2025/114

24.1.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2025/114

af 23. januar 2025

om indførelse af en endelig udligningstold på importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ([1]) (»grundforordningen«), særlig artikel 18, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Gældende foranstaltninger

(1) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/72 ([2]) (»den oprindelige forordning«) indførte Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) en udligningstold på importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»Kina« eller »det pågældende land«). De gældende udligningstoldsatser varierer fra 3,9 % til 17,2 % (»de oprindelige foranstaltninger«). Den undersøgelse, der førte til indførelsen af de oprindelige foranstaltninger, er i det følgende benævnt »den oprindelige undersøgelse«.

(2) Efter Rettens dom i sag T-243/19 blev udligningstolden genindført over for Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd, i marts 2023 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/610 ([3]). Den genindførte told blev fastsat på samme niveau som i den oprindelige forordning. De gældende udligningstoldsatser er derfor dem, der blev fastsat ved gennemførelsesforordning (EU) 2019/72.

(3) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/73 ([4]) indførte Kommissionen også endelige antidumpingforanstaltninger over for importen af elektriske cykler med oprindelse i Kina. De gældende antidumpingtoldsatser varierer fra 9,9 % til 70,1 %.

1.2. Indledning af en udløbsundersøgelse

(4) Den 17. januar 2024 indledte Kommissionen en udløbsundersøgelse vedrørende importen til Unionen af visse elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina på grundlag af grundforordningens artikel 18. Kommissionen offentliggjorde en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ([5]) (»indledningsmeddelelsen«).

([1]) EUT L 176 af 30.6.2016, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.
([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/72 af 17. januar 2019 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 16 af 18.1.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/610 af 17. marts 2023 om genindførelse af en endelig udligningstold på importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina for så vidt angår Giant Electric Vehicle Kunshan Co. Ltd efter Rettens dom i sag T-243/19 (EUT L 80 af 20.3.2023, s. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).
([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/73 af 17. januar 2019 om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 16 af 18.1.2019, s. 108, ELI: ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([5]) Meddelelse om indledning af en udløbsundersøgelse af antisubsidieforanstaltningerne vedrørende importen af elektriske cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Kommissionen indledte undersøgelsen som følge af en anmodning om fornyet undersøgelse, der blev indgivet den 16. oktober 2023 af European Bicycle Manufacturers Association (»anmodningen« eller »ansøgeren«) på vegne af EU-erhvervsgrenen for elektriske cykler i henhold til grundforordningens artikel 10, stk. 6. Anmodningen indeholdt beviser for sandsynligheden for fortsat subsidiering og fornyet skade for EU-erhvervsgrenen, som var tilstrækkelige til at berettige indledningen af undersøgelsen.

(6) Før indledningen af udløbsundersøgelsen havde Kommissionen meddelt de kinesiske myndigheder (»GOC«) ([6]), at den havde modtaget en behørigt dokumenteret anmodning og indbød GOC til konsultationer i overensstemmelse med grundforordningens artikel 10, stk. 7. GOC svarede ikke, og der fandt derfor ikke konsultationer sted.

1.3. **Den nuværende undersøgelsesperiode og den betragtede periode**

(7) Undersøgelsen af dumping og skade omfattede perioden fra den 1. januar 2023 til 31. december 2023 (»den nuværende undersøgelsesperiode« eller »NUP«). Undersøgelsen af de tendenser, der er relevante for vurderingen af sandsynligheden for fortsat eller fornyet skade, omfattede perioden fra den 1. januar 2020 frem til udgangen af den nuværende undersøgelsesperiode (»den betragtede periode«).

1.4. **Interesserede parter**

(8) I indledningsmeddelelsen blev interesserede parter opfordret til at kontakte Kommissionen for at deltage i undersøgelsen. Derudover underrettede Kommissionen specifikt ansøgeren, alle kendte EU-producenter, de kendte producenter i Kina samt myndighederne i Kina, kendte importører, brugere samt sammenslutninger, som den vidste var berørt, om indledningen af undersøgelsen, og opfordrede disse til at deltage.

(9) De interesserede parter fik mulighed for at fremsætte bemærkninger til indledningen af udløbsundersøgelsen og til at anmode om en høring med Kommissionen og/eller høringskonsulenten i handelsprocedurer. En ad hoc-gruppe gav sig til kende og fremsatte bemærkninger på vegne af 8 virksomheder i Unionen, der samler dele til elcykler, som er importeret fra Kina og andre tredjelande. Disse bemærkninger vedrørte ikke indledningen som sådan og behandles i afsnit 6 om Unionens interesser nedenfor. Denne gruppe anmodede også om en høring med Kommissionen, som fandt sted den 30. april 2024.

1.5. **Stikprøveudtagning**

(10) I indledningsmeddelelsen fremførte Kommissionen, at den eventuelt ville udtage en stikprøve af de interesserede parter i overensstemmelse med grundforordningens artikel 27.

1.5.1. *Stikprøveudtagning af EU-producenter*

(11) I indledningsmeddelelsen anførte Kommissionen, at den havde besluttet at begrænse sin undersøgelse til at omfatte et rimeligt antal EU-producenter ved at udtage en stikprøve. Kommissionen udtog stikprøven på grundlag af den største repræsentative produktionsmængde, som med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed.

(12) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 27, opfordrede Kommissionen de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den foreløbige stikprøve. Der blev ikke fremsat bemærkninger til den foreløbige stikprøve. Stikprøven blev anset for at være repræsentativ for EU-erhvervsgrenen.

1.5.2. *Stikprøveudtagning af importører*

(13) For at afgøre, om det var nødvendigt med stikprøveudtagning, og i bekræftende fald udtage en stikprøve, anmodede Kommissionen ikke forretningsmæssigt forbundne importører om at indgive de oplysninger, der anmodes om i indledningsmeddelelsen.

(14) Ingen ikke forretningsmæssigt forbundne importører besvarede stikprøveskemaet.

([6]) Udtrykket »GOC« anvendes i denne forordning i bred forstand og omfatter statsrådet samt alle ministerier, tjenester, organer og myndigheder på centralt, regionalt eller lokalt plan.

1.5.3. *Stikprøveudtagning af producenter i Kina*

(15) For at afgøre, om det var nødvendigt med stikprøveudtagning, og i bekræftende fald at udtage en stikprøve anmodede Kommissionen alle kendte producenter i Kina om at indgive de oplysninger, der er anført i indledningsmeddelelsen. Endvidere anmodede Kommissionen Kinas repræsentation ved Den Europæiske Union om at identificere og/eller kontakte eventuelle andre producenter, der kunne være interesseret i at deltage i undersøgelsen.

(16) Kun to eksporterende producenter fra Folkerepublikken Kina indsendte en stikprøvebesvarelse, og stikprøveudtagning blev derfor ikke anset for nødvendig. Disse to virksomheder tegnede sig imidlertid tilsammen for mindre end 0,1 % af den kinesiske industri for elektriske cykler med hensyn til i) eksport til Unionen, ii) hjemmemarkedssalg og iii) kinesisk produktionskapacitet i den nuværende undersøgelsesperiode. Kommissionen fandt derfor, at disse to virksomheder ikke kunne betragtes som repræsentative for den kinesiske industri for elektriske cykler med henblik på udløbsundersøgelsen, og at deres virksomhedsspecifikke oplysninger ikke kunne danne grundlag for repræsentative konklusioner vedrørende al eksport fra Kina til Unionen.

(17) Kommissionen konkluderede derfor, at samarbejdet fra producenter af elektriske cykler i Kina var utilstrækkeligt til at drage repræsentative konklusioner, og underrettede de to virksomheder samt myndighederne i Folkerepublikken Kina om, at Kommissionen havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28 og lade de foreliggende faktiske oplysninger danne grundlag for sine konklusioner om fortsat eller fornyet subsidiering og skade i forbindelse med importen fra Folkerepublikken Kina.

1.6. **Spørgeskemabesvarelser og kontrolbesøg**

(18) Kommissionen opfordrede de to virksomheder, der havde indsendt en stikprøvebesvarelse, til at kontakte Kommissionens tjenestegrene, hvis de havde til hensigt at udfylde en spørgeskemabesvarelse, selv om de ikke var repræsentative for elcykelindustrien i Kina (se ovenfor). Ved indledningen af undersøgelsen blev der stillet en kopi af spørgeskemaerne til rådighed i det dossier, der stilles til rådighed for interesserede parter, og på Generaldirektoratet for Handels websted. Der blev ikke indsendt nogen spørgeskemabesvarelse.

(19) Den 12. februar 2024 sendte Kommissionen et spørgeskema til de kinesiske myndigheder (»GOC«). GOC blev også anmodet om at fremsende specifikke spørgeskemaer til i) Chinese Export & Credit Insurance Corporation (»Sinosure«), ii) producenter og distributører af motorer, batterier og andre dele og komponenter til elcykler og iii) banker og andre finansielle institutioner, som GOC ved har ydet lån til den pågældende industri.

(20) Kommissionen modtog ingen besvarelser af ovennævnte spørgeskemaer. Kommissionen underrettede derfor ved verbalnote af 5. april 2024 GOC om, at den havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28 med hensyn til de oplysninger, der anmodes om i de spørgeskemaer, der var blevet sendt til GOC, og opfordrede GOC til at fremsætte bemærkninger hertil. Der blev ikke indsendt nogen bemærkninger.

(21) Kommissionen indhentede og kontrollerede alle de oplysninger, som den anså for nødvendige for at kunne træffe afgørelse om sandsynligheden for fortsat eller fornyet dumping og skade samt om Unionens interesser. Der blev gennemført kontrolbesøg i henhold til grundforordningens artikel 26 hos følgende virksomheder:

EU-producenter

— Cube Bikes, Tyskland

— Accell Hunland, Ungarn

— Cross, Bulgarien.

1.7. **Fremlæggelse af oplysninger**

(22) Den 25. oktober 2024 fremlagde Kommissionen de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke den påtænkte at opretholde den gældende udligningstold. Alle parter fik en frist til at fremsætte bemærkninger til fremlæggelsen af oplysninger.

(23) Flere interesserede parter indsendte bemærkninger, som blev behandlet af Kommissionen og er omhandlet i afsnit 2.3, 3.9 og 6 nedenfor. En enkelt part, der anmodede derom, fik lejlighed til at blive hørt mundtligt.

2. **DEN UNDERSØGTE VARE, DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE**

2.1. **Den undersøgte vare**

(24) Den undersøgte vare er den samme som i den oprindelig undersøgelse, dvs. pedalcykler med elektrisk hjælpemotor med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»elektriske cykler« eller »elcykler«, i øjeblikket henhørende under KN-kode 8711 60 10 og ex 8711 60 90 (Taric-kode 8711 60 90 10).

2.2. **Den pågældende vare**

(25) Den vare, der er genstand for denne undersøgelse, er den undersøgte vare med oprindelse i Folkerepublikken Kina.

2.3. **Samme vare**

(26) Som fastslået i den oprindelige undersøgelse blev det i denne udløbsundersøgelse bekræftet, at følgende varer har samme grundlæggende fysiske og tekniske egenskaber og samme grundlæggende anvendelsesformål:

— den pågældende vare, når den eksporteres til Unionen,

— den undersøgte vare, der fremstilles og sælges på hjemmemarkedet i Folkerepublikken Kina,

— den undersøgte vare, der produceres og sælges af de eksporterende producenter til resten af verden, og

— den undersøgte vare, der fremstilles og sælges i Unionen af EU-erhvervsgrenen.

(27) Disse varer anses derfor for at være samme vare, jf. grundforordningens artikel 2, litra c).

(28) Efter fremlæggelsen af oplysninger fremførte en enkelt part, at Kommissionen bør præcisere, at de dele, der importeres af de fritagne importører og/eller fra fritagne udenlandske eksportører i henhold til Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1279 ([7]), ikke bør betragtes som den pågældende vare. Denne part fremførte, at det bør præciseres, at dele af den pågældende vare, som skal anvendes til den pågældende vare, ikke er omfattet af udligningstold, hvis de importeres separat.

(29) Kommissionen fandt ikke, at der var grundlag for sådanne præciseringer, idet dele ikke er omfattet af de foranstaltninger, som er genstand for denne undersøgelse. Påstanden blev derfor afvist.

([7]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1279 af 8. maj 2024 om fritagelser for den udvidede antidumpingtold på visse dele til cykler med oprindelse i Folkerepublikken Kina i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 88/97 (EUT L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. SANDSYNLIGHEDEN FOR FORTSAT SUBSIDIERING

(30) Kommissionen undersøgte i overensstemmelse med grundforordningens artikel 18 og som nævnt i indledningsmeddelelsen, om det var sandsynligt, at de gældende foranstaltningers udløb ville føre til fortsat subsidiering.

3.1. Manglende samarbejdsvilje og brug af de foreliggende faktiske oplysninger i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28, stk. 1

(31) Den 12. februar 2024 sendte Kommissionen et spørgeskema til de kinesiske myndigheder (»GOC«). GOC blev også anmodet om at fremsende specifikke spørgeskemaer til i) Chinese Export & Credit Insurance Corporation (»Sinosure«), ii) producenter og distributører af motorer, batterier og andre dele og komponenter til elcykler og iii) banker og andre finansielle institutioner, som den GOC ved har ydet lån til den pågældende industri.

(32) Kommissionen modtog ingen besvarelser af ovennævnte spørgeskemaer. Kommissionen underrettede derfor ved verbalnote af 5. april 2024 GOC om, at den havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28 med hensyn til de oplysninger, der anmodes om i de spørgeskemaer, der var blevet sendt til GOC, og opfordrede GOC til at fremsætte bemærkninger hertil. Der blev ikke indsendt nogen bemærkninger.

(33) I betragtning af at samarbejdet fra producenter af elektriske cykler i Kina var utilstrækkeligt til at drage repræsentative konklusioner med henblik på denne udløbsundersøgelse (se betragtning 16 og 17 ovenfor) og den manglende samarbejdsvilje fra GOC og andre relevante parter i Kina, som var blevet anmodet om at fremlægge oplysninger som beskrevet ovenfor, anvendte Kommissionen i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28 de foreliggende faktiske oplysninger til at fastslå sandsynligheden for fortsat subsidiering af industrien for elektriske cykler i Kina.

(34) Derfor anvendte Kommissionen til sin analyse alle de foreliggende faktiske oplysninger, som den rådede over, herunder især:

a) oplysningerne i anmodningen

b) Kommissionens konklusioner i den oprindelige undersøgelse som fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2019/72

c) konklusionerne fra de seneste antisubsidieundersøgelser, som Kommissionen har gennemført vedrørende tilskyndede industrier i Kina, såsom coated finpapir ([8]) (CFP-undersøgelsen), varmvalset fladt stål ([9]) (HRF-undersøgelsen), filamenter af glasfiber (GFR-undersøgelsen) ([10]) og optiske fiberkabler ([11]) (OFC-undersøgelsen), hvor lignende subsidier blev undersøgt

d) Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, »Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations« (»Kinarapporten«) ([12]).

