Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/114

24.1.2025

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2025/114 VAN DE COMMISSIE

van 23 januari 2025

tot instelling van een definitief compenserend recht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 18 van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ([1]) ("de basisverordening"), en met name artikel 18,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

1.1. Geldende maatregelen

(1) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72 van de Commissie ([2]) ("de oorspronkelijke maatregelen") heeft de Europese Commissie ("de Commissie") een compenserend recht ingesteld op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("de VRC" of "het betrokken land" of "China"). De thans geldende compenserende rechten variëren van 3,9 % tot 17,2 %. Het onderzoek dat tot de instelling van de oorspronkelijke maatregelen heeft geleid, wordt hierna aangeduid als "het oorspronkelijke onderzoek".

(2) Naar aanleiding van het arrest van het Gerecht van 27 april 2022 in zaak T-243/19 werden de compenserende rechten bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/610 van de Commissie ([3]) in maart 2023 opnieuw ingesteld ten aanzien van Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd Het opnieuw ingestelde recht werd vastgesteld op hetzelfde niveau als in de oorspronkelijke verordening. De momenteel geldende compenserende rechten zijn derhalve de rechten die zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72.

(3) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/73 van de Commissie ([4]) stelde de Commissie tegelijkertijd definitieve antidumpingmaatregelen in op de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China. De thans geldende antidumpingrechten variëren van 9,9 % tot 70,1 %.

1.2. Opening van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen

(4) Op 17 januari 2024 heeft de Commissie op grond van artikel 18 van de basisverordening een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen geopend met betrekking tot de invoer in de Unie van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China. Zij heeft daartoe een bericht van opening gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([5]) ("het bericht van opening").

([1]) PB L 176 van 30.6.2016, blz. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.
([2]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72 van de Commissie van 17 januari 2019 tot instelling van een definitief compenserend recht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 16 van 18.1.2019, blz. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([3]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/610 van de Commissie van 17 maart 2023 tot hernieuwde instelling van een definitief compenserend recht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China wat betreft Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd naar aanleiding van het arrest van het Gerecht in zaak T-243/19 (PB L 80 van 20.3.2023, blz. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).
([4]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/73 van de Commissie van 17 januari 2019 tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 16 van 18.1.2019, blz. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([5]) Bericht van opening van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de antisubsidiemaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) De Commissie heeft het onderzoek geopend naar aanleiding van een verzoek om een nieuw onderzoek dat op 16 oktober 2023 was ingediend door de European Bicycle Manufacturers Association ("het verzoek" en "de indiener van het verzoek") namens de bedrijfstak van de Unie voor elektrische fietsen in de zin van artikel 10, lid 6, van de basisverordening. Het verzoek bevatte bewijsmateriaal waaruit bleek dat voortzetting van subsidiëring en herhaling van schade voor de bedrijfstak van de Unie waarschijnlijk was en dat voldoende werd geacht om het onderzoek te openen.

(6) Voorafgaand aan de opening van het nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen stelde de Commissie overeenkomstig artikel 10, lid 7, van de basisverordening de Chinese overheid ([6]) ervan in kennis dat zij een met het nodige bewijsmateriaal gestaafd verzoek had ontvangen en nodigde zij haar uit voor overleg. De Chinese overheid heeft niet gereageerd en er heeft dan ook geen overleg plaatsgevonden.

1.3. **Tijdvak van het nieuwe onderzoek en beoordelingsperiode**

(7) Het onderzoek naar de subsidiëring en de schade had betrekking op de periode van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 ("tijdvak van het nieuwe onderzoek" of "TNO"). Het onderzoek van de ontwikkelingen die relevant zijn voor de beoordeling van de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van schade had betrekking op de periode van 1 januari 2020 tot het einde van het tijdvak van het nieuwe onderzoek ("de beoordelingsperiode").

1.4. **Belanghebbenden**

(8) In het bericht van opening is de belanghebbenden verzocht contact met de Commissie op te nemen om aan het onderzoek mee te werken. Daarnaast heeft de Commissie specifiek de indiener van het verzoek, alle haar bekende producenten in de Unie, de haar bekende producenten in de VRC alsmede de autoriteiten van de VRC en de haar bekende betrokken importeurs, gebruikers en verenigingen op de hoogte gesteld van de opening van het onderzoek en hen uitgenodigd daaraan mee te werken.

