för elcyklar är en av de största i världen, och förbrukningen uppgick till 4 979 000 enheter under översynsperioden. Såsom förklaras i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång förväntas efterfrågan på elcyklar dessutom öka under kommande år, bland annat på grund av unionens miljöpolitik. Den bevisning som sökanden lämnat i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång⁽⁵⁶⁾, vilken stöds av undersökningsresultaten i denna undersökning (se skäl 147), visade att de kinesiska producenterna erbjöd elcyklar till mycket låga priser (mellan 210 och 650 euro) både till unionen och till tredjeländer under översynsperioden.
- (95) Även med de gällande åtgärderna fortsatte den kinesiska exporten till unionen, och ökade till och med under skadeundersökningsperioden för att uppnå en marknadsandel på 4,4 % under översynsperioden, vilket visade att unionsmarknaden fortfarande är attraktiv för kinesiska exporterande producenter.
- (96) På grundval av den betydande överkapaciteten i Kina och unionsmarknadens attraktionskraft drog kommissionen därför slutsatsen att det är sannolikt, om de nuvarande åtgärderna skulle upphöra att gälla, att de kinesiska exporterande producenterna skulle omdirigera sin export till unionen i stora kvantiteter och till dumpade priser.

4.2.1 Slutsats

- (97) Mot bakgrund av sina undersökningsresultat gällande fortsatt dumpning under översynsperioden och den sannolika utvecklingen med en ökande export om åtgärderna skulle upphöra att gälla, drog kommissionen slutsatsen att det finns en stor sannolikhet för att dumpningen skulle fortsätta om antidumpningsåtgärderna mot importen från Kina upphörde att gälla.

⁽⁵³⁾ Enligt de uppgifter som sökanden lämnat på grundval av sin marknadskänedom, uppgifter från ett stort antal kinesiska elcykelproducenters webbplatser och *White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*, som finns på https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (senast hämtade den 7 oktober 2024). Se bilaga 8 till begäran om översyn, tillgänglig i Tron på Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁴⁾ På grundval av sökandens marknadskänedom och webbplatserna för de kända kinesiska elcykelproducenterna enligt bilaga 4 till begäran om översyn, som finns tillgängliga i Tron på Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁵⁾ Baserat på de källor som anges i fotnoterna 55 och 57. Se bilagorna 8 och 9 till begäran om översyn, tillgänglig i Tron på Tron.tdi t24.000754.

⁽⁵⁶⁾ Se avsnitt 7.3 och bilagorna 15, 17 och 18 till begäran om översyn, tillgänglig i Tron på Tron.tdi t24.000754. Bevisningen bestod av 19 priserbjudanden från kinesiska producenter för olika typer av elcyklar samt statistiska uppgifter från Eurostat.

5. SKADA

5.1 Definition av unionsindustrin och unionens produktion

- (98) Den likadana produkten tillverkades av 67 producenter i unionen under skadeundersökningsperioden. Dessa producenter utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen.
- (99) Den sammanlagda produktionen i unionen under översynsperioden fastställdes till omkring 4 560 000 enheter. Denna siffra fastställdes på grundval av tillgängliga uppgifter rörande unionsindustrin, såsom rapporten *European Bicycle Industry and Market Profile*, och en ekonomisk studie som genomförts av Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI). Såsom anges i skäl 11 stod de tre unionsproducenter som ingår i urvalet för 23,4 % av unionens totala produktion av den likadana produkten.

5.2 Förbrukning i unionen

- (100) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av Eurostats importstatistik och unionsindustrins försäljningsvolym i unionen, enligt de uppgifter som lämnats av CONEBI.
- (101) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Förbrukningen i unionen (antal)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Total förbrukning i unionen (enheter)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
<i>Index</i>	100	112	122	114

Källa: Eurostat och CONEBI

- (102) Den totala förbrukningen av elcyklar i EU ökade från omkring 4,3 miljoner elcyklar under 2020 till 5,3 miljoner elcyklar under 2022. Design- och prestandaförbättringar, i kombination med en ökad miljömedvetenhet bland EU-medborgarna, ledde till en konstant ökning av förbrukningen av elcyklar. Under översynsperioden minskade dock förbrukningen av elcyklar i EU med 346 000 enheter jämfört med 2022 till följd av en minskning av efterfrågan som inträffade en tid efter upphävandet av de sista covid-19-åtgärderna under första halvåret 2022.

5.3 Importen från Kina

5.3.1 Volym och marknadsandel för importen från Kina

- (103) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat.
- (104) Importens marknadsandel fastställdes sedan genom att importvolymerna jämfördes med förbrukningen i unionen, vilken framgår av tabell 2.