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1647 af 21. august 2023 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse typer coated finpapir med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 (EUT L 207 af 22.8.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1123 af 7. juni 2023 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 (EUT L 148 af 8.6.2023, s. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/328 af 24. februar 2021 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af endeløse filamenter af glasfibervarer med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 (EUT L 65 af 25.2.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/72 af 18. januar 2022 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af optiske fiberkabler med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2011 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af optiske fiberkabler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 12 af 19.1.2022, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

([12]) SWD (2024)91 final af 10.4.2024.

3.2. **Indledende bemærkninger om industrien for elektriske cykler i Kina**

(35) I den oprindelige undersøgelse fastslog Kommissionen GOC's vision for forbedring og fremme af nøgleindustrier, f.eks. industrien for elektriske cykler, ved at gennemføre flere planer på nationalt plan, lokalt plan og sektorplan. Navnlig i den 13. femårsplan for Kinas nationale økonomiske og sociale udvikling (»den 13. femårsplan«), som dækker perioden 2016-2020, nævnes køretøjer på alternativ energi som en strategisk industri ([13]), samtidig med at udviklingsplanen for den lette industri for samme periode (2016-2020), som GOC har udarbejdet for at gennemføre den 13. femårsplan, og Made in China 2025-strategien specifikt angiver cykelindustrien og batteriindustrien som nøgleindustrier.

(36) Som det fremgår af den oprindelige forordning ([14]), i henhold til udviklingsplanen for den lette industri, var der i industrien for cykler og elektriske cykler behov for en »gennemgribende teknologiomstilling« gennem »industrialiseringen af cykler af nye materialer, tekniske ændringer af den intelligente, miljøvenlige og effektive produktionslinje for elektriske cykler og de afgørende dele dertil«. I denne plan anbefales det også at »tilskynde cykelindustrien til at udvikle sig i en diversificeret, moderne og intelligent retning med letvægtscykler. Fremskynde forskning og udvikling samt anvendelsen af let materiale af høj styrke, transmission, fremdriftssystem, nye energikilder, intelligent sensor-teknologi samt Internet of Things-teknologi. Fokusere på at udvikle diversificerede cykler, der egner sig til moderne og sporadisk brug, motion og fitness, langdistancebrug samt højtydende foldecykler, elektriske cykler i overensstemmelse med standarderne og intelligente elektriske cykler med lithium-ion-batterier.« Udviklingsplanen for den lette industri indeholder desuden også nogle konkrete politiske foranstaltninger til fremme af nøgleindustrier, f.eks. industrierne for elektriske cykler og batterier. Den henviser navnlig til foranstaltninger såsom reform med henblik på øget markedsadgang, forøgelse af finansiel skattepolitisk støtte og finansiel støtte.

(37) For så vidt angår den specifikke sektorplan i cykelindustrien inkluderer den 13. femårsplan for industrien for cykler og elektriske cykler (2016-2020), som China Bicycle Association (»CBA«) har offentliggjort, desuden cykelindustrien blandt de nye industrier og fremfører følgende: »Fremspirende industrier er nået op på det nationale strategiske plan, på niveau med alternative energikilder, nye materialer, internettet, energibevaring og miljøbeskyttelse, og informationsteknologi, så det er blevet en uundgåelig tendens for traditionelle industrier at nå mellemprissegmentet og prissegmentet i den øvre ende. Navnlig efter at det på den femte plenarforsamling blev fremført at »fremme kulstoffattig udvikling af trafik og transport og opmuntre til grønne rejser på cykel,« vil cykelindustrien uden tvivl få en historisk ny mulighed for udvikling.« Det fremgår endvidere af den 13. cykelplan, at »[e]ksporten af cykler og reservedele vil forblive stabil og eksporten af elektriske cykler vil blive øget i væsentlig grad. Integrationen af industrien vil blive styrket yderligere, og de førende virksomheders bidrag til produktionsmængden vil overstige 50 %. Industrien vil nære, opbygge i fællesskab samt forbedre 3-5 industriklynger og særlige regioner. Andelen af cykler og elektriske cykler med lithiumbatteri i mellemprissegmentet og prissegmentet i den øvre ende vil stige år for år.« Én af de væsentligste opgaver, der nævnes i den 13. cykelplan, er at »fortsætte med at fremme udviklingen af forskelligartede mærkevare- og kvalitetscykler inden for industrien og gradvist øge andelen af personer, der rejser på cykel, samt andelen af cykler i mellemprissegmentet og prissegmentet i den øvre ende, udvikle lette materialer, lithiumbatterier og intelligente elektriske cykler, og løbende forbedre markedsandelen for cykler med lithiumbatterier og eksportandelen af elektriske cykler« ([15]).

(38) I fortegnelsen over investeringsprojekter, der er genstand for regeringens kontrol og godkendelse, havde GOC desuden angivet en øget prioritering af køretøjer på alternativ energi, herunder elektriske cykler: »Produktionskapacitet, der øger antallet af traditionelle køretøjer, der er drevet af brændstoffer, skal kontrolleres nøje, så nye fabrikanter af traditionelle køretøjer, der er drevet af brændstoffer, i princippet ikke længere kan blive verificeret og godkendt til at blive bygget. Der skal gøres en indsats for aktivt at fremme en sund og velordnet udvikling af køretøjer på alternativ energi« ([16]).

(39) Desuden er industrien for elektriske cykler i Made in China 2025-strategien, afgørelse nr. 40 og den nationale plan for den videnskabelige og teknologiske udvikling på mellemlang og lang sigt (2006-2020) angivet som en strategisk/tilskyndet nøgleindustri, hvis udvikling bør prioriteres og støttes ([17]).

([13]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, betragtning 97-100.
([14]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, betragtning 101-106.
([15]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, betragtning 109-113.
([16]) Ibid., betragtning 114.
([17]) Ibid., betragtning 129.

(40) Desuden blev det i den oprindelige undersøgelse også slået fast, at GOC ikke blot fremmer industrien for elektriske cykler, men også dele dertil, navnlig motorer og batterier ([18]), gennem forskellige planer på nationalt plan, regionalt plan og sektorplan. Navnlig henvises der i den 13. femårsplan udtrykkeligt til støtte til udvikling af højeffektiv energilagring, mens batteriindustrien i udviklingsplanen for den lette industri er angivet som en nøgleindustri. Desuden er cykeldele, og særligt batterier og letmetaller til rammer, angivet som tilskyndede industrier i fortegnelsen over retningslinjer for industrier for udenlandske investeringer og i fortegnelsen over prioritetsindustrier for udenlandske investeringer i det centrale og vestlige Kina. Endelig indgår lithium-ion-batterier i listen over tilskyndede industrier i fortegnelsen over retningslinjer for omstrukturering af industrien.

(41) Kommissionen konkluderede derfor i den oprindelige forordning, at industrien for elektriske cykler og dele dertil betragtes som nøgleindustrier/strategiske industrier, hvis udvikling aktivt tilskyndes af GOC som et politisk mål ([19]).

(42) Det bekræftedes i anmodningen om en udløbsundersøgelse, at GOC fortsat aktivt støtter udviklingen af industrien for elektriske cykler og dele dertil, og at de stadig betragtes som nøgleindustrier i Kina, på tværs af forskellige politikdokumenter og lovgivning, jf. det nedenfor anførte.

Den 14. femårsplan

(43) I den 14. femårsplan for perioden 2021-2025 lægges der vægt på GOC's strategiske vision for forbedring og fremme af nøgleindustrier ([20]). I henhold til kapitel I heri er en af de vigtigste udviklingsretninger at fremme opgraderingen af den traditionelle industristruktur og uddybe den »teknologiske revolution og industrielle omstilling«. Denne idé uddybes yderligere i kapitel IV, som omhandler målet om at udvikle et optimeret moderne industrisystem, som har til formål at gøre Kina til et »kraftcenter for produktion«. For at fremspirende industrier kan »fremskynde og udvide«, understøtter planen udviklingen og tilskynder til produktion af »køretøjer på alternativ energi samt grønne og miljøvenlige produkter«, hvilket allerede var tilfældet i den 13. femårsplan.

(44) Den 14. femårsplan gennemføres yderligere gennem lokale og sektorspecifikke planer, som udstikker retningslinjer for de politikker, der skal gennemføres med henblik på udviklingen af strategiske industrier og sektorer.

(45) Foruden den 14. femårsplan gennemfører de enkelte niveauer under centraladministrationen planen gennem provins- og lokalplaner for at sikre en effektiv indsats. Følgende skal især fremhæves:

(46) Tianjin-provinsen planlægger i sin 14. femårs plan for udvikling af høj kvalitet i fremstillingsindustrien en fremskyndet omstilling til en »by med et stærkt fremstillingsgrundlag« ([21]). Tianjin betragter cykel- og elcykelsektoren som en »nyttig industri«, som skal udvikles »kraftigt« ([22]). Køretøjer på alternativ energi har også højeste prioritet for Tianjin, da provinsen ønsker at udvikle energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi. Planen for Tianjin-provinsen forventer at udvide industrien for lithium-ion-batterier gennem materialeudvikling, f.eks. af nikkel, grafit og kulstofsilicium, for at fremskynde deres anvendelse i køretøjer på alternativ energi. Andre materialer, der er relevante for produktionen af elcykler, såsom plader af aluminium-magnesium-legering til dele, f.eks. hjulnav, højtydende stål til stålstænger og ståltråd, er også et fokusområde for støtte ([23]). For at understøtte den 14. femårsplan offentliggjorde kontoret for udenrigsanliggender i Tianjins kommunalforvaltning en liste over 33 politiske incitamenter, som skal sikre økonomisk fremgang i 1. kvartal 2023, herunder tilskud på op til 50 mio. YEN pr. virksomhed ([24]).

([18]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, betragtning 116-128.
([19]) Ibid., betragtning 130.
([20]) NPC, 2021, Oversigt over det 14. femårige program for Folkerepublikken Kinas nationale økonomiske og sociale udvikling og den langsigtede vision 2035, tilgængelig her: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (tilgået den 22.11.2023) (på kinesisk).
([21]) 14. femårsplan for plan for udvikling af høj kvalitet i fremstillingsindustrien i Tianjin.
([22]) Ibid., side 23-24.
([23]) Ibid., side 14-20.
([24]) Tianjins 33 politiske incitamenter for økonomisk fremgang i 1. kvartal af 2023, afsnit 10, 17 og 18.

(47) Et af målene i udviklingsplanen for høj kvalitet i fremstillingsindustrien i Jiangsu-provinsen, som er knyttet til den 14. femårsplan, er at skabe fremgang i udviklingen af fremstillingsindustrier. Køretøjer på alternativ energi er en af de industrielle nøgleprioriteter, som vil blive understøttet af FoU-programmer og gennem tilskyndelse til fusioner og overtagelser ([25]). Lithium-ion-batterier betragtes som kerneprodukter til elektriske køretøjer, og udviklingen heraf skal understøttes gennem udarbejdelse af FoU-programmer ([26]).

(48) I handlingsplanen for fremme af stabile fremskridt og kvalitetsforbedring i den industrielle økonomi i Zhejiang-provinsen planlægges en styrkelse af industrikæden med fokus på visse industrier, herunder køretøjer på alternativ energi. Køretøjer på alternativ energi er en af de 27 sektorer, der skal modtage finansiel støtte fra Zhejiang-provinsen ([27]).

(49) I handlingsplanen for udvikling af strategiske, bærende industriklynger inden for moderne let industri og tekstiler i Guangdong-provinsen (2021-2025) angives transmissionssystemer til cykler blandt de vigtigste teknologier og materialer i nøgleindustrier inden for moderne let industri og tekstiler. I planen nævnes fem byer i Guangdong-provinsen som kinesiske »cykelknudepunkter« (dvs. Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan og Zhongshan) ([28]).

(50) I den specifikke industrisektor udsendte China Bicycle Association (»CBA«) den 14. femårsplan for industrien for cykler og elektriske cykler for at bane vejen for den kinesiske cykel-og elcykelrelaterede ekspansion til udenlandske markeder. Som det også blev bekræftet i den oprindelige undersøgelse ([29]), er CBA et offentligt organ, jf. grundforordningens artikel 2, litra b). CBA er underlagt China National Light Industry Council (»CNLIC«), det tidligere ministerium for den lette industri. CBA's bestyrelse har ligeledes tætte forbindelser til GOC. Desuden skal den administrerende direktør eller formanden for en statsejet virksomhed eller cykelsammenslutning altid være medlem af det kinesiske kommunistparti (»CCP«). Selv i bestyrelsen for private elcykelvirksomheder, som er CBA-medlemmer og sidder i CBA's bestyrelse, skal der altid være et CCP-medlem, hvilket bekræfter CBA's karakter af et offentligt organ.

(51) I henhold til den 14. cykelplan skal den overordnede situation vedrørende udvikling af cykel- og elcykelindustrien styres gennem reformer på en »centraliseret måde«, og idet der fokuseres på det generelle mål om kvalitetsforbedring, effektivitetsforbedring og opgradering samt opbygning af et land med en stærk cykel- og elcykelindustri. I planen fastsættes også mål for opretholdelse af en stor eksportmængde af cykler/elcykler og fremgang i de kinesiske producenters internationale markedsandele ([30]). Disse mål skal nås gennem gennemførelse af støttepolitikker såsom tildeling af særlige midler til at understøtte udviklingen af cykel- og elcykelindustrien ([31]).

(52) I den 14. femårsplan for industrien for cykler og elektriske cykler beskrives tre aspekter af udviklingen af den kinesiske cykel- og elcykelindustri for en periode, der går ud over den 14. femårsperiode: i) senest i 2025 skal skabelsen af en stor cykel- og elcykelnation konsolideres gennem modernisering, ii) senest i 2035 vil den kinesiske cykel- og elcykelindustri få en dominerende position på det internationale marked, iii) Kina vil i midten af århundredet være blevet en cykel- og elcykelproducent med »status som stærk cykel/elcykelnation« ([32]). Foruden den generelle nationale plan for cykel- og elcykelindustrien indeholder den 14. femårsplan for industrien for cykler og elektriske cykler »regionale, koordinerede udviklingsstrategier« ([33]). Ti regioner og provinser ([34]) har fået til opgave at gennemføre den planlagte industrielle struktur for at fremme produktionen af elektriske cykler, cykler og cykeldele med henblik på global ekspansion.

([25]) Udviklingsplan for høj kvalitet i fremstillingsindustrien i Jiangsu-provinsen, side 42.
([26]) Ibidem, side 27.
([27]) Handlingsplanen for fremme af stabile fremskridt og kvalitetsforbedring i den industrielle økonomi i Zhejiang-provinsen, side 2 og 15.
([28]) Handlingsplanen for udvikling af strategiske, bærende industriklynger inden for moderne let industri og tekstiler i Guangdong-provinsen (2021-2025), side 12 og 15.
([29]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72 (»den oprindelige undersøgelse vedrørende elcykler fra Kina«).
([30]) Den 14. femårsplan for industrien for cykler og elektriske cykler, side 3-4 og 13-14. Tilgængelig online på: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ibid., side 59 og 62-63.
([32]) Ibid., side 27 og 28.
([33]) Ibid., afsnit 35-37.
([34]) Tianjin, Wuqing Bicycle and Parts Co-development Zone, Hebei-provinsen, Jiangsu-provinsen, Suzhou Bicycle Export Base, Zhejiang-provinsen, Taizhou Electric Bicycle Production and Export Concentration Zone, Guangdong-provinsen, Foshan Sports Bike R&D and Design Industrial Base og Guangxi-provinsen.