(9) De belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de opening van het nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen en een hoorzitting aan te vragen met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures. Een ad-hocgroep maakte zich kenbaar en diende opmerkingen in namens acht ondernemingen die uit de VRC en andere derde landen ingevoerde onderdelen van elektrische fietsen in de Unie assembleren. Deze opmerkingen hadden geen betrekking op de opening van het onderzoek als zodanig en zijn behandeld in punt 6 over het belang van de Unie. Deze groep verzocht ook te worden gehoord door de Commissie; de hoorzitting vond plaats op 30 april 2024.

1.5. **Samenstelling van een steekproef**

(10) In het bericht van opening verklaarde de Commissie dat zij mogelijk een steekproef van de belanghebbenden zou samenstellen overeenkomstig artikel 27 van de basisverordening.

1.5.1. *Steekproef van producenten in de Unie*

(11) In het bericht van opening heeft de Commissie verklaard dat zij had besloten het onderzoek tot een redelijk aantal producenten in de Unie te beperken door gebruik te maken van een steekproef. Bij het samenstellen van de steekproef is zij uitgegaan van de grootste representatieve productiehoeveelheid die binnen de beschikbare tijd redelijkerwijs kon worden onderzocht.

(12) Overeenkomstig artikel 27 van de basisverordening verzocht de Commissie de belanghebbenden opmerkingen te maken over de voorlopige steekproef. De Commissie heeft geen opmerkingen over de voorlopige steekproef ontvangen. De steekproef werd representatief geacht voor de bedrijfstak van de Unie.

1.5.2. *Steekproef van importeurs*

(13) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, verzocht de Commissie niet-verbonden importeurs de in het bericht van opening gevraagde informatie te verstrekken.

(14) Geen enkele niet-verbonden importeur heeft het steekproefformulier ingevuld teruggestuurd.

([6]) De term "Chinese overheid" wordt in deze verordening in brede zin gebruikt en omvat de Staatsraad en alle ministeries, departementen, agentschappen en instanties op centraal, regionaal of lokaal niveau.

1.5.3. *Steekproef van producenten-exporteurs in de VRC*

(15) Om te beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, om deze te kunnen samenstellen, verzocht de Commissie alle haar bekende producenten in de VRC de in het bericht van opening gevraagde informatie te verstrekken. Daarnaast heeft de Commissie de Vertegenwoordiging van de Volksrepubliek China bij de Europese Unie verzocht eventuele andere producenten die geïnteresseerd zouden kunnen zijn in medewerking aan het onderzoek, te identificeren en/of contact met hen op te nemen.

(16) Slechts twee producenten-exporteurs in de Volksrepubliek China antwoordden op de steekproef. Een steekproef werd daarom niet noodzakelijk geacht. Deze twee ondernemingen samen echter goed voor minder dan 0,1 % van de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen wat betreft i) de uitvoer naar de Unie, ii) de binnenlandse verkoop, en iii) de Chinese productiecapaciteit in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. De Commissie was derhalve van oordeel dat deze twee ondernemingen voor het nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen niet als representatief voor de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen konden worden beschouwd en dat hun bedrijfsspecifieke informatie niet als basis kon dienen voor representatieve bevindingen met betrekking tot alle uitvoer uit de VRC naar de Unie.

(17) Bijgevolg heeft de Commissie geconcludeerd dat de medewerking van producenten van elektrische fietsen in de VRC ontoereikend was om tot representatieve bevindingen te komen, en heeft zij de twee ondernemingen en de autoriteiten van de Volksrepubliek China ervan in kennis gesteld dat zij voornemens was artikel 28 van de basisverordening toe te passen en haar bevindingen inzake voortzetting of herhaling van subsidiëring en schade met betrekking tot de invoer uit de Volksrepubliek China op de beschikbare gegevens te baseren.

1.6. **Antwoorden op de vragenlijsten en controlebezoeken**

(18) De Commissie heeft de twee ondernemingen die een antwoord op de steekproef hadden verstrekt, verzocht contact op te nemen met de diensten van de Commissie indien zij voornemens waren een antwoord op de vragenlijst in te vullen, ondanks hun gebrek aan representativiteit voor de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen (zie hierboven). Bij de opening van het onderzoek werd een kopie van de vragenlijsten in het dossier voor inzage door belanghebbenden en op de website van DG Handel beschikbaar gesteld. Deze vragenlijst werd niet beantwoord.