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

Tabell 3

Importvolym (enheter) och marknadsandel

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Importvolym från Kina (enheter)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	100	205	261	215
Marknadsandel	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Index	100	184	214	189

Källa: Eurostat och CONEBI

(106) Även med de gällande åtgärderna ökade marknadsandelen för importen från Kina från 2,3 % under 2020 till 4,4 % under översynsperioden.

5.3.2 *Priser för importen från Kina och prisunderskridande*

(107) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostat.

(108) Det genomsnittliga priset för importen till unionen från Kina utvecklades på följande sätt:

Tabell 4

Importpriser (euro/enhet)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Kina	294	354	449	298
Index	100	120	153	101

Källa: Eurostat

(109) De genomsnittliga importpriserna från Kina har fortsatt att vara extremt låga under skadeundersökningsperioden. Under 2020 och 2021 var de priser som rapporterades av Eurostat till och med lägre än de genomsnittspriser som konstaterades i den ursprungliga undersökningen (dvs. mellan 422 och 477 euro).

(110) Enligt uppgifter från Eurostat var priserna under 2022 tillfälligt högre, men ändå lägre än de kinesiska importpriserna under 2016 (dvs. 477 euro).

(111) Eftersom ingen av de exporterande producenterna i Kina uppvisade någon samarbetsvilja fastställde kommissionen prisunderskridandet under översynsperioden genom att jämföra

- (1) de vägda genomsnittliga försäljningspriser för den produkt som översynen gäller som unionsproducenterna i urvalet tog ut från icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerade till nivån fritt fabrik, och
- (2) motsvarande vägda genomsnittliga priser för den produkt som översynen gäller från Kina till unionsmarknaden, fastställda till cif-nivån, inbegripet antidumpningstullen (alla övriga företag 62,1 %) och utjämningsstullen (alla övriga företag 17,2 %), med lämpliga justeringar för tullar (6 %) och kostnader efter import (2 %).

- (112) Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av omsättningen under översynsperioden för de unionsproducenter som ingick i urvalet. Prisunderskridandet uppgick till mellan 68 % och 80 %. Utan tullarna skulle prisunderskridandet uppgå till 82,8 %.

5.3.3 Import från andra tredjeländer än Kina

- (113) Importen av elcyklar från andra tredjeländer än Kina kom huvudsakligen från Taiwan och Vietnam.
- (114) Den (sammanlagda) importvolymen till unionen samt marknadsandelen och priserna för importen av elcyklar från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt:

Tabell 5

Import från tredjeländer

Land		2020	2021	2022	Översynsperioden
Taiwan	Volym (enheter)	506 822	539 473	598 920	435 315
	<i>Index</i>	100	106	118	86
	Marknadsandel	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	1 092	1 046	1 168	1 393
Vietnam	<i>Index</i>	100	96	107	128
	Volym (enheter)	162 787	173 204	210 321	199 070
	<i>Index</i>	100	106	129	122
	Marknadsandel	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
Sammanlagt för alla tredjeländer utom det berörda landet	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	542	585	762	790
	<i>Index</i>	100	108	140	146
	Volym (enheter)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	<i>Index</i>	100	116	131	98
	Marknadsandel	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	966	935	1 082	1 258
	<i>Index</i>	100	97	112	130

Källa: Eurostat

- (115) Marknadsandelarna för den totala importen av den produkt som översynen gäller från andra tredjeländer än Kina ökade mellan 2020 och 2022 och uppgick till 20,3 % under 2022. Under översynsperioden minskade de dock till 16,3 %, vilket är en lägre nivå än under 2020.

5.4 Unionsindustrins ekonomiska situation

5.4.1 Allmänna anmärkningar

- (116) Bedömningen av unionsindustrins ekonomiska situation omfattade en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som påverkade unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.
- (117) Såsom anges i skäl 11 tillämpades ett stickprovsförfarande för bedömningen av unionsindustrins ekonomiska situation.
- (118) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter från CONEBI. Uppgifterna avsåg samtliga unionsproducenter. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret.
- (119) De makroekonomiska indikatorerna är följande: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, produktivitet, dumpningsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare dumpning.
- (120) De mikroekonomiska indikatorerna är följande: genomsnittspriser per enhet, kostnad per enhet, arbetskraftskostnader, lagerhållning, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.