(53) Et andet vigtigt politikdokument er de vejledende udtalelser om fremme af udviklingen af høj kvalitet i den lette industri, som omfatter flere støtteforanstaltninger for den kinesiske industri for cykler, elcykler og komponenter dertil ([35]). Udtalelserne har til formål at tilskynde til innovation og fremstilling af alle typer cykler og elcykler og udvide produktionen af batterier med henblik på den digitale og grønne omstilling. Dette skal opnås gennem finanspolitiske og finansielle støtteforanstaltninger, oprettelse af integrerede industriklynger og tildeling af fordele via »Belt and Road«- og »Going Global«-politikkerne ([36]).

»Made in China 2025«

(54) »Made in China 2025« er en statsledet industripolitik, der har til formål at gøre Kina dominerende inden for global højteknologisk produktion gennem statsstøtte, statsejede virksomheder og erhvervelse af intellektuel ejendomsret og derved erstatte udenlandsk kapacitet ([37]). Den amerikanske handelsrepræsentants kontor (Office of the United States Trade Representative (»USTR«)), fandt også, at den kinesiske stat tilvejebragte midler med over 500 mia. USD i støtte til de pågældende industrier ([38]).

(55) »Made in China 2025«-politikken indeholder foranstaltninger med direkte relevans for fremstilling af elcykler, idet den indeholder en liste over de strategiske opgaver, der skal gennemføres senest i 2025, herunder en intensiveret »indsats inden for forskning og udvikling af avancerede energibesparende og miljøbeskyttende teknologier, processer og udstyr«, en styrkelse af »forskning og udvikling af grønne produkter, udbredelse af teknikker inden for letvægt, lavt energiforbrug og nem genvinding, kontinuerlig fremme af energieffektivitet i energiforbrugende slutprodukter, herunder motorer, kedler, forbrændingsmotorer og elektriske apparater, […] og i væsentlig grad fremme grøn og kulstoffattig udvikling af industrien for nye materialer, nye energikilder og udstyr i den øvre ende […] ([39])«.

Afgørelse nr. 40

(56) Statsrådets afgørelse nr. 40 er et juridisk dokument, der blev udsendt i 2005, og som har til formål at fremme tilpasninger af industristrukturerne i Kina ved at tilskynde til udvikling af højteknologiske industrier og afskaffelse af forældet produktionskapacitet ([40]). I fortegnelsen over retningslinjer for den industrielle strukturtilpasning, som er en foranstaltning til gennemførelse af afgørelse nr. 40, udstikkes der vigtige retningslinjer til GOC med hensyn til investeringsprojekter samt til at udarbejde og gennemføre politikker vedrørende offentlige finanser, beskatning, kredit, import og eksport samt jordarealer ([41]).

(57) Med afgørelse nr. 40, som er juridisk bindende for offentlige organer og økonomiske aktører i Kina, inddeles forskellige industrisektorer i tre kategorier, nemlig: tilskyndede, begrænsede og forbudte projekter. I henhold til afgørelse nr. 40 er adskillige sektorer udpeget som »tilskyndede«, og de modtager dermed flere subsidier (statsrådet pålægger alle kinesiske finansielle institutioner at yde kreditstøtte og lover at gennemføre »andre præferentielle politikker for de tilskyndede projekter«). Navnlig batterier og letvægtsmaterialer klassificeres i kategorien »tilskyndede« (i kapitel XIX) i 2019-udgaven af fortegnelsen over retningslinjer for den industrielle strukturtilpasning ([42]).

([35]) De vejledende udtalelser om fremme af udviklingen af høj kvalitet i den lette industri, 2022, tilgængelig online på: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Ibidem, punkt 17, 18, 20, 21 og 23.

([37]) Statsrådets meddelelse om offentliggørelsen af »Made in China 2025«, tilgængelig her: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, »2019 Report to Congress On China's WTO Compliance«, marts 2020, s. 31 (tilgængelig her: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) Statsrådets meddelelse om offentliggørelsen af »Made in China 2025« (tilgængelig her: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([40]) Tilgængelig her: http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.

([41]) Statsrådets afgørelse nr. 40 om offentliggørelse og gennemførelse af de midlertidige bestemmelser vedrørende fremme af den industrielle strukturtilpasning (2005), Fortegnelsen over retningslinjer for den industrielle strukturtilpasning (2019) (tilgængelig her: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([42]) Fortegnelsen over retningslinjer for den industrielle strukturtilpasning (2019), s. 17 (tilgængelig her: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Desuden er cykeldele, og særligt batterier og letmetaller til rammer, angivet på listen over »tilskyndede industrier« i fortegnelsen over tilskyndede industrier for udenlandske investeringer (2020-udgaven) ([43]).

Konklusioner

(59) På grundlag af ovenstående og i mangel af oplysninger om det modsatte, følger det heraf, at elcykler og deres forsyningskæde fortsat er en del af de industrier, der »tilskyndes« af GOC, og som dermed er modtager af fortsat støtte fra GOC, hvilket omfatter adgang til præferentiel finansiering, skattefritagelser, inputmaterialer mod utilstrækkeligt vederlag (jord, batterier, motorer osv.) samt adgang til tilskudsordninger på både nationalt, regionalt og lokalt plan.

3.3. Subsidier og subsidieordninger, der undersøges i den nuværende udløbsundersøgelse

(60) I betragtning af den manglende samarbejdsvilje besluttede Kommissionen i henhold til grundforordningens artikel 28 for det første at undersøge, om de subsidier, der blev udlignet i den oprindelige undersøgelse, og som nævnes i anmodningen om en udløbsundersøgelse, fortsat gav industrien for elektriske cykler i Kina en fordel i den nuværende undersøgelsesperiode, og for det andet sandsynligheden for, at subsidieringen fortsætter, hvis foranstaltningerne får lov at udløbe.

(61) Der er tale om følgende subsidier eller subsidieordninger:

a) Præferentiel finansiering

Lån og kreditlinjer

b) Eksportkreditforsikring

c) Statslig levering af varer mod utilstrækkeligt vederlag

Levering af motorer mod utilstrækkeligt vederlag

Levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag

Indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag

d) Ordninger for fritagelse for og nedsættelse af direkte skatter

Indkomstmæssige skattefordele for virksomheder (»EIT-fordele«) for virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi

EIT-fradrag for FoU-udgifter

Fritagelse for udbytteskat mellem kvalificerede kinesiske virksomheder

e) Ordninger vedrørende indirekte skat og importtold

Momsfritagelse og nedsættelse af importtold for brug af importeret udstyr og teknologi

f) Tilskudsordninger

Ad hoc-tilskud fra kommunale/regionale myndigheder

3.4. Præferentiel finansiering (lån, kreditlinjer)

3.4.1. *Resultaterne af den oprindelige undersøgelse*

(62) I den oprindelige undersøgelse ([44]) fastslog Kommissionen, at statsejede banker er offentlige organer, eftersom de varetager statslige funktioner og dermed udøver statslig myndighed. Subsidiært slog Kommissionen også fast, at GOC under alle omstændigheder overdrager og pålægger disse banker funktioner, der normalt udøves af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv).

([43]) Fortegnelsen over tilskyndede industrier for udenlandske investeringer, punkt 129, 268, 269, 271 og 304 (2022-udgaven, tilgængelig her: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.5.1.

(63) Kommissionen fastslog også på grundlag af de normative retlige rammer, der finder anvendelse på den finansielle sektor i Kina, navnlig artikel 34 i loven om forretningsbanker, artikel 15 i de generelle regler om udlån og afgørelse nr. 40, at privatejede forretningsbanker i Kina får overdraget eller pålagt beføjelser til at forfølge regeringens politik, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv) ([45]).

(64) Kommissionen konkluderede derfor i den oprindelige undersøgelse, at alle finansielle institutioner, der driver virksomhed i Kina, forfølger regeringens politik og yder lån samt kreditlinjer ([46]) på favorable vilkår til industrien for elektriske cykler, der betragtes som en tilskyndet industri.

(65) Det blev konstateret, at der foreligger en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 2, og artikel 6, litra b), i den udstrækning, at lånene og kreditlinjerne blev ydet på mere favorable vilkår, end låntageren kunne opnå på et frit marked. Fordelen for låntagerne består i forskellen mellem det rentebeløb, som virksomheden reelt betaler, og det beløb, som virksomheden ville skulle betale for et dertil svarende erhvervslån/en tilsvarende kreditlinje, som de kunne opnå på det frie marked ([47]).

(66) Denne subsidieordning blev anset for at være specifik, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da de långivende institutioner kun yder præferencelån og kreditlinjer til et begrænset antal virksomheder/industrier, der af GOC betragtes som nøgleindustrier/strategiske industrier, som industrien for elektriske cykler hører ind under.

(67) Den subsidiesats, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse med hensyn til denne ordning, varierede mellem 0,23 % og 2,77 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.4.2. *Fortsættelse af subsidieordningen*

(68) Ansøgeren fremlagde i anmodningen om en udløbsundersøgelse beviser for, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat drager fordel af præferentiel finansiering efter indførelsen af de oprindelige foranstaltninger ([48]).

(69) Ansøgeren hævder, at kinesiske statsejede banker fortsat dominerer det kinesiske banksystem og derfor spiller en central rolle med hensyn til at støtte og finansiere de industrier, der af GOC er udpeget som »tilskyndede«. Ansøgeren hævder også, at statsejede bankers præferentielle finansiering er steget siden 2021, navnlig med hensyn til fremme af ren energi, grøn transport, kulstofreduktion og energibesparende omstilling af traditionelle industrier ([49]).

(70) Det fremgik af beviser indsamlet af ansøgeren, at elcykelproducenter fortsat har modtaget præferencelån og kreditlinjer fra kinesiske banker. Sådanne lån og kreditlinjer fremgår af en række producerende virksomheders årsberetninger. F.eks. indberetter elcykelproducenten Yadea i sit finansielle regnskab for 2022, to rentefrie lån fra lokale myndigheder til opførelse af nye produktionsanlæg på henholdsvis 460 mio. CNY og 39 mio. CNY ([50]). En anden elcykelproducent, Joykie, opnåede desuden kreditlinjer fra flere kinesiske banker i 2022 ([51]). Selvom vilkårene og betingelserne for både lån og kreditlinjer er fortrolige handelsdokumenter, hævder ansøgeren, at sådanne lån og kreditlinjer i lighed med den oprindelige undersøgelse fortsat er blevet ydet på præferencevilkår, eftersom elcykelsektoren fortsat er en tilskyndet industri.

([45]) Ibid., betragtning 218-222.
([46]) Ibid., betragtning 222 og 297.
([47]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.5.4.2 og 3.5.4.3.
([48]) Se punkt 63-87 og de dertil hørende bilag til den ikkefortrolige udgave af anmodningen om en udløbsundersøgelse.
([49]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 40.
([50]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 11, Yadeas årsberetning for 2022, s. 179 og 184.
([51]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 11, JoyKies årsberetning for 2022, s. 107 ff. og 508.

(71) Kommissionen konstaterede, at de generelle retlige rammer, der eksisterede i den oprindelige undersøgelse, og som pålagde finansielle institutioner at tilpasse sig industripolitiske mål, når de træffer finansielle beslutninger, stadig er fremherskende i Kina i den nuværende undersøgelsesperiode. Siden den oprindelige undersøgelse har den kinesiske stat ganske rigtigt skærpet sin kontrol med finansmarkedet yderligere for bedre at tjene interesserne i realøkonomien og opfylde målene i Kinas industripolitik, ikke mindst ved at kanalisere midler til prioriterede industrier. Dette fremgår navnlig af i) banklovens artikel 34, hvori det er fastsat, at »forretningsbanker udøver deres udlånsvirksomhed i overensstemmelse med behovene i den nationale økonomiske og sociale udvikling og efter vejledning fra statens industripolitik«, ii) artikel 15 i de generelle regler om lån, hvori det er fastsat, at renter på lån kan subsidieres, når de er i overensstemmelse med statens politik til fremme af væksten i visse industrier og inden for visse økonomiske områder, og iii) afgørelse nr. 40, der udpeger visse industrisektorer som »tilskyndede«, der bør drage fordel af privilegerede kreditmuligheder ([52]).

(72) I den forbindelse mindede Kommissionen om, at den i denne undersøgelse (se betragtning 59) havde konstateret, at industrien for elektriske cykler fortsat er en tilskyndet industri i Kina.

(73) Den systematiske instrumentalisering af den kinesiske finansieringssektor med henblik på at forfølge industripolitikker og yde præferentiel finansiering til tilskyndede industrier bekræftes yderligere af Kommissionens konklusioner i flere nylige antisubsidieundersøgelser ([53]).

Specificitet

(74) Da denne subsidieordning er begrænset til virksomheder i tilskyndede industrier og ikke er tilgængelig for alle økonomiske sektorer, fastslog Kommissionen, at den er specifik, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a).

Fordel

(75) Som følge af det manglende samarbejde fra de kinesiske producenter, GOC og finansielle institutioner i Kina havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(76) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser kunne Kommissionen konkludere, at GOC fortsat yder lån og kreditlinjer til elcykelindustrien på præferencevilkår i overensstemmelse med den politik, der er fastsat i forskellige planer og andre retsakter, hvori der henvises til industrien for elektriske cykler som en tilskyndet industri. Direkte overførsel af midler i form af præferentiel finansiering blev fortsat stillet til rådighed for virksomheder i elcykelindustrien i den nuværende undersøgelsesperiode.

Konklusion

(77) I lyset af ovenstående betragtninger og i mangel af eventuelle argumenter for det modsatte konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af præferencelån og kreditlinjer i den nuværende undersøgelsesperiode. Da der er tale om, at der er givet finansielle bidrag, at der foreligger en opnået fordel og specificitet, betragtes disse subsidieordninger fortsat som udligningsberettigede.

([52]) Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, »*Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations*«, SWD (2024)91 final af 10. april 2024 (»Kinarapporten«), afsnit 6.

([53]) Forordning (EU) 2023/1647, forordning (EU) 2023/1123 og forordning (EU) 2021/328.

3.5. **Eksportkreditforsikring**

3.5.1. *Resultaterne af den oprindelige undersøgelse*

(78) I den oprindelige undersøgelse fastslog Kommissionen, at kinesiske elcykelproducenter havde modtaget subsidier i form af eksportkreditforsikring på præferencevilkår ([54]).

(79) Kommissionen konstaterede navnlig, at den eneste leverandør i Kina af eksportkreditforsikringer, China Export & Credit Insurance Corporation (»Sinosure«), er et offentligt organ, der udøver statslige funktioner med hensyn til sektoren for elektriske cykler.

(80) Kommissionen fastslog også, at Sinosure ydede eksportkreditforsikringer til eksportører af elektriske cykler på præferencevilkår, dvs. under markedsvilkårene, hvilket gav de eksporterende producenter en fordel. Den fordel, som modtagerne opnåede, blev anset for at være forskellen mellem det præmiebeløb, som virksomhederne betalte for Sinosures kortsigtede forsikring, og det præmiebeløb, som den pågældende virksomhed ville skulle betale for en dertil svarende eksportkreditforsikring, som den kunne opnå på markedsvilkår ([55]).