(19) Op 12 februari 2024 zond de Commissie de Chinese overheid een vragenlijst toe. De Chinese overheid werd ook verzocht specifieke vragenlijsten door te sturen naar i) de Chinese Export & Credit Insurance Corporation ("Sinosure"), ii) producenten en distributeurs van motoren voor elektrische fietsen, accu's en andere onderdelen van elektrische fietsen, en iii) banken en andere financiële instellingen waarvan de Chinese overheid weet dat zij leningen aan de betrokken bedrijfstak hebben verstrekt.

(20) De Commissie heeft geen antwoorden op bovengenoemde vragenlijsten ontvangen. Dienovereenkomstig deelde de Commissie de Chinese overheid bij verbale nota van 5 april 2024 mee dat zij voornemens was artikel 28 van de basisverordening toe te passen met betrekking tot de informatie die werd gevraagd in de aan de Chinese overheid toegezonden vragenlijsten, en verzocht zij de Chinese overheid hierover opmerkingen te maken. Er werden geen opmerkingen ontvangen.

(21) De Commissie heeft alle gegevens verzameld en gecontroleerd die zij nodig achtte om vast te stellen of voortzetting of herhaling van dumping en schade waarschijnlijk was, en om het belang van de Unie te bepalen. Krachtens artikel 26 van de basisverordening zijn controlebezoeken ter plaatse verricht bij de volgende ondernemingen:

producenten in de Unie:

— Cube Bikes, Duitsland;

— Accell Hunland, Hongarije;

— Cross, Bulgarije.

1.7. **Mededeling van feiten en overwegingen**

(22) Op 25 oktober 2024 heeft de Commissie de belangrijkste feiten en overwegingen meegedeeld op basis waarvan zij voornemens was de van kracht zijnde compenserende rechten te handhaven. Alle partijen konden binnen een bepaalde termijn opmerkingen indienen ten aanzien van de mededeling van feiten en overwegingen.

(23) Verschillende belanghebbenden hebben opmerkingen ingediend, die door de Commissie in overweging zijn genomen en in de punten 2.3, 3.9 en 6 worden behandeld. Een door één partij ingediend verzoek om een hoorzitting werd ingewilligd.

2. **ONDERZOCHT PRODUCT, BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT**

2.1. **Onderzocht product**

(24) Het onderzochte product is hetzelfde als in het oorspronkelijke onderzoek, namelijk fietsen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor ("elektrische fietsen", momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8711 60 10 en ex 8711 60 90) (Taric-code 8711 60 90 10).

2.2. **Betrokken product**

(25) Het betrokken product in dit onderzoek is het onderzochte product van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

2.3. **Soortgelijk product**

(26) In dit nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen wordt bevestigd wat in het oorspronkelijke onderzoek was vastgesteld, namelijk dat de volgende producten dezelfde fysieke en technische basiskenmerken hebben en dezelfde basistoepassingen hebben:

— het betrokken product bij uitvoer naar de Unie;

— het onderzochte product dat wordt vervaardigd en verkocht op de binnenlandse markt van de Volksrepubliek China;

— het onderzochte product dat door de producenten-exporteurs wordt vervaardigd en aan de rest van de wereld wordt verkocht, en

— het in de Unie door de bedrijfstak van de Unie vervaardigde en verkochte onderzochte product.

(27) Deze producten worden derhalve beschouwd als soortgelijke producten in de zin van artikel 2, punt c), van de basisverordening.

(28) Na de mededeling van feiten en overwegingen voerde één partij aan dat de Commissie moet specificeren dat de onderdelen die door de vrijgestelde importeurs worden ingevoerd en/of afkomstig zijn van de krachtens Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1279 van de Commissie ([7]) vrijgestelde buitenlandse exporteurs, niet als betrokken product moeten worden beschouwd. Volgens deze partij moet worden verduidelijkt dat onderdelen van het betrokken product die bestemd zijn om voor het betrokken product te worden gebruikt, niet aan compenserende rechten onderworpen zijn indien zij afzonderlijk worden ingevoerd.

(29) De Commissie was van oordeel dat een dergelijke verduidelijking niet gerechtvaardigd was, aangezien delen niet vallen onder de maatregelen waarop dit nieuwe onderzoek betrekking heeft. Op grond daarvan werd het argument afgewezen.