5.4.2 Makroekonomiska indikatorer

5.4.2.1 Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (121) Unionens totala produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 6

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Produktionsvolym (enheter)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
<i>Index</i>	100	125	150	133
Produktionskapacitet (enheter)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
<i>Index</i>	100	129	130	122
Kapacitetsutnyttjande	59 %	57 %	68 %	64 %
<i>Index</i>	100	97	115	109

Källa: CONEBI, unionsproducenter som ingick i urvalet

- (122) Produktionskapaciteten och produktionen i unionen ökade stadigt under perioden 2020–2022 till följd av en ökad efterfrågan under covid-19-pandemin. Under översynsperioden minskade dock produktionsvolymerna och produktionskapaciteten på grund av en ökad lageruppbyggnad under covid-19-pandemin, då unionsproducenterna hade förutsett fortsatt försäljning på en hög accelererad nivå, vilket inte inträffade eftersom efterfrågan efter pandemin minskade avsevärt.

5.4.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

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

Tabell 7

Försäljningsvolym och marknadsandel (enheter)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Sammanlagd försäljningsvolym på unionsmarknaden	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
<i>Index</i>	100	108	115	114
Marknadsandel	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
<i>Index</i>	100	97	95	101

Källa: CONEBI, unionsproducenter som ingick i urvalet

- (124) Försäljningen ökade under skadeundersökningsperioden, särskilt på grund av en ökad efterfrågan under covid-19-pandemin. När covid-19-åtgärderna väl hade upphävts minskade dock efterfrågan på elcyklar, vilket ledde till lägre försäljningssiffror under översynsperioden. Dessutom påverkade den ekonomiska situationen under 2022 och översynsperioden (i synnerhet högre energikostnader och inflation) inte bara unionsindustrin utan även konsumenterna, särskilt de som hade mindre köpkraft. Unionsindustrins försäljning stagnerade därför under översynsperioden jämfört med 2022, medan unionsindustrins marknadsandel ökade med 4,5 procentenheter.

5.4.2.3 Sysselsättning och produktivitet

- (125) Sysselsättning och produktivitet utvecklades under skadeundersökningsperioden enligt följande:

Tabell 8

Sysselsättning och produktivitet

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Antal anställda	8 354	10 972	12 125	10 716
<i>Index</i>	100	131	145	128
Produktivitet (enheter per anställd)	410	390	424	426
<i>Index</i>	100	95	103	104

Källa: CONEBI, unionsproducenter som ingick i urvalet

- (126) Sysselsättningsnivån inom unionsindustrin ökade med 28 % under skadeundersökningsperioden. Merparten av denna ökning skedde mellan 2020 och 2022 till följd av en ökad efterfrågan under covid-19-pandemin. Under 2023 minskade antalet anställda på grund av de minskade produktionsvolymerna. Produktiviteten förblev relativt stabil under skadeundersökningsperioden.

5.4.2.4 Tillväxt

- (127) Eftersom försäljningen förblev stabil under översynsperioden jämfört med 2022 alltmedan förbrukningen minskade, lyckades unionsindustrin öka sin marknadsandel med 4,5 % under den perioden.

5.4.2.5 Dumpningsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare dumpning

- (128) Importnivåerna från Kina under översynsperioden var relativt begränsade och stod för 4,4 % av unionens förbrukning. Dumpningsmarginalernas storlek påverkade därför endast unionsindustrin i begränsad utsträckning.

5.4.3 Mikroekonomiska indikatorer

5.4.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

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

Tabell 9

Försäljningspriser och produktionskostnad i unionen (euro/enhet)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen	1 533	1 633	1 719	1 871
<i>Index</i>	100	107	112	122
Produktionskostnad per enhet	1 419	1 516	1 589	1 786
<i>Index</i>	100	107	112	126

Källa: unionsproducenter i urvalet

- (130) De genomsnittliga försäljningspriserna för de unionsproducenter som ingick i urvalet samt produktionskostnaderna ökade under skadeundersökningsperioden, något som under 2020 och 2021 främst återspeglade en förändring av produktmixen och de tekniska framstegen rörande elcykelmotorer och batterier, medan denna ökning under 2022 och översynsperioden även återspeglade ökade produktionskostnader på grund av den allmänna ekonomiska situation som präglades av inflation och högre energikostnader.

5.4.3.2 Arbetskraftskostnader

- (131) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 10

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	28 793	31 722	32 122	35 447
<i>Index</i>	100	110	112	123

Källa: unionsproducenter i urvalet

- (132) Även om antalet anställda minskade under översynsperioden jämfört med 2022 till följd av den minskade efterfrågan ökade de genomsnittliga arbetskraftskostnaderna per anställd stadigt under skadeundersökningsperioden.