(81) Da denne subsidieordning var eksportbetinget, konkluderede Kommissionen endelig, at den var specifik i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 4, litra a), og dermed udligningsberettiget.

(82) Den subsidiesats, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse med hensyn til denne ordning, varierede mellem 0 % og 0,50 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.5.2. *Fortsættelse af subsidieordningen*

(83) I lighed med situationen i den oprindelige undersøgelse har den kinesiske stat fortsat fuldt ejerskab over Sinosure. Ansøgeren hævder, at Sinosure i overensstemmelse med GOC's diplomatiske politikker, internationale handelspolitikker, industripolitikker, finanspolitikker og finansielle politikker har mandat til at fremme kinesisk eksport og kinesiske investeringer, navnlig eksport af højteknologiske kapitalgoder eller kapitalgoder med høj merværdi, ved at tilbyde eksportkreditforsikring mod risici for udeblivelse af betaling.

(84) Retsgrundlaget for Sinosures aktiviteter er det samme som det, der var gældende i den oprindelige undersøgelse, navnlig meddelelsen om gennemførelsen af strategien for fremme af handel gennem videnskab og teknologi gennem anvendelse af eksportkreditforsikring, (Shang Ji Fa [2004] Nr. 368), udstedt i fællesskab af MOFCOM og Sinosure, og meddelelsen om offentliggørelse af 2006-fortegnelsen over eksport af højteknologiske produkter i Kina, Guo Ke Fa Ji Zi [2006] nr. 16).

(85) Det fremgår på Sinosures eget websted ([56]), at det er et statsfinansieret og politikorienteret forsikringsselskab, der er oprettet og støttes af staten med det formål at fremme Kinas udenlandske økonomiske og handelsmæssige udvikling og samarbejde. Det fremmer kinesisk eksport af varer, teknologier og tjenesteydelser, navnlig eksport af højteknologiske kapitalgoder eller kapitalgoder med høj merværdi, såsom mekaniske og elektriske produkter, og virker dermed effektivt befordrende for nationale strategier, støtter målrettet udviklingen af virksomheder og sikrer finansiel bæredygtighed. Da der er tale om en politikorienteret finansiel institution, der er oprettet for at imødekomme de behov, der er knyttet til den økonomiske globalisering og udviklingen af Kinas udenlandske økonomi og handel, angiver den udtrykkeligt, at den vil fokusere nøje på målet om at tjene de nationale strategier.

(86) Desuden fungerer Sinosure fortsat og på uændret vis som platform for støtte til regeringens politikker, som det fremgår af en fælles opfordring fra MOFCOM og Sinosure i 2022 om at give »støtte til virksomheder til at uddybe traditionelle eksportdestinationer og udnytte diversificerede markeder med fokus på at levere kreditforsikringstjenester ved eksport til lande langs »Belt and Road«-støttebæltet, til vækstmarkeder og partnere i frihandelsområder« ([57]).

([54]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.6.
([55]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, betragtning 362.
([56]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 46, Sinosure Profile.
Se også: sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Kinarapporten, afsnit 6.6.

(87) Det følger heraf, at Sinosure fortsat er et offentligt organ, der udøver statslige funktioner, navnlig med hensyn til tilskyndede industrier. Det yder eksportkreditforsikring på mere favorable vilkår, end modtageren normalt ville kunne opnå på markedet, eller yder forsikringsdækning, som ellers slet ikke ville være tilgængelig på markedet. Da den kinesiske elcykelindustri, som en del af industrien for elektriske køretøjer og grøn transport, er en tilskyndet og eksportorienteret industri, konkluderede Kommissionen, at den fortsat støttes af Sinosure. Konstateringen af, at Sinosure fortsat yder kreditforsikring til tilskyndede industrier, bekræftes yderligere af Kommissionens konklusioner i flere nylige antisubsidieundersøgelser ([58]).

Specificitet

(88) Subsidier, der ydes under eksportforsikringsordningen, er specifikke, da de ikke vil kunne opnås uden eksport, og de er således eksportbetingede, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 4, litra a).

Fordel

(89) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske producenter, GOC og Sinosure havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(90) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser kunne Kommissionen konkludere, at Sinosure i den nuværende undersøgelsesperiode fortsat har ydet eksportkreditforsikring på præferencevilkår i overensstemmelse med den politik, der er fastsat i forskellige planer og andre retsakter, hvori der henvises til industrien for elektriske cykler som en tilskyndet industri.

Konklusion

(91) I lyset af ovenstående betragtninger og i mangel af eventuelle argumenter for det modsatte konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form af eksportkreditforsikring på præferencevilkår. Da der er tale om, at der er givet finansielle bidrag, at der foreligger en opnået fordel og specificitet, betragtes disse subsidieordninger fortsat som udligningsberettigede.

3.6. **Statslig levering af varer mod utilstrækkeligt vederlag**

3.6.1. *Levering af elektriske motorer*

3.6.1.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(92) Det fremgik af den oprindelige undersøgelse, at kinesiske elcykelproducenter modtog subsidier i form af levering af motorer mod utilstrækkeligt vederlag ([59]).

(93) For det første bekræftede Kommissionen, at det kinesiske hjemmemarked for motorer i høj grad var domineret af de kinesiske indenlandske leverandører, der havde på en markedsandel på over 90 %. Disse leverandører var enten statsejede virksomheder eller medlemmer af China Bicycle Association (CBA) og dermed underordnede centrale aktører, som var blevet pålagt at gennemføre nationale politikker med henblik på at nå de bredere målsætninger i forbindelse med produktionen af elektriske cykler ([60]).

(94) På grundlag af forskellige juridiske dokumenter, navnlig den 12. femårsplan for cykler og elektriske cykler, den 13. femårsplan for cykler og elektriske cykler og udviklingsplanen for den lette industri (2016-2020), klarlagde Kommissionen for det andet GOC's politik for forbedring af kvaliteten af og ydeevnen for vigtige inputmaterialer til producenter af elektriske cykler, som motorer hører ind under, og for at fuldende den industrielle forsyningskæde til cykler, så der kan etableres en vertikalt integreret og selvstændig produktionskæde for elektriske cykler i Kina ([61]).

([58]) Forordning (EU) 2023/1647, forordning (EU) 2022/72 og forordning (EU) 2021/328.
([59]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.7.2.
([60]) Ibid., betragtning 382-383.
([61]) Ibid., betragtning 390-393.

(95) For det tredje konstaterede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler og motorindustrien er indbyrdes forbundne, og at udviklingen af motorindustrien er afgørende for udviklingen af industrien for elektriske cykler. I denne henseende konstaterede Kommissionen også, at GOC ydede subsidier til motorindustrien med det formål at styrke konkurrenceevnen i hele industrikæden, herunder industrien for elektriske cykler. Kommissionen konkluderede derfor, at GOC overdrog eller pålagde kinesiske motorproducenter beføjelser til at levere motorer til elcykelindustrien mod utilstrækkeligt vederlag.

(96) Kommissionen fastslog også i den oprindelige undersøgelse, at subsidierne i form af levering af motorer mod utilstrækkeligt vederlag var specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra b), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kunne drage fordel af ordningen, og at der var opnået en fordel. De stikprøveudtagne virksomheders fordel blev beregnet i den oprindelig undersøgelse ved at sammenligne priserne på hjemmemarkedet med eksportpriserne på motorer fra den største indenlandske leverandør af motorer. Forskellen, udtrykt som procentsats, blev anvendt på de priser, som de stikprøveudtagne eksporterende producenter betalte for indkøb af motorer fra indenlandske leverandører ([62]).

(97) Den subsidiesats, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse med hensyn til denne ordning, varierede mellem 0,78 % og 5,44 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.6.1.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(98) Ansøgeren hævdede, at GOC fortsat har overdraget til eller pålagt den kinesiske motorindustri at levere motorer til elcykelindustrien mod utilstrækkeligt vederlag ([63]).

(99) Ansøgeren hævder, at de kinesiske motorproducenter i lighed med situationen i den oprindelige undersøgelsesperiode fortsat er omfattet af forskellige politiske planer, hvori GOC anfører offentlig støtte til motorindustrien på grund af dens position i den industrielle forsyningskæde for elcykler i Kina.

(100) I den 14. femårsplan for cykler og elektriske cykler ([64]) henvises der til udviklingen af elektriske hjælpemotorer til elcykler som et af de vigtigste forskningsprojekter for CBA-medlemmer. Desuden bekræftes det også i analyserapporten for 2022-2027 fra Kinas industri for elektriske cykler om forskning i markedsdybde og udviklingsperspektiver for investeringsmuligheder ([65]) (2022-2027 China Electric Bicycle Motor Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report), at GOC yder subsidier til motorer, hvis formål er at forbedre konkurrenceevnen i hele industrikæden, herunder elcykelindustrien ([66]). Derudover fastsættes der i den 14. femårsplan for Folkerepublikken Kinas nationale økonomiske og sociale udvikling og i planen for langsigtede mål for 2035 også stor støtte til den højtydende, intelligente og grønne intelligente fremstillingsindustri såsom elektriske cykler og motorer til elcykler. Som nævnt i betragtning 55 ovenfor planlægges der i »Made in China 2025«-strategien en skærpet indsats »inden for forskning og udvikling af avancerede energibesparende og miljøbeskyttende teknologier, processer og udstyr«, en styrkelse af forskning og udvikling af grønne produkter, udbredelse af teknikker inden for letvægt, lavt energiforbrug og nem genvinding, kontinuerlig fremme af energieffektivitet i energiforbrugende slutprodukter, herunder motorer, kedler, forbrændingsmotorer og elektriske apparater, […] og i væsentlig grad fremme grøn og kulstoffattig udvikling af industrien for nye materialer, nye energikilder og udstyr i den øvre ende«.

(101) Ansøgeren har også fremlagt beviser for, at kinesiske motorproducenter fortsat har modtaget betydelige subsidier i form af bl.a. tilskud, skattenedsættelser, præferentiel finansiering ([67]).

(102) I mangel af samarbejdsvilje fra GOC eller kinesiske motorproducenter konkluderede Kommissionen, at markedsstrukturen for motorer i Kina ikke har ændret sig siden den oprindelige undersøgelse. Derfor og i betragtning af motorindustriens afgørende og integrerede betydning for udviklingen i den tilskyndede elcykelindustri konkluderede Kommissionen, at GOC fortsat overdrager eller pålægger motorproducenter i Kina at levere motorer til elcykelindustrien mod utilstrækkeligt vederlag, som det var tilfældet i den oprindelige undersøgelse.

([62]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.7.2.7.
([63]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, afsnit 6.4, litra b), nr. ii), og dertil hørende bilag.
([64]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 29.
([65]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 60.
([66]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 60.
([67]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, punkt 236 og bilag 11.

Specificitet

(103) Subsidier, der ydes under denne ordning, er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

Fordel

(104) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter, kinesiske motorproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(105) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser kunne Kommissionen ikke desto mindre konkludere, at GOC fortsat overdrager til eller pålægger motorproducenter i Kina at forsyne elcykelproducenter med motorer mod utilstrækkeligt vederlag, hvilket udgør et finansielt bidrag, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), og artikel 6, litra d).

Konklusion

(106) I lyset af ovenstående betragtninger konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form levering af motorer mod utilstrækkeligt vederlag. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

3.6.2. *Levering af batterier*

3.6.2.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(107) Det fremgik af den oprindelige undersøgelse, at kinesiske elcykelproducenter modtog subsidier i form af batterier mod utilstrækkeligt vederlag ([68]).

(108) For det første bekræftede Kommissionen, at en stor del af de batterier, der blev leveret til elcykelindustrien, blev produceret i Kina af (delvist) statsejede producenter og CBA-medlemmer og dermed underordnede centrale aktører, der blev overdraget beføjelser til at gennemføre national politik med henblik på nå de bredere tilstræbte mål i tilknytning til produktionen af elektriske cykler ([69]).

(109) På grundlag af forskellige juridiske (politik-)dokumenter, navnlig udviklingsplanen for den lette industri (2016-2020), »Made in China 2025«-planen, den 12. og 13. femårsplan for batteriindustrien og rapporten (den »dybdegående analyse af industrien for lithium-ion-batterier til elektriske cykler 2018-2023 og rådgivende rapport om den 13. femårsplan for udvikling«), klarlagde Kommissionen for det andet GOC's politik for støtte til batteriindustrien og yderligere integration af batteriindustrien og industrien for elektriske cykler gennem et styrket samarbejde og alliancer. Disse politikdokumenter udgør en yderligere bekræftelse af, at der findes en subsidieringspolitik for batteridrevne elektriske cykler, som skal fremme popularisering og eksport af elektriske cykler. Kommissionen konkluderede dermed i den oprindelig undersøgelse, at batteriindustrien er en støttet industri, der kan drage fordel af forskellige subsidier, og som er tæt forbundet med industrien for elektriske cykler ([70]).

(110) For det tredje konstaterede Kommissionen også, at industrien for elektriske cykler og industrien for lithium-ion-batterier er indbyrdes forbundne, og at GOC forfulgte en politik, hvorved batteriindustrien vil reducere sine omkostninger og priser gennem subsidier med henblik på at fremme industrien for elektriske cykler. Kommissionen konkluderede derfor, at GOC overdrog til eller pålagde kinesiske batteriproducenter at levere batterier til elcykelindustrien mod et utilstrækkeligt vederlag.

([68]) Se forordning (EU) 2019/72, afsnit 3.7.3.
([69]) Ibid., betragtning 443-445.
([70]) Ibid., betragtning 452-461.

(111) De stikprøveudtagne virksomheders fordel blev beregnet i den oprindelig undersøgelse ved at sammenligne priserne på hjemmemarkedet med eksportpriserne på batteridrevne motorer fra den eneste samarbejdsvillige batterileverandør på hjemmemarkedet. Forskellen, udtrykt som procentsats, blev anvendt på de priser, som de stikprøveudtagne eksporterende producenter betalte for indkøb af batterier fra indenlandske leverandører ([71]).

(112) Kommissionen fastslog også i den oprindelige undersøgelse, at subsidierne i form af levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag var specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kunne drage fordel af ordningen.

(113) Den subsidiesats, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse med hensyn til denne ordning, varierede mellem 0,38 % og 8,97 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.6.2.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(114) Ansøgeren hævdede, at GOC fortsat har overdraget til eller pålagt den kinesiske batteriindustri at levere batterier til elcykelindustrien mod utilstrækkeligt vederlag ([72]).

(115) Ansøgeren hævder, at de kinesiske batteriproducenter i lighed med situationen i den oprindelige undersøgelsesperiode fortsat er omfattet af forskellige politiske planer, hvori GOC anfører offentlig støtte til industrien for lithium-ion-batterier på grund af deres position i den industrielle forsyningskæde for elcykler i Kina.

(116) Ansøgeren henviser til den 14. femårsplan for cykler og elektriske cykler (2012-2025), som nævner udviklingen af lithium-ion-batterier til elcykler som en central prioritet for CBA-medlemmerne. I tilknytning hertil mindes der om, at flere batteriproducenter i Kina er medlemmer af CBA. Den kinesiske batteriindustri støttes også i henhold til »Made in China 2025«-strategien og den 13. femårsplan for batteriindustrien, som Kinas industrisammenslutning for kemisk og fysisk energi har vedtaget ([73]). I analyserapporten for 2022-2027 fra Kinas industri for lithium-ion-batterier til elektriske cykler om forskning i markedsdybde og udviklingsperspektiver for investeringsmuligheder bekræftes den fortsatte støtte til den kinesiske batteriindustri ([74]).

(117) Ansøgeren har også fremlagt beviser for, at kinesiske batteriproducenter fortsat har modtaget betydelige subsidier i form af bl.a. tilskud, skattenedsættelser, præferentiel finansiering ([75]).

(118) Det følger heraf, at batteriindustrien i Kina fortsat er en støttet industri, der kan drage fordel af forskellige subsidier, og som er tæt forbundet med udviklingen i industrien for elektriske cykler.

(119) I mangel af samarbejdsvilje fra GOC eller de kinesiske batteriproducenter konkluderede Kommissionen, at markedsstrukturen for batterier i Kina ikke har ændret sig siden den oprindelige undersøgelse. Derfor og i betragtning af batteriindustriens integrerede betydning for udviklingen i den tilskyndede elcykelindustri konkluderede Kommissionen, at GOC fortsat overdrager til eller pålægger batteriproducenter i Kina at levere batterier til elcykelindustrien mod utilstrækkeligt vederlag, som det var tilfældet i den oprindelige undersøgelse.

Specificitet

(120) Subsidier, der ydes under denne ordning, er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

([71]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.7.3.7.
([72]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, afsnit 6.4, litra b), nr. iii), og dertil hørende bilag.
([73]) 13. femårsplan for batteriindustrien vedtaget af Kinas industrisammenslutning for kemisk og fysisk energi, kapitel V, afsnit I.
([74]) Analyserapporten for 2022-2027 fra Kinas industri for lithium-ion-batterier til elektriske cykler om forskning i markedsdybde og udviklingsperspektiver for investeringsmuligheder (2022-2027 China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis).
([75]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, forskellige årsberetninger i bilag 11.

Fordel

(121) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter, kinesiske batteriproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(122) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser kunne Kommissionen ikke desto mindre konkludere, at GOC fortsat overdrager til eller pålægger batteriproducenter i Kina at forsyne elcykelproducenter med batterier mod utilstrækkeligt vederlag, hvilket udgør et finansielt bidrag, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), og artikel 6, litra d).

Konklusion

(123) I lyset af ovenstående betragtninger og i mangel af eventuelle argumenter for det modsatte konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

3.6.3. *Brugsrettigheder til jord*

3.6.3.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(124) Det fremgik af den oprindelige undersøgelse, at kinesiske elcykelproducenter modtog subsidier i form af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag ([76]).

(125) Mere specifikt fastslog Kommissionen, at der ikke findes noget fungerende marked for jord i Kina, og at anvendelsen af et eksternt benchmark viser, at de priser, der blev betalt for brugsrettigheder til jord, ligger et godt stykke under markedspriserne. I betragtning af at elcykelindustrien var en tilskyndet industri, og at de lokale myndigheder, når de fastsatte priserne, skulle tage hensyn til GOC's overordnede politiske mål, herunder at give tilskyndede industrier præferenceadgang til jord, konkluderede Kommissionen, at virksomheder, der indgik i stikprøven for den oprindelige undersøgelse, modtog jord mod utilstrækkeligt vederlag. Indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag blev derfor betragtet som subsidier, der gav en fordel, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iii), og artikel 3, stk. 2.

(126) Fordelen blev beregnet i den oprindelige undersøgelse ved at tage hensyn til forskellen mellem det beløb, som hver af de stikprøveudtagne eksporterende producenter faktisk betalte for brugsrettigheder til jord, og det beløb, der normalt skulle have været betalt på grundlag af priserne fra Kinesisk Taipei, der blev anvendt som eksternt benchmark. Det samlede subsidiebeløb blev fordelt over undersøgelsesperioden ved hjælp af den normale løbetid for brugsrettigheder til jord til industriel anvendelse, dvs. 50 år ([77]).

(127) Kommissionen fastslog ligeledes, at subsidierne er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

(128) I den oprindelige undersøgelse fastslog Kommissionen, at et subsidiebeløb, udtrykt i værdi, med hensyn til denne ordning lå på mellem 0,43 % og på 1,46 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.6.3.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(129) I anmodningen om en udløbsundersøgelse ([78]) og de dertil hørende bilag fremlagde ansøgeren beviser for, at kinesiske elcykelproducenter fortsat drog fordel af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag.

([76]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, afsnit 3.7.4.
([77]) Ibid., afsnit 3.7.4., litra e).
([78]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, afsnit 6.4., litra a).

(130) De retlige rammer for indrømmelse af brugsrettigheder til jord i Kina er forblevet uændrede, og sådanne rettigheder kan kun opnås fra de relevante myndigheder, som vil skulle tage hensyn til GOC's industripolitik, når de tildeler brugsrettigheder til jord, i stedet for nøje at overholde principperne om det frie marked ([79]).

(131) Desuden har Kommissionen i nylige antisubsidieundersøgelser fastslået, at tilskyndede industrier, som elcykelindustrien hører ind under, fortsat indrømmes brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag ([80]).

(132) Endelig fremlagde hverken GOC eller nogen eksporterende producenter beviser for, at den tilskyndede elcykelindustri er ophørt med at drage fordel af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag.

(133) Kommissionen konkluderede derfor, at elcykelproducenterne i Kina fortsat drager fordel af subsidier i form af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag, hvilket giver de modtagende virksomheder en fordel.

Specificitet

(134) Subsidier, der ydes under denne ordning, er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

Fordel

(135) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(136) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser kunne Kommissionen ikke desto mindre konkludere, at GOC fortsat indrømmer elcykelproducenter brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag, hvilket udgør et finansielt bidrag, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iii), og artikel 6, litra d).

Konklusion

(137) I lyset af ovenstående betragtninger og i mangel af eventuelle argumenter for det modsatte konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form af indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

3.7. **Ordninger for fritagelse for og nedsættelse af direkte skatter**

3.7.1. *EIT-privilegier for virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi*

3.7.1.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(138) I henhold til artikel 28 i den kinesiske EIT-lov kan virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi drage fordel af en reduceret indkomstskattesats på 15 % i stedet for standardsatsen på 25 %.

(139) I den oprindelig undersøgelse slog Kommissionen fast, at denne skattenedsættelse udgør subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, fordi den giver anledning til et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel. Da det kun er virksomheder, der er anerkendt som virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi i sektorer, der modtager statsstøtte, konkluderede Kommissionen også, at denne type subsidier var specifik og dermed udligningsberettiget.

([79]) Kinarapporten, kapitel 9.
([80]) Forordning (EU) 2023/1647, forordning (EU) 2023/1123, forordning (EU) 2022/72 og forordning (EU) 2021/328.

(140) Det fremgik af den oprindelige undersøgelse, at flere elcykelproducenter havde draget fordel af denne subsidieordning. Fordelen blev beregnet som forskellen mellem den samlede skat, der skal betales i henhold til standardskattesatsen, og den samlede skat, der skal betales i henhold til den reducerede skattesats.

(141) Den subsidiesats, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse med hensyn til denne subsidieordning, varierede mellem 0 % og 0,70 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.7.1.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(142) Ansøgeren hævdede, at elcykelproducenterne i Kina fortsat har draget fordel af denne subsidieordning, og fremlagde beviser for, at en lang række elcykelproducenter betragtes som virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi og dermed er berettigede til denne subsidieordning ([81]). Ansøgeren fremlagde også beviser i form af årsberetninger for, at flere elcykelproducenter rent faktisk har nydt godt af ordningen efter den oprindelige undersøgelsesperiode ([82]).

(143) Desuden rådede Kommissionen ikke over beviser eller indikationer, som tydede på, at subsidieordningen ikke skulle være gældende i den nuværende undersøgelsesperiode.

(144) Kommissionen konkluderede derfor, at elcykelproducenterne i Kina fortsat drager fordel af subsidier i form af skattenedsættelser til virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi, hvilket giver disse virksomheder en fordel.

Specificitet

(145) Subsidier, der ydes under denne ordning, er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

Fordel

(146) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(147) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser konkluderede Kommissionen ikke desto mindre, at GOC fortsat indrømmer skattenedsættelser, hvilket udgør et finansielt bidrag, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2.

Konklusion

(148) I lyset af ovenstående betragtninger og i mangel af eventuelle argumenter for det modsatte konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form af indtægter, som ikke opkræves af staten. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

3.7.2. *EIT-fradrag for FoU-udgifter*

3.7.2.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(149) Artikel 30, stk. 1, i den kinesiske EIT-lov fastsætter et skattefradrag for forskning og udvikling og giver virksomheder ret til en fordelagtig skattemæssig behandling med hensyn til FoU-udgifter, der påløber i forbindelse med udvikling af nye teknologier, nye varer og nye håndværk inden for visse højteknologiske prioriterede områder, der er fastlagt af staten.

([81]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 52.
([82]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, bilag 11.

(150) I den oprindelig undersøgelse slog Kommissionen fast, at det FoU-relaterede skattefradrag udgør subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, fordi det giver anledning til et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, og som svarer til skattebesparelsen, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel.

(151) Kommissionen fandt også, at denne subsidieform er specifik, da den var begrænset til virksomheder, der havde FoU-udgifter inden for visse højteknologiske prioriterede områder, der er fastlagt af staten, og som elcykelindustrien hører ind under.

(152) Den subsidiesats, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse med hensyn til denne subsidieordning, varierede mellem 0 % og 0,51 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.7.2.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(153) Ansøgeren fremlagde beviser for, at elcykelproducenter fortsat betragtes som virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi (se betragtning 142 ovenfor), der driver virksomhed i en tilskyndet industri. Ansøgeren fremlagde også omfattende beviser for, at flere elcykelproducenter pådrager sig betydelige FoU-udgifter, som er steget siden den oprindelige undersøgelse.

(154) Desuden modtog Kommissionen ikke nogen beviser eller indikationer, som tydede på, at subsidieordningen ikke skulle have været gældende i den nuværende undersøgelsesperiode, eller på, at de retlige bestemmelser vedrørende denne ordning skulle være blevet ændret.

(155) Kommissionen konkluderede derfor, at elcykelproducenterne i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af en fordelagtig skattemæssig behandling med hensyn til FoU-udgifter.

Specificitet

(156) Subsidier, der ydes under denne ordning, er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

Fordel

(157) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(158) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser fandt Kommissionen ikke desto mindre, at elcykelindustrien i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af fordelagtig skattemæssig behandling med hensyn til FoU-udgifter, hvilket udgør et finansielt bidrag, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2.

Konklusion

(159) I lyset af ovenstående betragtninger og i mangel af eventuelle argumenter for det modsatte konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form af indtægter, som ikke opkræves af staten. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

3.7.3. *Fritagelse for udbytteskat mellem kvalificerede kinesiske virksomheder*

3.7.3.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(160) Fritagelsen for udbytteskat er omhandlet i artikel 25-26 i EIT-loven og artikel 83 i gennemførelsesbestemmelserne vedrørende indkomstbeskatning af virksomheder.

(161) I den oprindelige undersøgelse slog Kommissionen fast, at denne skattefritagelse udgør subsidier i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, fordi der ydes et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, og som medfører en fordel for den pågældende virksomhed svarende til forskellen mellem det skattebeløb, der normalt opkræves, og det skattebeløb, som den pågældende virksomhed faktisk har betalt. Kommissionen fandt også, at subsidieordningen er specifik, da lovgivningen begrænser anvendelsen heraf til bestemte virksomheder.

(162) Kommissionen konstaterede, at subsidiebeløbet, udtrykt i værdi, for denne subsidieordning lå på mellem 0 % og på 0,04 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.7.3.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(163) Ansøgeren har i anmodningen om en udløbsundersøgelse fremlagt beviser for, at visse elcykelproducenter i Kina er store grupper, som består af flere kinesiske virksomheder og juridiske enheder og derfor vil være berettiget til fortsat at anvende denne subsidieordning.

(164) Desuden modtog Kommissionen ikke nogen beviser eller indikationer, som tydede på, at subsidieordningen ikke skulle have været gældende i den nuværende undersøgelsesperiode, eller på, at de retlige bestemmelser vedrørende denne ordning skulle være blevet ændret.

(165) Kommissionen konkluderede derfor, at elcykelproducenterne i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af fritagelse for udbytteskat mellem kvalificerede kinesiske virksomheder.

Specificitet

(166) Subsidier, der ydes under denne ordning, er specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), idet kun et begrænset antal virksomheder/industrier kan drage fordel af ordningen.

Fordel

(167) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(168) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser og i mangel af eventuelle oplysninger om det modsatte fandt Kommissionen ikke desto mindre, at elcykelindustrien i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af fritagelse for udbytteskat mellem kvalificerede kinesiske virksomheder, hvilket udgør et finansielt bidrag, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2.

Konklusion

(169) I lyset af ovenstående betragtninger konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form af indtægter, som ikke opkræves af staten. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

3.8. **Tilskudsordninger**

3.8.1. *Ad hoc-tilskud fra kommunale/regionale/nationale myndigheder*

3.8.1.1. Resultaterne af den oprindelige undersøgelse

(170) Kommissionen fastslog i den oprindelige undersøgelse, at elcykelproducenter i Kina havde modtaget adskillige individuelle ad hoc-tilskud fra myndigheder på forskellige niveauer, dvs. på nationalt plan, provins-, by-, amts- og distriktsniveau. Disse tilskud var blevet tildelt af forskellige årsager og med forskellige formål, f.eks. patentmidler, midler og tilskud til videnskab og teknologi, udviklingsmidler til erhvervsformål, midler til eksportfremme, tilskud til at deltage i messer, tilskud til at fremme opgraderingen af produktionsudstyr, erhvervsfaglig uddannelse og andre generelle støttemidler.

(171) Tilskuddene blev betragtet som subsidier i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), artikel 3, stk. 2. De blev også anset for at være specifikke, idet Kommissionen fandt, at de var begrænset til bestemte virksomheder eller specifikke projekter i bestemte regioner og/eller industrien for elektriske cykler. Nogle tilskud blev også anset for at være eksportbetingede.

(172) Fordelen blev i den oprindelige undersøgelse beregnet som det beløb, der blev modtaget i undersøgelsesperioden eller fordelt på undersøgelsesperioden, hvor beløbet blev afskrevet over brugstiden for det anlægsaktiv, som tilskuddet vedrørte ([83]).

(173) Kommissionen konstaterede, at subsidiesatsen med hensyn til denne foranstaltning lå på mellem 0,07 % og på 0,25 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven.

3.8.1.2. Fortsættelse af subsidieordningen

(174) Ansøgeren har i anmodningen om en udløbsundersøgelse fremlagt beviser for, at elcykelproducenter i Kina fortsat modtog individuelle ad hoc-tilskud fra kommunale og regionale myndigheder ([84]) for betydelige beløb, hvilket viser, at statsstøtten til elcykelindustrien i Kina er omfattende, landsdækkende og systemisk.