5.4.3.3 Lagerhållning

- (133) Lagernivåerna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 11

Lagerhållning

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Utgående lager (enheter)	37 309	30 236	77 734	198 958
<i>Index</i>	100	81	208	533

Källa: unionsproducenter i urvalet

- (134) Lagerökningarna berodde på den ökade lageruppbyggnaden under covid-19-pandemin då efterfrågan ökade betydligt, i kombination med problemen i leveranskedjan då unionsproducenterna beställde för stora mängder råvaror och komponenter för att uppfylla produktionskraven. När problemen i leveranskedjan väl hade lösts fick dock unionsproducenterna fler råvaror och komponenter än de behövde. Detta följdes av en minskad efterfrågan på elcyklar under översynsperioden jämfört med 2022, vilket gjorde att unionsproducenterna hade mycket stora lager i slutet av översynsperioden.

5.4.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (135) Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 12

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	7,5 %	7,4 %	7,8 %	5,4 %
<i>Index</i>	100	98	104	72
Kassaflöde (euro)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
<i>Index</i>	100	66	47	- 59
Investeringar (euro)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801

	2020	2021	2022	Översynsperioden
<i>Index</i>	100	223	209	104
Räntabilitet	147 %	127 %	163 %	111 %
<i>Index</i>	100	86	111	75

Källa: unionsproducenter i urvalet

- (136) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionsproducenter som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen i procent av omsättningen för denna försäljning. De unionsproducenter som ingick i urvalet förblev lönsamma under skadeundersökningsperioden. Under översynsperioden minskade dock lönsamheten på grund av ökade kostnader.
- (137) Den stabila lönsamheten totalt sett under skadeundersökningsperioden gjorde det möjligt för unionsindustrin att göra stora investeringar.
- (138) Nettokassaflödet är ett mått på unionsproducenternas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Kassaflödet minskade betydligt under skadeundersökningsperioden och blev negativt 2023. Räntabiliteten försämrades också, vilket gjorde det svårare för unionsindustrin att anskaffa kapital och växa. Detta ledde till en minskning av investeringarna med 50 % under översynsperioden jämfört med 2022.

5.5 Slutsats om skada

- (139) Makroekonomiska indikatorer såsom unionsindustrins produktion, försäljning och sysselsättning förbättrades stadigt under perioden 2020–2022 till följd av en ökad efterfrågan under covid-19-pandemin. Under översynsperioden minskade dock produktionsvolymerna, kapaciteten, försäljningen och sysselsättningen på grund av att den ökade lagerupbyggnaden under covid-19-pandemin följdes av en minskning av efterfrågan till följd av upphävandet av covid-19-åtgärderna och den förändrade ekonomiska situationen i unionen, som särskilt utmärktes av höga energikostnader och inflation.
- (140) När det gäller de mikroekonomiska indikatorerna fastställde undersökningen att lönsamheten under perioden 2020–2022 för de unionsproducenter som ingick i urvalet låg kvar på över 7 %. Under översynsperioden minskade dock unionsindustrins lönsamhet till 5,4 %. Kassaflödet minskade från 2020 till 2022 och blev negativt 2023. Räntabiliteten försämrades också, vilket gjorde det svårare för unionsindustrin att anskaffa kapital och växa.
- (141) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin hade återhämtat sig från den tidigare väsentliga skada som vållats av den dumpade importen från Kina i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen. Under skadeundersökningsperioden försämrades dock ett antal skadeindikatorer, och unionsindustrin återgick till en ekonomiskt bräcklig situation. Kommissionen undersökte därför sannolikheten för att den skada som ursprungligen vållats av den dumpade importen från Kina skulle återkomma om åtgärderna upphörde att gälla.

6. SANNOLIKHET FÖR ATT SKADAN ÅTERKOMMER

- (142) Kommissionen analyserade följande faktorer för att fastställa sannolikheten för återkommande skada om åtgärderna skulle upphöra att gälla: produktionskapaciteten och den lediga kapaciteten i Kina, förhållandet mellan exportpriserna till tredjeländer och prisnivån i unionen samt hur potentiell import och potentiella prisnivåer för sådan import från dessa länder skulle kunna påverka unionsindustrins situation.