(175) Desuden har hverken GOC eller nogen eksporterende producent fremlagt nogen beviser eller indikationer, der tyder på, at elcykelindustrien i Kina ikke længere vil blive tilgodeset af disse tilskud. Da den pågældende industri er en tilskyndet industri, og dens udvikling er en prioritet for GOC, fandt Kommissionen det utænkeligt, at elcykelproducenten ikke fortsat har modtaget talrige og forskellige ad hoc-tilskud fra myndigheder på forskellige administrative niveauer for at sikre den fortsatte udvikling af industrien i overensstemmelse med den nationale industripolitik.

(176) Kommissionen konkluderede derfor, at elcykelproducenterne i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af forskellige tilskud.

Specificitet

(177) I mangel af beviser for det modsatte konkluderede Kommissionen, at ad hoc-tilskuddene er specifikke af samme årsager som i den oprindelige undersøgelse (se betragtning 171).

Fordel

(178) Som følge af manglende spørgeskemabesvarelser fra de kinesiske elcykelproducenter og GOC havde Kommissionen ingen virksomhedsspecifikke oplysninger, ud fra hvilke den kunne beregne det subsidiebeløb, som blev modtaget i den nuværende undersøgelsesperiode.

(179) I en udløbsundersøgelse er det imidlertid ikke nødvendigt at kvantificere det nøjagtige subsidiebeløb, der blev modtaget. På grundlag af de foreliggende beviser og i mangel af eventuelle oplysninger om det modsatte fandt Kommissionen ikke desto mindre, at elcykelindustrien i Kina fortsat drog fordel af subsidier i form af hoc-tilskud fra offentlige myndigheder på forskellige niveauer, der giver en fordel i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), og artikel 3, stk. 2.

Konklusion

(180) I lyset af ovenstående betragtninger konkluderede Kommissionen, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat har draget fordel af subsidier i form af tilskud. Da der er tale om et finansielt bidrag, der giver en fordel og er specifikt, er subsidier under denne ordning udligningsberettigede.

([83]) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/72, betragtning 571.
([84]) Anmodningen om en udløbsundersøgelse, afsnit 6.2, litra e), og dertil hørende bilag.

3.9. **Overordnet konklusion vedrørende fortsat subsidiering**

(181) I den oprindelige undersøgelse konstaterede Kommissionen et samlet udligningsberettiget subsidiebeløb, udtrykt i værdi, på mellem 3,9 % og på 17,2 % for de samarbejdsvillige virksomheder, der indgik i stikprøven. Den konstaterede endvidere et udligningsberettiget subsidiebeløb for samarbejdsvillige virksomheder, der ikke indgik i stikprøven, på 9,2 % og en landsdækkende toldsats for alle andre eksporterende producenter på 17,2 %.

(182) I betragtning af Kommissionens konklusioner vedrørende de forskellige subsidieordninger, der er gennemgået ovenfor, konkluderede Kommissionen, at producenter af elektriske cykler i Kina fortsat drog fordel af udligningsberettigede subsidier på et niveau, der oversteg minimalgrænsen i den nuværende undersøgelsesperiode.

(183) Efter fremlæggelsen af oplysninger hævdede en enkelt interesseret part, at konklusionen om, at industrien for elektriske cykler i Kina fortsat drog fordel af subsidier, er forkert. For at underbygge denne påstand var der vedhæftet bemærkninger fra tre repræsentanter for kinesiske producenter af elektriske cykler, som indeholdt erklæringer om, at der ikke var modtaget nogen subsidier. Da disse producenter ikke havde givet sig til kende i forbindelse med undersøgelsen, og da de ikke havde samarbejdet, fandt Kommissionen, at erklæringerne fra disse producenter, som blev forelagt uden nogen underliggende beviser, ikke kunne godtages. Påstanden blev dermed afvist.

3.10. **Udvikling i importen, hvis foranstaltningerne ophæves**

(184) Ud over konstateringen af fortsat subsidiering i den nuværende undersøgelsesperiode undersøgte Kommissionen sandsynligheden for fortsat subsidieret import fra det pågældende land, hvis foranstaltningerne blev ophævet. Følgende yderligere elementer blev analyseret: produktionskapaciteten og den uudnyttede kapacitet i Kina og EU-markedets tiltrækningskraft.

3.10.1. *Produktionskapacitet og uudnyttet kapacitet i Kina*

(185) Da GOC og de kinesiske eksporterende producenter ikke samarbejdede, baserede Kommissionen sine konklusioner vedrørende produktionskapacitet og uudnyttet kapacitet i Kina på de oplysninger, som ansøgeren havde fremlagt i sin anmodning om en fornyet undersøgelse.

(186) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, at der er en generel overkapacitet i elcykelproduktionen i Kina i den betragtede periode. Produktionskapaciteten ([85]) i Kina i denne periode blev anslået til 130 mio. enheder pr. år. Desuden kan den kinesiske produktion af standardcykler let omstilles til fremstilling af elcykler med en potentiel samlet kapacitet på over 400 mio. enheder ([86]). Ifølge ansøgerens markedsoplysninger tegnede den faktiske kinesiske produktion og det faktiske salg sig for 57 mio. enheder pr. år, hvilket tydede på en anslået uudnyttet kapacitet på 73 mio. enheder i den nuværende undersøgelsesperiode ([87]). Denne uudnyttede kapacitet, som var næsten 15 større end det samlede EU-forbrug i samme periode, kan eksporteres til Unionen, hvis de nuværende foranstaltninger får lov at udløbe.

(187) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen, at de kinesiske eksporterende producenter har en betydelig uudnyttet kapacitet, som kunne anvendes til eksport til Unionen i store mængder til subsidierede priser, hvis foranstaltningerne fik lov at udløbe.

([85]) Ifølge oplysninger fra ansøgeren baseret på dennes markedskendskab, oplysninger fra en lang række kinesiske elcykelproducenters websteder og »*White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*«, tilgængelig her: https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (senest tilgået den 7. oktober 2024). Se bilag 8 til anmodningen, tilgængelig på Tron på Tron.tdi t24.000756.

([86]) Baseret på ansøgerens markedskendskab og de kendte kinesiske elcykelproducenters websteder. Se bilag 4 til anmodningen, tilgængelig i Tron på Tron.tdi t24.000756.

([87]) Baseret på de kilder, der er nævnt i fodnote 85 og 96. Se bilag 8 og 9 til anmodningen, tilgængelig i Tron på Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *EU-markedets tiltrækningskraft*

(188) På grundlag af oplysningerne i anmodningen forblev EU-markedet for elcykler attraktivt for kinesiske eksportører. Siden den oprindelige undersøgelse er importen fra Kina faldet både i absolutte og relative tal. Siden 2020, hvor importmængden fra Kina var lavest, er importen imidlertid steget betydeligt og er næsten blevet fordoblet til trods for de gældende foranstaltninger (se tabel 2 nedenfor). Den markedsandel, som Kina tidligere tegnede sig for, er delvis blevet overtaget af andre tredjelande som Taiwan, som har øget sin eksportmængde af den undersøgte vare til Unionen siden den tidligere undersøgelse. Samtidig var Kina stadig den næststørste eksportør af elcykler til Unionen i den nuværende undersøgelsesperiode. Heraf fremgår, at Unionen fortsat var et attraktivt marked for eksportører fra Kina.

(189) EU-markedet for elcykler er et af de største i verden og havde et forbrug på 4 979 000 enheder i den nuværende undersøgelsesperiode. Som det redegøres for i anmodningen om en udløbsundersøgelse forventes efterspørgslen efter elcykler desuden at stige i de kommende år (bl.a.) på grund af miljøpolitikkerne i Unionen.

(190) Dertil kommer, at den kinesiske eksport til Unionen fortsatte og tegnede sig for en ikke ubetydelig markedsandel, hvilket viste, at EU-markedet fortsat var og vil forblive attraktivt for kinesiske eksporterende producenter, til trods for de gældende foranstaltninger.

(191) På grundlag af den betydelige overkapacitet i Kina og EU-markedets tiltrækningskraft konkluderede Kommissionen derfor, at det er sandsynligt, at de kinesiske eksporterende producenter vil fortsætte og øge deres eksport af subsidierede elcykler til Unionen i store mængder, hvis de nuværende foranstaltninger udløber.

3.10.3. *Konklusion vedrørende fortsat subsidiering*

(192) I betragtning af sine konklusioner om fortsat subsidiering i den nuværende undersøgelsesperiode og om den sandsynlige udvikling i den stigende eksport til Unionen, hvis foranstaltningerne udløber, konkluderede Kommissionen, at der er stor sandsynlighed for, at det vil føre til fortsat subsidieret import, hvis udligningsforanstaltningerne over for importen af elcykler fra Kina udløber.

4. **SKADE**

4.1. **Definition af EU-erhvervsgrenen og EU-produktion**

(193) I den betragtede periode blev den samme vare fremstillet af 67 producenter i Unionen. De udgør »EU-erhvervsgrenen« som omhandlet i grundforordningens artikel 9, stk. 1.

(194) Den samlede EU-produktion i den nuværende undersøgelsesperiode blev fastsat til ca. 4 560 000 enheder Dette tal blev bestemt på grundlag af tilgængelige oplysninger om EU-erhvervsgrenen, såsom rapporten »The European Bicycle Industry of Market Profile« og en økonomisk undersøgelse foretaget af Confederation of the European Bicycle Industry (»CONEBI«). Tre EU-producenter, der tegnede sig for ca. 23,4 % af den samlede EU-produktion af samme vare, blev udtaget til at indgå i stikprøven, jf. betragtning 11.

4.2. **EU-forbruget**

(195) Kommissionen bestemte EU-forbruget på grundlag af Eurostats importstatistikker og EU-erhvervsgrenens salgsmængde i Unionen som fremlagt af CONEBI.

(196) EU-forbruget udviklede sig således:

Tabel 1

EU-forbrug (antal enheder)

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Samlet EU-forbrug (antal enheder)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indeks	*100*	*112*	*122*	*114*

Kilde: Eurostat og CONEBI.

(197) Det samlede EU-forbrug af elcykler steg fra ca. 4,3 mio. elcykler i 2020 til 5,3 mio. elcykler i 2022. Forbedringer af design og ydeevne kombineret med en større miljøbevidsthed blandt EU-borgerne har ført til en konstant stigning i forbruget af elcykler. I den nuværende undersøgelsesperiode faldt EU-forbruget af elcykler imidlertid med 346 000 enheder i forhold til 2022 efter et fald i efterspørgslen, der opstod nogen tid efter ophævelsen af de sidste covid-19-foranstaltninger i første halvdel af 2022.

4.3. **Import fra Kina**

4.3.1. *Mængde og markedsandel for importen fra Kina*

(198) Kommissionen fastsatte importmængden på grundlag af data fra Eurostat.

(199) Markedsandelen for importen blev fastsat ved at sammenligne importmængderne med EU-forbruget som angivet i tabel 1.

(200) Importen til Unionen fra det pågældende land udviklede sig som følger:

Tabel 2

Importmængde (enheder) og markedsandel

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Importmængde fra Kina (enheder)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indeks	*100*	*205*	*261*	*215*
Markedsandel (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Indeks	*100*	*184*	*214*	*189*

Kilde: Eurostat og CONEBI.

(201) Til trods for de gældende foranstaltninger steg markedsandelen for importen fra Kina fra 2,3 % i 2020 til 4,4 % i den nuværende undersøgelsesperiode.

4.3.2. *Priser på importen fra Kina og prisunderbud*

(202) Kommissionen fastsatte importpriserne på grundlag af data fra Eurostat.

(203) De gennemsnitlige priser på importen til Unionen fra Kina udviklede sig som følger:

Tabel 3

Importpriser (EUR/enhed)

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Kina	294	354	449	298
Indeks	*100*	*120*	*153*	*101*

Kilde: Eurostat.

(204) Gennemsnitspriserne på importen fra Kina var fortsat ekstremt lave i den betragtede periode. I 2020 og 2021 var de priser, som Eurostat indberettede, endnu lavere end de gennemsnitspriser, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse (dvs. mellem 422 EUR og 477 EUR).

(205) Baseret på data fra Eurostat var priserne i 2022 midlertidigt højere, men stadig lavere end de kinesiske importpriser i 2016 (dvs. 477 EUR).

(206) Da de eksporterende producenter i Kina ikke samarbejdede, fastsatte Kommissionen prisunderbuddet i den nuværende undersøgelsesperiode ved at sammenligne:

1) de vejede gennemsnitlige salgspriser for den undersøgte vare, som de stikprøveudtagne EU-producenter forlangte af ikke forretningsmæssigt forbundne kunder på EU-markedet, justeret til et ab fabrik-niveau, og

2) de dertil svarende vejede gennemsnitlige priser på den undersøgte vare fra Kina ved salg til EU-markedet, fastsat på cif-basis (dvs. inklusive omkostninger, forsikringer og fragt), inklusive antidumpingtolden (alle andre virksomheder 62,1 %) og udligningstolden (alle andre virksomheder 17,2 %), med passende justeringer for told (6 %) og omkostninger efter importen (2 %).

(207) Resultatet af sammenligningen blev udtrykt i procent af de stikprøveudtagne EU-producenters omsætning i den nuværende undersøgelsesperiode. Prisunderbuddet varierede fra 68 % til 80 %. Uden tolden udgjorde prisunderbuddet 82,8 %.

4.3.3. *Import fra andre tredjelande end Kina*

(208) Importen af elcykler fra andre tredjelande end Kina kom hovedsagelig fra Taiwan og Vietnam.

(209) Den (aggregerede) importmængde til Unionen samt markedsandelen og prisudviklingen for importen af elcykler fra andre tredjelande udviklede sig således:

Tabel 4

Import fra tredjelande

Land		2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Taiwan	Mængde (enheder)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indeks	*100*	*106*	*118*	*86*
	Markedsandel (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Land		2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
	Gennemsnitspris (EUR/enhed)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indeks	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Mængde (enheder)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indeks	*100*	*106*	*129*	*122*
	Markedsandel (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Gennemsnitspris (EUR/enhed)	542	585	762	790
	Indeks	*100*	*108*	*140*	*146*
I alt for alle tredjelande undtagen det pågældende land	Mængde (enheder)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indeks	*100*	*116*	*131*	*98*
	Markedsandel (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Gennemsnitspris (EUR/enhed)	966	935	1 082	1 258
	Indeks	*100*	*97*	*112*	*130*

Kilde: Eurostat.

(210) Markedsandelen for den samlede import af den undersøgte vare fra andre tredjelande end Kina steg mellem 2020 og 2022 og nåede op på 20,3 % i 2022. I den nuværende undersøgelsesperiode faldt den imidlertid til 16,3 %, hvilket er et lavere niveau end i 2020.

4.4. **EU-erhvervsgrenens økonomiske situation**

4.4.1. *Generelle bemærkninger*

(211) Analysen af EU-erhvervsgrenens økonomiske situation omfattede en vurdering af alle de økonomiske indikatorer, der havde en indflydelse på EU-erhvervsgrenens situation i den betragtede periode.

(212) Som nævnt i betragtning 11 blev der anvendt stikprøveudtagning i forbindelse med vurderingen af EU-erhvervsgrenens økonomiske situation.

(213) I forbindelse med konstateringen af skade skelnede Kommissionen mellem makroøkonomiske og mikroøkonomiske skadesindikatorer. Kommissionen evaluerede de makroøkonomiske indikatorer på grundlag på grundlag af oplysninger fra CONEBI. Disse oplysninger vedrørte samtlige EU-producenter. Kommissionen evaluerede de mikroøkonomiske indikatorer ud fra oplysningerne i spørgeskemabesvarelserne fra de stikprøveudtagne EU-producenter.

(214) De makroøkonomiske indikatorer er: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsudnyttelse, salgsmængde, markedsandel, vækst, beskæftigelse, produktivitet, subsidiemargenens størrelse og genrejsning efter tidligere subsidiering.

(215) De mikroøkonomiske indikatorer er: gennemsnitlige enhedspriser, enhedsomkostninger, arbejdskraftomkostninger, lagerbeholdninger, rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital.

4.4.2. *Makroøkonomiske indikatorer*

4.4.2.1. Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

(216) Den samlede produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse i Unionen udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 5

Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Produktionsmængde (enheder)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indeks	*100*	*125*	*150*	*133*
Produktionskapacitet (enheder)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indeks	*100*	*129*	*130*	*122*
Kapacitetsudnyttelse (%)	59	57	68	64
Indeks	*100*	*97*	*115*	*109*

Kilde: CONEBI, stikprøveudtagne EU-producenter.

(217) Produktionskapaciteten og produktionen i Unionen steg støt i perioden fra 2020 til 2022 som følge af en øget efterspørgsel under covid-19-pandemien. I den nuværende undersøgelsesperiode skete der imidlertid et fald i produktionsmængderne og -kapaciteterne som følge af øget lageropbygning under covid-19, hvor EU-producenterne forventede fortsat salg på et fremskyndet niveau, hvilket ikke blev tilfældet, da efterspørgslen efter covid-19 faldt betydeligt.

4.4.2.2. Salgsmængde og markedsandel

(218) EU-erhvervsgrenens salgsmængde og markedsandel udviklede sig som følger i den betragtede periode:

Tabel 6

Salgsmængde og markedsandel (enheder)

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Samlet salgsmængde på EU-markedet	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indeks	*100*	*108*	*115*	*114*
Markedsandel (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Indeks	*100*	*97*	*95*	*101*

Kilde: CONEBI, stikprøveudtagne EU-producenter.

(219) Salget steg i den betragtede periode, navnlig på grund af en øget efterspørgsel under covid-19-pandemien. Da covid-19-foranstaltningerne blev ophævet, faldt efterspørgslen efter elcykler imidlertid, hvilket resulterede i lavere salgstal i den nuværende undersøgelsesperiode. Desuden havde den økonomiske situation i 2022 og i den nuværende undersøgelsesperiode (navnlig højere energiomkostninger, inflation) ikke blot en virkning for EU-erhvervsgrenen, men også for forbrugerne, og navnlig for forbrugere med mindre købekraft. EU-erhvervsgrenens salg stagnerede derfor i den nuværende undersøgelsesperiode sammenlignet med 2022, mens EU-erhvervsgrenens markedsandel steg med 4,5 procentpoint.

4.4.2.3. Beskæftigelse og produktivitet

(220) Beskæftigelsen og produktiviteten udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 7

Beskæftigelse og produktivitet

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Antal ansatte	8 354	10 972	12 125	10 716
Indeks	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivitet (enheder/ansat)	410	390	424	426
Indeks	*100*	*95*	*103*	*104*

Kilde: CONEBI, stikprøveudtagne EU-producenter.

(221) EU-erhvervsgrenen øgede i den betragtede periode beskæftigelsen med 28 %. Hovedparten af denne stigning fandt sted mellem 2020 og 2022 som følge af en øget efterspørgsel under covid-19-pandemien. I 2023 skete der et fald i antallet af ansatte som følge af faldet i produktionsmængderne. Produktiviteten forblev ret stabil i den betragtede periode.

4.4.2.4. Vækst

(222) Da salget forblev stabilt i den nuværende undersøgelsesperiode i forhold til 2022, mens forbruget faldt, lykkedes det EU-erhvervsgrenen at øge sin markedsandel med 4,5 % i denne periode.

4.4.2.5. Subsidiemargenens størrelse og genrejsning efter tidligere subsidiering

(223) Importen fra Kina i den nuværende undersøgelsesperiode var relativt begrænset og tegnede sig for 4,4 % af EU-forbruget. Indvirkningen af subsidieringens omfang på EU-erhvervsgrenen var derfor ret begrænset.

4.4.3. *Mikroøkonomiske indikatorer*

4.4.3.1. Priser og faktorer, som påvirker priserne

(224) De vejede gennemsnitlige enhedssalgspriser hos de stikprøveudtagne EU-producenter ved salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 8

Salgspriser og produktionsomkostninger i Unionen (EUR/enhed)

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Gennemsnitlig salgspris pr. enhed i Unionen	1 533	1 633	1 719	1 871
Indeks	*100*	*107*	*112*	*122*
Produktionsomkostninger pr. enhed	1 419	1 516	1 589	1 786
Indeks	*100*	*107*	*112*	*126*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter.

(225) De gennemsnitlige salgspriser hos de stikprøveudtagne EU-producenter samt produktionsomkostningerne steg i den betragtede periode, hvilket i 2020 og 2021 hovedsagelig afspejledes i en ændring i varesortimentet og de teknologiske fremskridt inden for elcykler og batterier, mens stigningen i 2022 og den nuværende undersøgelsesperiode også afspejledes i øgede produktionsomkostninger som følge af den generelle økonomiske situation med inflation og højere energiomkostninger.

4.4.3.2. Arbejdskraftomkostninger

(226) De gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger hos de stikprøveudtagne EU-producenter udviklede sig således i den betragtede periode:

Tabel 9

Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indeks	*100*	*110*	*112*	*123*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter.

(227) Til trods for, at der skete et fald i antallet af ansatte i den nuværende undersøgelsesperiode i forhold til 2022, efter et fald i efterspørgslen, steg de gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat støt i den betragtede periode.

4.4.3.3. Lagerbeholdninger

(228) De stikprøveudtagne EU-producenters lagerbeholdninger udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 10

Lagerbeholdninger

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Slutlagre (enheder)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indeks	*100*	*81*	*208*	*533*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter.

(229) Stigningen i lagerbeholdningerne skyldtes den øgede lageropbygning under covid-19, hvor der skete en betydelig stigning i efterspørgslen, kombineret med forsyningskædeproblemerne, da EU-producenterne overbestilte råmaterialer og komponenter for at opfylde produktionskravene. Da først problemerne i forsyningskæden var blevet løst, modtog EU-producenterne imidlertid flere råmaterialer og komponenter, end de havde brug for. Dette blev efterfulgt af et fald i efterspørgslen efter elcykler i den nuværende undersøgelsesperiode sammenlignet med 2022, hvilket efterlod EU-producenterne med meget store lagerbeholdninger ved udgangen af den nuværende undersøgelsesperiode.

4.4.3.4. Rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital

(230) Rentabiliteten, likviditeten, investeringerne og investeringsafkastet hos de stikprøveudtagne EU-producenter udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 11

Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast

	2020	2021	2022	Nuværende undersøgelsesperiode
Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indeks	*100*	*98*	*104*	*72*
Likviditet (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Indeks	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Investeringer (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indeks	*100*	*223*	*209*	*104*
Investeringsafkast (%)	147	127	163	111
Indeks	*100*	*86*	*111*	*75*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter.

(231) Kommissionen beregnede de stikprøveudtagne EU-producenters rentabilitet som nettofortjenesten før skat ved salg af samme vare til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen udtrykt i procent af omsætningen i forbindelse med dette salg. De stikprøveudtagne EU-producenter forblev rentable i den betragtede periode. I den nuværende undersøgelsesperiode faldt rentabiliteten imidlertid på grund af øgede omkostninger.

(232) Den generelt stabile rentabilitet i den betragtede periode gjorde det muligt for EU-erhvervsgrenen at foretage store investeringer.

(233) Nettolikviditeten er et udtryk for EU-producenternes evne til at selvfinansiere deres aktiviteter. Likviditeten faldt betragteligt i den betragtede periode og blev negativ i 2023. Der skete også en forværring af investeringsafkastet, hvilket gjorde det sværere for EU-erhvervsgrenen at rejse kapital og skabe vækst. Dette resulterede i et fald i investeringerne på 50 % i den nuværende undersøgelsesperiode i forhold til 2022.

4.5. **Konklusion vedrørende skade**

(234) I perioden fra 2020 til 2022 sås en støt stigning i makroindikatorer, f.eks. EU-produktion, salg og beskæftigelse, som følge af en øget efterspørgsel under covid-19-pandemien. I den nuværende undersøgelsesperiode faldt produktionsmængderne, kapaciteterne, salget og beskæftigelsen imidlertid som følge af øget lageropbygning under covid-19-pandemien, efterfulgt af et fald i efterspørgslen som følge af ophævelsen af covid-19-foranstaltningerne og ændringen i den økonomiske situation i Unionen, som navnlig var præget af høje energiomkostninger og inflation.

(235) Med hensyn til de mikroøkonomiske indikatorer fastslog undersøgelsen, at rentabiliteten hos EU-producenterne i stikprøven i perioden fra 2020 til 2022 fortsat lå på over 7 %. I den nuværende undersøgelsesperiode faldt EU-erhvervsgrenens rentabilitet imidlertid til 5,4 %. Likviditeten faldt fra 2020 til 2022 og blev negativ i 2023. Der skete også en forværring af investeringsafkastet, hvilket gjorde det sværere for EU-erhvervsgrenen at rejse kapital og skabe vækst.

(236) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at EU-erhvervsgrenen havde genrejst sig efter tidligere skade forårsaget af subsidieret import fra Kina, jf. grundforordningens artikel 8. Der skete imidlertid en forværring i en række skadesindikatorer i den betragtede periode, og EU-erhvervsgrenen befandt sig igen i en økonomisk sårbar situation. Kommissionen undersøgte derfor yderligere sandsynligheden for fornyelse af den skade, som oprindeligt var forårsaget af subsidieret import fra Kina, hvis foranstaltningerne ophæves.

5. SANDSYNLIGHEDEN FOR FORNYET SKADE

(237) Kommissionen analyserede følgende elementer for at fastslå sandsynligheden for fornyet skade, hvis foranstaltningerne ophæves: produktionskapaciteten og den uudnyttede kapacitet i Kina, forholdet mellem eksportpriserne til tredjelande og prisniveauet i Unionen og indvirkningen af potentiel import og prisniveauer på en sådan import fra disse lande på EU-erhvervsgrenens situation.

5.1. **Uudnyttet kapacitet i Kina og EU-markedets tiltrækningskraft**

(238) Som det allerede fremgår af og er beskrevet i afsnit 3.10.1 råder de eksporterende producenter i Kina over betydelig uudnyttet kapacitet, som kan anvendes til at producere den undersøgte vare med henblik på eksport til Unionen, hvis foranstaltningerne får lov at udløbe. De mængder, der kunne eksporteres af kinesiske eksporterende producenter, beløber sig til 73 mio. enheder, hvilket langt overstiger EU-markedets størrelse.

(239) Som det allerede fremgår af og er beskrevet i afsnit 3.10.2 ovenfor er EU-markedet for elcykler et af de største i verden, og efterspørgslen efter elcykler forventes at stige i de kommende år bl.a. på grund af miljøpolitikkerne i Unionen. De kinesiske eksporterende producenter eksporterede til deres vigtigste tredjelandsmarkeder til priser, der lå betydeligt under EU-producenternes gennemsnitlige salgspriser på EU-markedet i den nuværende undersøgelsesperiode. Eksport til Unionen er derfor potentielt langt mere attraktiv for kinesiske eksportører. Det kan derfor med rimelighed forventes, at kinesiske eksporterende producenter vil begynde at eksportere store mængder af den undersøgte vare til Unionen, hvis foranstaltningerne ophæves.

5.2. **Sandsynlige importpriser og indvirkning på EU-erhvervsgrenen**

(240) For at fastslå, hvordan importen fra Kina ville påvirke EU-erhvervsgrenen, hvis foranstaltningerne ophæves, foretog Kommissionen en komparativ prisanalyse uden antisubsidieforanstaltninger.

(241) For at anslå den sandsynlige pris, som kinesiske producenter ville sælge til ved eksport til EU-markedet, foretog Kommissionen en prissammenligning mellem de stikprøveudtagne EU-producenters gennemsnitspris (ab fabrik) og den dertil svarende gennemsnitspris på den undersøgte vare fra Kina ved eksport til tredjelande såsom Det Forenede Kongerige, Tyrkiet, Norge eller Serbien, som har særskilte koder for elcykler og ikke har indført foranstaltninger.

(242) Resultatet af sammenligningen viste, at gennemsnitsprisen på den kinesiske eksport af den pågældende vare til ovennævnte lande varierede fra 210 EUR til 650 EUR, dvs. betydeligt lavere end EU-erhvervsgrenens pris på EU-markedet. Hvis foranstaltningerne får lov at udløbe, er det derfor være sandsynligt, at importen fra Kina vil komme ind på markedet i store mængder lige som i undersøgelsesperioden for den oprindelige undersøgelse og til lave priser, der vil forvolde skade.

(243) På grundlag af ovenstående kan det konkluderes, at en ophævelse af foranstaltningerne sandsynligvis vil medføre en betydelig stigning i den subsidierede import fra Kina til skadevoldende prisniveauer. Som følge heraf vil EU-erhvervsgrenens levedygtighed være alvorligt truet.

6. **UNIONENS INTERESSER**

(244) I henhold til grundforordningens artikel 31 undersøgte Kommissionen, om en opretholdelse af de gældende antisubsidieforanstaltninger ville være i strid med Unionens interesser som helhed. Unionens interesser blev fastlagt på grundlag af en vurdering af alle de forskellige involverede parters interesser, dvs. EU-erhvervsgrenens, importørernes og brugernes interesser.

6.1. **EU-erhvervsgrenens interesser**

(245) Undersøgelsen viste, at hvis foranstaltningerne udløber, vil det have en negativ virkning for EU-erhvervsgrenen. Foranstaltningerne har genskabt lige konkurrencevilkår på EU-markedet. Dette har gjort det muligt for nye virksomheder at komme ind på markedet, navnlig i lavpris- og mellemprissegmentet. Antallet af kendte EU-producenter af elcykler blev næsten fordoblet fra ca. 37 i 2020 til 67 i 2023 på trods af udfordringer som følge af den økonomiske situation i 2022-2023. Antallet af elcykler, der produceres i Unionen, steg med mere end 1 mio. mellem 2020 (3,4 mio.) og 2023 (4,5 mio.) og forventes at stige yderligere. Antallet af direkte ansatte er steget fra ca. 3 500 i den oprindelige undersøgelsesperiode til næsten 11 000 i den nuværende undersøgelsesperiode.

(246) En ophævelse af udligningsforanstaltningerne vil udgøre en stor risiko for EU-producenterne, navnlig for dem, der leverer til lavpris- og mellemprissegmentet for elcykler, som omfatter mange mindre producenter i hele EU-erhvervsgrenen.