6.1 Ledig kapacitet i Kina och unionsmarknadens attraktionskraft

- (143) Såsom redan har beskrivits i detalj i avsnitt 3.10.1 har de exporterande producenterna i Kina en betydande ledig kapacitet som skulle kunna användas för att tillverka den produkt som översynen gäller och exportera den till unionen om åtgärderna skulle upphöra att gälla. De kvantiteter som de kinesiska exporterande producenterna skulle kunna exportera uppgår till 73 miljoner enheter, vilket är betydligt större än unionsmarknaden.
- (144) Såsom beskrivs i detalj i avsnitt 3.10.2 är unionsmarknaden för elcyklar en av de största i världen, och efterfrågan på elcyklar förväntas öka under de kommande åren, bland annat på grund av miljöpolitiken i unionen. De kinesiska exporterande producenterna exporterade till sina främsta marknader i tredjeländer till priser som var betydligt lägre än unionsproducenternas genomsnittliga försäljningspriser på unionsmarknaden under översynsperioden. Att exportera till unionen är därför potentiellt mycket mer attraktivt för kinesiska exportörer. Följaktligen är det rimligt att förvänta sig att de kinesiska exporterande producenterna skulle börja exportera stora volymer av den produkt som översynen gäller till unionen om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

6.2 Sannolika importpriser och inverkan på unionsindustrin

- (145) För att fastställa hur importen från Kina skulle påverka unionsindustrin om åtgärderna skulle upphöra att gälla genomförde kommissionen en jämförande prisanalys utan antidumpningsåtgärder.
- (146) För att uppskatta det sannolika pris till vilket kinesiska producenter skulle sälja om de exporterade till unionsmarknaden gjorde kommissionen en prisjämförelse mellan det genomsnittliga priset (fritt fabrik) för de unionsproducenter som ingick i urvalet och motsvarande genomsnittliga pris för den produkt som översynen gäller från Kina vid export till tredjeländer såsom Förenade kungariket, Turkiet, Norge eller Serbien, som har separata varukoder för elcyklar och inte har infört några åtgärder.
- (147) Resultatet av jämförelsen visade att det genomsnittliga priset på den kinesiska exporten av den berörda produkten till de ovannämnda länderna varierade från 210 till 650 euro, dvs. betydligt lägre än unionsindustrins pris på unionsmarknaden. Om åtgärderna upphörde att gälla skulle det därför vara sannolikt att importen från Kina skulle komma in på marknaden i stora volymer, såsom under undersökningsperioden i den ursprungliga undersökningen, och till låga priser som skulle vålla skada.
- (148) Mot bakgrund av ovanstående dras slutsatsen att upphävandet av åtgärder med all sannolikhet skulle leda till en betydande ökning av dumpad import från Kina på skadevällande prisnivåer. Som en följd skulle unionsindustrins lönsamhet allvarligt äventyras.

7. UNIONENS INTRESSE

- (149) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersökte kommissionen om bibehållandet av de gällande antidumpningsåtgärderna skulle strida mot unionens intresse som helhet. Fastställandet av unionens intresse byggde på en bedömning av alla de olika intressen som berördes, inbegripet unionsindustrins, importörernas och användarnas intressen.

7.1 Unionsindustrins intresse

- (150) Undersökningen visade att om åtgärderna upphörde att gälla skulle det ha en negativ inverkan på unionsindustrin. Åtgärderna har återupprättat lika villkor på unionsmarknaden. Detta har gjort det möjligt för nya företag att komma in på marknaden, särskilt i ingångs- och mellansegmenten. Antalet kända unionsproducenter av elcyklar nästan fördubblades från cirka 37 under 2020 till 67 under 2023, trots utmaningarna till följd av den ekonomiska situationen under perioden 2022–2023. Antalet elcyklar som tillverkades i unionen ökade med mer än 1 miljon enheter mellan 2020 (3,4 miljoner) och 2023 (4,5 miljoner), och beräknas öka ytterligare. Antalet direkt anställda ökade från omkring 3 500 under den ursprungliga undersökningsperioden till nästan 11 000 under översynsperioden.

- (151) Om antidumpningsåtgärderna upphörde att gälla skulle detta innebära en hög risk för unionsproducenterna, särskilt de som betjänar ingågs- och mellansegmenten för elcyklar, vilket inbegriper många mindre tillverkare inom unionsindustrin.
- (152) Det som förvärrar den sårbara situationen är det faktum att tillverkningen av elcyklar är en mycket kapitalintensiv verksamhet, eftersom det alltid krävs betydande lager av cykeldelar för att upprätthålla tillverkningen. Dessutom har unionsproducenterna gjort stora investeringar i hållbar och miljövänlig tillverkning samt produktförbättringar under de senaste åren. Om antidumpningsåtgärderna upphörde att gälla skulle det hindra utvecklingen av ett praktiskt tekniskt kunnande för användningen av ytterst avancerad teknik, inklusive automatisering och nya material.
- (153) Enligt begäran om översyn vid giltighetstidens utgång är dessutom unionens elcykelindustri en av de största gröna industrierna, där över 1 000 små och medelstora företag har tillhandahållit omkring 80 000 arbetstillfällen enligt rapporten *European Bicycle Industry and Market Profile* från 2024. Detta inbegriper direkta och indirekta arbetstillfällen i produktion samt i industrier i tidigare led, industrier för cykeltillbehör, hos cykelhandlare osv.
- (154) På grundval av ovanstående skulle en förlängning av åtgärderna ligga i unionsindustrins intresse.

7.2 Montörernas intresse

- (155) Kommissionen kontaktade alla kända användare och icke-närstående importörer.
- (156) Efter inledandet var den enda part som gav sig till känna och lämnade synpunkter en tillfällig grupp, som agerade på uppdrag av åtta småföretag i unionen som monterar elcykeldelar som importerats från Kina och andra tredjeländer. Deras huvudsakliga kommentar rörde genomförandet av åtgärder mot importen av (konventionella) cykeldelar från Kina, vilket skapar osäkerhet rörande de rättsliga reglerna för import av elcykelkomponenter och därmed gör det svårt att importera elcykeldelar, som inte omfattas av åtgärder. Gruppen motsatte sig en förlängning av åtgärderna, främst på grund av de nuvarande problemen med importen av komponenter, i kombination med risken för en utvidgning av åtgärderna till att omfatta dessa elcykelkomponenter, och hävdade att det skulle vara effektivare att använda marknads kontroll för att granska huruvida importen från Kina efterlever alla relevanta föreskrifter i syfte att komma tillrätta med importen av illojalt handlade elcyklar från Kina, som ofta är olagliga och osäkra.
- (157) Kommissionen ansåg dock att det inte är realistiskt att enbart marknads kontroll- och regleringsåtgärder skulle kunna förhindra den skada som importen av dumpade elcyklar från Kina vållar. Problem avseende tullövervakningen i samband med import av elcykelkomponenter kan inte heller motivera ett upphävande av åtgärderna, vilka har haft den avsedda effekten. Under alla omständigheter omfattas kontrollen av att åtgärderna efterlevs inte av undersökningen.
- (158) Efter utlämnandet av uppgifter upprepade den tillfälliga gruppen samma påståenden. Den hävdade att kommissionen borde fokusera på att stärka marknads kontrollen i stället för att utvidga handelspolitiska skyddsåtgärder för att ta itu med de bakomliggande orsakerna till marknads snedvridningar och säkerställa lika villkor för alla berörda parter. Enligt den tillfälliga gruppen skapar handelspolitiska skyddsåtgärder oavsiktligt ett regelverk som främjar import av osäkra cyklar som inte iakttar normerna och samtidigt försvårar verksamheten för seriösa tillverkare av elcyklar från Kina med långsiktiga ambitioner på unionsmarknaden.
- (159) Kommissionen ansåg att den tillfälliga gruppens argument redan har behandlats i skäl 156. Slutsatsen i skäl 157 bekräftades, eftersom inga nya synpunkter av vikt lades fram i detta avseende.
- (160) Den tillfälliga gruppen hävdade också att ett upphävande av de handelspolitiska skyddsåtgärderna inte skulle leda till en betydande ökning av den skadevällande importen, eftersom den blygsamma marknadsandelen på 4,4 % för importen från Kina under översynsperioden skulle undergräva påståendet att importen från Kina utgör ett betydande hot.

- (161) Kommissionen ansåg att ökningen av marknadsandelen till 4,4 % under översynsperioden skedde i en situation med handelspolitiska skyddsåtgärder. Till följd av de handelspolitiska skyddsåtgärderna ökade marknadsandelen för importen från Kina endast med 2,1 procentenheter under skadeundersökningsperioden. Med tanke på unionsmarknadens attraktionskraft, produktionskapaciteten och den lediga kapaciteten i Kina och förhållandet mellan exportpriserna till tredjeländer och prisnivån i unionen drog kommissionen slutsatsen att om åtgärderna upphörde att gälla skulle det ske en betydande ökning av dumpad import från Kina till skadevällande prisnivåer. På grundval av detta avvisades detta påstående.
- (162) Den tillfälliga gruppen hävdade vidare att kommissionen förlitade sig på okontrollerade uppgifter och påståenden som äventyrar undersökningens opartiskhet, särskilt de som kom från sökanden.
- (163) Såsom nämns i skälen 31 och 32 tillämpade kommissionen artikel 18 i grundförordningen när det gäller undersökningsresultaten i fråga om fortsatt eller återkommande dumpning och skada, eftersom exportörerna/tillverkarna från Kina inte visade samarbetsvilja i undersökningen. Slutsatserna när det gäller sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och skada baserades därför på tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som lämnats i begäran om översyn och de uppgifter som under översynen erhöles från samarbetsvilliga parter (nämligen sökanden och de unionsproducenter som ingick i urvalet). Alla uppgifter som lämnats av unionsproducenterna i urvalet kontrollerades grundligt. På grundval av detta avvisades detta påstående.