(247) Den sårbare situation forværres af, at elcykelproduktionen er yderst kapitalintensiv, fordi der til enhver tid er behov for betydelige lagre af cykeldele for at opretholde produktionen. Desuden har EU-producenterne i løbet af de seneste år foretaget store investeringer i bæredygtig og miljøvenlig produktion og produktforbedringer. Ophævelsen af antisubsidieforanstaltningerne vil blokere for udviklingen af praktisk teknisk specialviden med henblik på anvendelse af de ultimative højteknologier, herunder automatisering og nye materialer.

(248) Desuden er Unionens elcykelindustri ifølge anmodningen om en udløbsundersøgelse en af de største grønne industrier, idet mere end 1 000 små og mellemstore virksomheder (SMV'er) har skabt ca. 80 000 job, jf. rapporten fra 2024 om den europæiske cykelindustri. Dette omfatter job i direkte og indirekte produktionsjob, leverandørindustrier, inden for cykeltilbehør og som cykelforhandlere osv.

(249) På grundlag af ovenstående er det derfor i EU-erhvervsgrenens interesse, at foranstaltningerne forlænges.

6.2. **Samlevirksomhedernes interesser**

(250) Kommissionen kontaktede alle kendte brugere og ikke forretningsmæssigt forbundne importører.

(251) Efter indledningen var den eneste part, der gav sig til kende og fremsatte bemærkninger på vegne af otte mindre virksomheder i Unionen, en ad hoc-gruppe, der samler dele til elcykler, som er importeret fra Kina og andre tredjelande. Deres vigtigste bemærkning vedrørte gennemførelsen af foranstaltningerne over for importen af (konventionelle) cykeldele fra Kina, som skaber usikkerhed om de retlige regler for import af komponenter til elcykler og dermed gør det vanskeligt at importere elcykeldele, som ikke er omfattet af foranstaltninger. Gruppen modsatte sig forlængelsen af foranstaltningerne, hovedsagelig på grund af de nuværende problemer med importen af komponenter kombineret med risikoen for, at foranstaltningerne udvides til at omfatte disse komponenter til elcykler, og hævdede, at anvendelse af markedsovervågning til at kontrollere, at importen fra Kina overholder alle relevante forskrifter, ville være mere effektiv til at imødegå illoyal import af elcykler fra Kina, som ofte er ulovlige og usikre.

(252) Kommissionen fandt det imidlertid urealistisk, at markedsovervågning og lovgivningsmæssige foranstaltninger alene kan forhindre skade forårsaget af import af subsidierede elcykler fra Kina. Problemstillinger vedrørende toldmyndighedernes håndhævelse i tilknytning til import af komponenter til elcykler kan heller ikke begrunde, at foranstaltningerne, som har opnået den tilsigtede virkning, bringes til ophør. Under alle omstændigheder falder håndhævelsen af foranstaltninger uden for undersøgelsens anvendelsesområde.

(253) Efter fremlæggelsen af oplysninger gentog ad hoc-gruppen de samme påstande. Den argumenterede for, at Kommissionen bør fokusere på at skærpe markedsovervågningen, snarere end at forlænge handelsbeskyttelsesforanstaltninger, med det formål at tackle de grundlæggende årsager til markedsfordrejninger og sikre lige konkurrencevilkår for alle interessenter. Ad hoc-gruppen var af den opfattelse, at handelsbeskyttelsesforanstaltninger på utilsigtet vis skaber en lovramme, som fremmer usikre cykler af ringe standard, samtidig med, at den gør livet besværligt for seriøse elcykelproducenter fra Kina med langsigtede ambitioner på EU-markedet.

(254) Kommissionen fandt, at ad hoc-gruppens argumenter allerede var blevet behandlet i betragtning 251. Da der ikke blev fremsat nye væsentlige bemærkninger vedrørende disse spørgsmål, blev konklusionen i betragtning 252 bekræftet.

(255) Ad hoc-gruppen argumenterede også for, at en ophævelse af handelsbeskyttelsesforanstaltningerne ikke ville føre til en betydelig stigning i skadevoldende import, da de hævdede, at en beskeden markedsandel på 4,4 %, som den kinesiske import tegnede sig for i NUP, underminerede påstanden om, at kinesisk import udgør en betydelige trussel.

(256) Kommissionen var af den opfattelse, at stigningen i markedsandelen til 4,4 % i NUP fandt sted i en situation, hvor der var indført handelsbeskyttelsesforanstaltninger. På grund af handelsbeskyttelsesforanstaltningerne steg markedsandelen for importen fra Kina kun med 2,1 procentpoint i den betragtede periode. I betragtning af EU-markedets tiltrækningskraft, produktionskapaciteten og den uudnyttede kapacitet i Kina samt forholdet mellem priserne på eksport til tredjelande og prisniveauet i Unionen, konkluderede Kommissionen, at der ville ske en betydelig stigning i dumpingimporter fra Kina til skadevoldende prisniveauer, hvis foranstaltningerne blev ophævet. Påstanden blev derfor afvist.

(257) Ad hoc-gruppen hævdede desuden, at Kommissionen anvendte ubekræftede oplysninger og påstande, hvilket går ud over undersøgelsens uvildighed, navnlig de påstande, som var blevet fremsat af ansøgeren.

(258) Som nævnt i betragtning 33 og 34 ovenfor anvendte Kommissionen grundforordningens artikel 28, idet graden af samarbejde fra producenter af elektriske cykler i Kina var utilstrækkelig til at træffe repræsentative konklusioner med henblik på denne udløbsundersøgelse, og i betragtning af den manglende samarbejdsvilje fra GOC og andre relevante parter i Kina, valgte Kommissionen i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28 at anvende de foreliggende faktiske oplysninger. Derfor blev konklusionerne vedrørende sandsynligheden for fortsat subsidiering og sandsynligheden for fornyet skade baseret på foreliggende faktiske oplysninger, navnlig oplysninger, som blev indsendt sammen med anmodningen om fornyet undersøgelse, oplysninger, som blev indhentet hos samarbejdsvillige parter i løbet af undersøgelsen (dvs. ansøgeren og de stikprøveudtagne EU-producenter), oplysninger, der kommer fra Kommissionens konklusioner i den oprindelig undersøgelse, konklusioner fra den seneste antisubsidieundersøgelse, som Kommissionen har gennemført med hensyn til tilskyndede industrier i Kina, og arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om væsentlige fordrejninger. Alle oplysninger, som blev indsendt af de stikprøveudtagne EU-producenter, blev grundigt gennemgået. Påstanden blev derfor afvist.

6.3. **Brugernes og ikke forretningsmæssigt forbundne importørers interesser**

(259) Ingen brugere eller ikke forretningsmæssigt forbundne importører gav sig til kende og samarbejdede i forbindelse med denne undersøgelse ved at indsende en spørgeskemabesvarelse ud over ovennævnte bemærkninger. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen havde adgang til, fandt den, at der ikke var beviser, som strider imod konklusionen i den oprindelige undersøgelse om, at de negative virkninger for ikke forretningsmæssigt forbundne importører ikke kan betragtes som uforholdsmæssigt store, og at de afbødes, da der findes alternative forsyningskilder. De positive virkninger af udligningsforanstaltningerne for EU-markedet, navnlig for EU-erhvervsgrenen, opvejede de potentielle negative virkninger for andre interessegrupper. Undersøgelsen bekræftede ganske rigtigt, at der foruden Kina i stigende grad findes andre forsyningskilder fra tredjelande. Kommissionen konkluderede derfor, at en videreførelse af foranstaltningerne ikke vil være uforholdsmæssigt skadelig for brugere og importører.

(260) Efter fremlæggelsen af oplysninger hævdede en enkelt interesseret part, at hvis foranstaltningerne ikke ophæves, vil elcykler fortsat have en unødvendigt høj pris og være mindre tilgængelige for brugerne. Parten hævdede, at hvis foranstaltningerne ophæves, vil faldet i prisen på elcykler føre til en betydelig stigning i salget af elcykler. Kommissionen fandt ikke, at lavere priser nødvendigvis fører til et øget sal, idet sikkerhed, kvalitet, pålidelighed og service også er kriterier, foruden prisen, som brugerne overvejer ved køb af en elcykel. Hvis foranstaltningerne ophæves, vil dette have en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens økonomiske situation, hvilket igen vil påvirke innovation og produktudvalget og medføre færre valg for brugerne. Påstanden blev derfor afvist.

6.4. **Konklusion vedrørende Unionens interesser**

(261) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at der ikke var tvingende årsager til, at det ikke var i Unionens interesse til at opretholde de gældende foranstaltninger over for importen af den undersøgte vare med oprindelse i Kina.

7. **ANTISUBSIDIEFORANSTALTNINGER**

(262) På grundlag af Kommissionens konklusioner om sandsynligheden for fortsat subsidiering, fornyet skade og Unionens interesser bør antisubsidieforanstaltningerne over for importen af elcykler med oprindelse i Kina opretholdes.

(263) For at minimere risikoen for omgåelse som følge af forskellene på toldsatserne er der behov for særlige foranstaltninger, som kan sikre anvendelsen af den individuelle udligningstold. Anvendelsen af individuel udligningstold finder kun anvendelse ved fremlæggelse af en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder. Fakturaen skal overholde kravene i denne forordnings artikel 1, stk. 3. Indtil en sådan faktura er fremlagt, bør importen være omfattet af den udligningstold, der gælder for »Al anden import med oprindelse i Kina«.

(264) Selv om det er nødvendigt at fremlægge denne faktura for toldmyndighederne i medlemsstaterne, således at de kan anvende de individuelle udligningstoldsatser på importen, er fakturaen ikke det eneste element, som toldmyndighederne skal tage i betragtning. Selv hvis det antages, at en sådan faktura opfylder alle kravene i denne forordnings artikel 1, stk. 3, skal medlemsstaternes toldmyndigheder foretage deres sædvanlige kontrol og kan i lighed med alle andre tilfælde kræve yderligere dokumenter (forsendelsesdokumenter mv.) for at kontrollere, at oplysningerne i erklæringen er korrekte, og sikre, at den efterfølgende anvendelse af den lavere toldsats er berettiget i henhold til toldlovgivningen.

(265) Hvis der er en betydelig mængdemæssig stigning i importen til Unionen fra en af de virksomheder, der drager fordel af lavere individuelle toldsatser, efter videreførelsen af foranstaltningerne, kan en sådan mængdemæssig stigning i sig selv betragtes som en ændring af handelsmønstret som følge af videreførelsen af foranstaltninger, jf. grundforordningens artikel 23, stk. 1. Under sådanne omstændigheder og forudsat, at betingelserne er opfyldt, kan der indledes en antiomgåelsesundersøgelse. Ved denne undersøgelse kan det bl.a. overvejes, om det bliver nødvendigt at fjerne individuelle toldsatser og følgelig pålægge en landsdækkende told.

(266) De individuelle udligningstoldsatser for de virksomheder, der er udtrykkeligt nævnt i denne forordning, gælder kun for importen af den undersøgte vare med oprindelse i Kina, som er fremstillet af nævnte retlige enheder. Importen af den undersøgte vare, produceret af andre virksomheder, som ikke er udtrykkeligt nævnt i denne forordnings dispositive del, herunder enheder, der er forretningsmæssigt forbundet med de udtrykkeligt nævnte enheder, bør være omfattet af toldsatsen for »Al anden import med oprindelse i Folkerepublikken Kina". De bør ikke være omfattet af nogen af de individuelle udligningstoldsatser.

(267) En virksomhed kan anmode om, at den individuelle toldsats anvendes, hvis den senere ændrer navnet på sin enhed. Anmodningen skal rettes til Kommissionen ([88]). Anmodningen skal indeholde alle relevante oplysninger, som gør det muligt at dokumentere, at ændringen ikke påvirker virksomhedens ret til at være omfattet af den toldsats, der gælder for virksomheden. Hvis ændringen af virksomhedens navn ikke påvirker dens ret til at drage fordel af den toldsats, der finder anvendelse på den, vil der blive offentliggjort en ændringsforordning med oplysninger om navneændringen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

(268) I henhold til artikel 109 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2024/2509 ([89]) om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget er rentesatsen, når et beløb skal tilbagebetales som følge af en dom afsagt af Den Europæiske Unions Domstol, den sats, som Den Europæiske Centralbank anvender på sine vigtigste refinansieringstransaktioner, og som offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, C-udgaven, den første kalenderdag i hver måned.

(269) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 15, stk. 1, i forordningen (EU) 2016/1036 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Der indføres en endelig udligningstold på importen af pedalcykler med elektrisk hjælpemotor med oprindelse i Folkerepublikken Kina, i øjeblikket henhørende under KN-kode 8711 60 10 og ex 8711 60 90 (Taric-kode 8711 60 90 10).

2. Den endelige udligningstoldsats fastsættes til følgende af nettoprisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, for de i stk. 1 omhandlede varer, som fremstillet af følgende virksomheder:

Oprindelsesland	Virksomhed	Endelig udligningstold	Taric-tillægskode
Folkerepublikken Kina	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Handel, Direktorat G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgien.

([89]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2024/2509 af 23. september 2024 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget (omarbejdning) (EUT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Oprindelsesland	Virksomhed	Endelig udligningstold	Taric-tillægskode
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd og Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	10,7 %	C463
	Andre samarbejdsvillige virksomheder, der er angivet i bilag I	9,2 %	Se bilag I
	Virksomheder, der ikke samarbejdede i den oprindelige antisubsidieforordning, men som samarbejdede i forbindelse med den sideløbende oprindelige antidumpingundersøgelse, der er angivet i bilag II	17,2 %	Se bilag II
	Al anden import med oprindelse i Folkerepublikken Kina	17,2 %	C999

3. Anvendelsen af de individuelle toldsatser, der er anført for virksomhederne i stk. 2, er betinget af, at der fremlægges en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder; handelsfakturaen skal indeholde en erklæring, der er dateret og underskrevet af én af de ansatte i den enhed, der har udstedt handelsfakturaen, med angivelse af den pågældendes navn og funktion og med følgende ordlyd: »Undertegnede bekræfter, at den (mængde) af (den undersøgte vare), der er solgt til eksport til Den Europæiske Union, og som er omfattet af denne faktura, blev fremstillet af (virksomhedens navn og adresse) (Taric-tillægskode) i [det pågældende land]. Jeg erklærer, at oplysningerne i denne faktura er fuldstændige og korrekte.« Hvis der ikke fremlægges en sådan faktura, anvendes toldsatsen for »alle andre virksomheder«.

4. I de tilfælde, hvor udligningstolden er blevet fratrukket antidumpingtolden for visse eksporterende producenter, skal anmodninger om tilbagebetaling i henhold til artikel 21 i forordning (EU) 2016/1037 også medføre en vurdering af den dumpingmargen, der var gældende for den pågældende eksporterende producent under perioden for undersøgelsen for tilbagebetaling. Det beløb, der skal tilbagebetales til ansøgeren, kan ikke overstige forskellen mellem den opkrævede told og den kombinerede udlignings- og antidumpingtold, der blev fastsat i forbindelse med undersøgelsen vedrørende refusion.

5. De gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. januar 2025.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

Navn	Provins	Taric-tillægskode
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 Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

Navn	Provins	Taric-tillægskode
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. and 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., and Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.,	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

BILAG II

Navn	Provins	Taric-tillægskode
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Beijing Tsinova 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
Everestt 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