7.3 Användares och icke-närstående importörers intresse

- (164) Inga användare eller icke-närstående importörer gav sig till känna och visade samarbetsvilja i denna undersökning genom att besvara frågeformuläret, med undantag av den inlägga som nämns ovan. På grundval av den information som kommissionen hade tillgång till fann den att det inte fanns någon bevisning som motsade slutsatsen i den ursprungliga undersökningen, dvs. att de negativa effekterna på icke-närstående importörer inte kunde anses vara oproportionerliga och att dessa begränsades av tillgången på alternativa försörjningskällor. Utjämningsåtgärdernas positiva inverkan på unionsmarknaden, i synnerhet på unionsindustrin, vägde tyngre än potentiella negativa verkningar för andra intressegrupper. Undersökningen bekräftade att det i allt högre grad finns andra försörjningskällor från tredjeländer förutom Kina. Kommissionen drog därför slutsatsen att fortsatta åtgärder inte skulle vara oproportionerligt skadliga för användare och importörer.

7.4 Slutsats om unionens intresse

- (165) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att det inte finns några tvingande skäl rörande unionens intresse som talar emot ett bibehållande av de befintliga åtgärderna avseende importen av den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina.

8. ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER

- (166) På grundval av kommissionens slutsatser om fortsatt dumpning, återkommande skada och unionens intresse bör antidumpningsåtgärderna mot import av elcyklar med ursprung i Kina bibehållas.
- (167) För att minimera risken för kringgående på grund av skillnader i tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. Individuella antidumpningstullar är endast tillämpliga vid uppvisandet av en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Till dess att en sådan faktura uppvisas bör importen omfattas av den antidumpningstull som är tillämplig på "alla övriga företag".
- (168) Även om en sådan faktura måste uppvisas för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella antidumpningstullsatserna och befrielserna från tull på importen är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3 i denna förordning uppvisas, måste medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och få, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att en påföljande tillämpning av en lägre tullsats är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.

- (169) Om exporten från något av de företag som omfattas av de lägre, individuella tullsatserna ökar väsentligt i volym efter införandet av de berörda åtgärderna, kan denna volymökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som orsakats av införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 13.1 i grundförordningen. Under sådana omständigheter och förutsatt att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Vid en sådan undersökning kan man bland annat undersöka om det finns behov av att upphäva de individuella tullsatserna och i stället införa en landsomfattande tull.
- (170) De individuella företagspecifika antidumpningstullsats som anges i denna förordning är uteslutande tillämpliga på import av den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina och som tillverkats av de namngivna rättsliga enheterna. Import av den produkt som översynen gäller och som tillverkats av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, däribland närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på "alla övriga företag". Den bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.
- (171) Ett företag får begära att sådana individuella antidumpningstullsats tillämpas om det senare ändrar företagsnamn. Denna begäran måste riktas till kommissionen⁽⁵⁷⁾. Begäran måste innehålla all relevant information som visar att ändringen inte inverkar på företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det. Om ändringen av företagets namn inte inverkar på dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på företaget kommer en förordning om namnändringen att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (172) Alla berörda parter har underrättats om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för avsikten att rekommendera att de befintliga åtgärderna bibehålls. De beviljades också en period inom vilken de kunde lämna synpunkter på detta utlämnande av uppgifter.
- (173) En exportör eller producent som inte exporterade den berörda produkten till unionen under den period som användes för att fastställa den tullnivå som för närvarande tillämpas på dennes export kan begära av kommissionen att få omfattas av antidumpningstullsatsen för samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet. Kommissionen bör bevilja en sådan begäran under förutsättning att tre villkor uppfylls. Den nya exporterande producenten bör kunna styrka följande: i) Företaget exporterade inte den berörda produkten till unionen under den period som användes för att fastställa den tullnivå som för närvarande tillämpas på företagets export, ii) företaget är inte närstående ett företag som hade sådan export och därför omfattas av antidumpningstullarna, och iii) företaget har exporterat den berörda produkten därefter eller genom avtal gjort ett oåterkalleligt åtagande att göra detta i betydande kvantiteter.
- (174) När ett belopp ska återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol ska den tillämpliga räntesatsen, enligt artikel 109 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046⁽⁵⁸⁾, motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, vilken offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.
- (175) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i grundförordningen.

⁽⁵⁷⁾ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

⁽⁵⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj>).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsats ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som produceras av nedanstående företag:

Land	Företag	Antidumpningstull	Taric-tilläggsnummer
Folkrepubliken Kina	Bodo Vehicle Group Co., Ltd	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd och Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	37,4 %	C463
	Andra samarbetsvilliga företag i den ursprungliga antidumpningsundersökningen som förtecknas i bilaga I (med undantag för de företag på vilka den parallella utjämningsstullsatsen för alla övriga företag är tillämplig)	24,2 %	
	Andra samarbetsvilliga företag i den ursprungliga antidumpningsundersökningen som förtecknas i bilaga II och på vilka den parallella utjämningsstullsatsen för alla övriga företag är tillämplig	16,2 %	
	Icke-samarbetsvilliga företag i den ursprungliga antidumpningsundersökningen som förtecknas i bilaga III, och som samarbetat i den parallella ursprungliga antisubventionsundersökningen	70,1 %	
	Alla övriga företag	62,1 %	C999

3. De individuella tullsatsen som anges för de företag som nämns i punkt 2 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura innehållande en försäkran, som är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå dennes eller dennas namn och befattning, och som ska ha följande lydelse: "Jag intygar härmed att (kvantitet) av (produkt som översynen gäller) som säljs för export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har producerats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i [det berörda landet]. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta." Fram till dess att en sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Artikel 1.2 får ändras för att lägga till nya exporterande producenter från Folkrepubliken Kina och göra dem till föremål för en lämplig vägd genomsnittlig antidumpningstullsats för samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet. En ny exporterande producent ska tillhandahålla bevisning för att företaget

- a) inte exporterade de varor som beskrivs i artikel 1.1 med ursprung i Folkrepubliken Kina under perioden mellan den 1 oktober 2016 och den 30 september 2017 (den ursprungliga undersökningsperioden),

- b) inte är närstående en exportör eller producent som omfattas av de åtgärder som införs genom denna förordning, och som har eller skulle ha kunnat samarbeta i den undersökning som ledde till tullen, och
- c) antingen faktiskt har exporterat den produkt som översynen gäller med ursprung i Folkrepubliken Kina eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen efter utgången av den ursprungliga undersökningsperioden.

5. Om de slutgiltiga utjämningstullar som införs genom artikel 1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/114 ⁽⁵⁹⁾ ändras eller avskaffas, ska de tullar som anges i punkt 2 höjas i samma utsträckning, dock begränsat till den faktiska dumpningsmarginal eller skademarginal som konstaterats, enligt vad som är tillämpligt för respektive företag och från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

I de fall då utjämningstullen har dragits av från antidumpningstullen för vissa exporterande producenter ska en ansökan om återbetalning enligt artikel 21 i förordning (EU) 2016/1037 även utlösa en bedömning av den dumpningsmarginal som konstaterats för denna exporterande producent under undersökningsperioden avseende återbetalning. Det belopp som ska återbetalas till den som ansöker om återbetalning får inte överstiga skillnaden mellan den tull som tagits ut och den kombinerade utjämnings- och antidumpningstull som fastställs i undersökningen avseende återbetalning.

- 6. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar 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 23 januari 2025.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

⁽⁵⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/114 av den 23 januari 2025 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

BILAGA I

Namn	Provins	Taric-tilläggsnummer
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd	Tianjin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd	Zhejiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd	Zhejiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd	Zhejiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd	Zhejiang	C430
Ningbo Lv Kang Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd	Zhejiang	C433

Namn	Provins	Taric-tilläggsnummer
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd	Tianjin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd	Jiangsu	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C450
Ubchoice Co., Ltd	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd och Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd	Tianjin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd	Zhejiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd, och Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd	Tianjin	C480

BILAGA II

Namn	Provins	Taric-tilläggsnummer
Aima Technology Group Co., Ltd	Tianjin	C389
Beijing Tsingtao Technology Co., Ltd	Beijing	C391
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd	Jiangsu	C394
Changzhou Merry Ebike Co., Ltd	Jiangsu	C456
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd	Tianjin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd	Jiangsu	C403
Everest International Industries Ltd	Jiangsu	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd	Guangdong	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd	Zhejiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd	Zhejiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd	Guangdong	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd	Zhejiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd	Jiangsu	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd	Zhejiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd	Zhejiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd	Shandong	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd	Shanghai	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd	Guangdong	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd	Jiangsu	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C455
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd	Zhejiang	C461
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd	Zhejiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd	Zhejiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479

BILAGA III

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