([7]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1279 van de Commissie van 8 mei 2024 betreffende vrijstellingen van het uitgebreide antidumpingrecht op bepaalde delen van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China uit hoofde van Verordening (EG) nr. 88/97 van de Commissie (PB L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN VOORTZETTING VAN SUBSIDIËRING

(30) Overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening, en zoals vermeld in het bericht van opening, heeft de Commissie onderzocht of voortzetting van subsidiëring waarschijnlijk is indien de bestaande maatregelen komen te vervallen.

3.1. Niet-medewerking en gebruik van beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 28, lid 1, van de basisverordening

(31) Op 12 februari 2024 zond de Commissie de Chinese overheid een vragenlijst toe. De Chinese overheid werd ook verzocht specifieke vragenlijsten door te sturen naar i) de Chinese Export & Credit Insurance Corporation ("Sinosure"), ii) producenten en distributeurs van motoren voor elektrische fietsen, accu's en andere onderdelen van elektrische fietsen, en iii) banken en andere financiële instellingen waarvan de Chinese overheid weet dat zij leningen aan de betrokken bedrijfstak hebben verstrekt.

(32) De Commissie heeft geen antwoorden op bovengenoemde vragenlijsten ontvangen. Dienovereenkomstig deelde de Commissie de Chinese overheid bij verbale nota van 5 april 2024 mee dat zij voornemens was artikel 28 van de basisverordening toe te passen met betrekking tot de informatie die werd gevraagd in de aan de Chinese overheid toegezonden vragenlijsten, en verzocht zij de Chinese overheid hierover opmerkingen te maken. Er werden geen opmerkingen ontvangen.

(33) Aangezien de medewerking van producenten van elektrische fietsen in de VRC ontoereikend was om tot representatieve bevindingen te komen in het kader van dit nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen (zie de overwegingen 16 en 17) en gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en andere relevante partijen in de VRC die om de hierboven beschreven informatie was verzocht, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening gebruikgemaakt van de beschikbare gegevens om vast te stellen of voortzetting van subsidiëring van de bedrijfstak voor elektrische fietsen in de VRC waarschijnlijk is.

(34) Daarom heeft de Commissie voor haar analyse alle gegevens gebruikt waarover zij beschikte, in het bijzonder:

(a) de in het verzoek verstrekte informatie;

(b) de bevindingen van de Commissie in het oorspronkelijke onderzoek zoals uiteengezet in Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72;

(c) bevindingen van de meest recente antisubsidieonderzoeken van de Commissie met betrekking tot aangemoedigde bedrijfstakken in China, zoals gestreken fijn papier ([8]), warmgewalst plat staal ([9]), glasvezel ([10]) en optischevezelkabels ([11]), waarin soortgelijke subsidies werden onderzocht;

(d) het werkdocument van de diensten van de Commissie met de titel "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" ("het rapport over China") ([12]).

([8]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1647 van de Commissie van 21 augustus 2023 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaald gestreken fijn papier van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 18 van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 207 van 22.8.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1123 van de Commissie van 7 juni 2023 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of ander gelegeerd staal, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 18 van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 148 van 8.6.2023, blz. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/328 van de Commissie van 24 februari 2021 tot instelling van een definitief compenserend recht op continuglasvezelproducten van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 18 van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 65 van 25.2.2021, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Uitvoeringsverordening (EU) 2022/72 van de Commissie van 18 januari 2022 tot instelling van definitieve compenserende rechten op optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2011 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 12 van 19.1.2022, blz. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Inleidende opmerkingen over de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen**

(35) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie de visie van de Chinese overheid vast om belangrijke bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor elektrische fietsen, te verbeteren en bevorderen aan de hand van de uitvoering van verschillende plannen op nationaal, lokaal en sectoraal niveau. Met name het 13e vijfjarenplan voor de nationale economische en sociale ontwikkeling van de VRC voor de jaren 2016-2020 ("het 13e vijfjarenplan") omvatte voertuigen op nieuwe energiebronnen als strategische bedrijfstak ([13]), terwijl in het ontwikkelingsplan voor de lichte industrie voor dezelfde periode (2016-2020) — dat door de Chinese overheid werd opgesteld om het 13e vijfjarenplan uit te voeren — en in de mededeling "Made in China 2025" specifiek de bedrijfstakken voor elektrische fietsen en voor accu's als belangrijke bedrijfstakken zijn aangemerkt.

(36) Zoals beschreven in de oorspronkelijke verordening ([14]), vereiste het ontwikkelingsplan voor de lichte industrie voor de bedrijfstak voor fietsen en elektrische fietsen "Techniek voor verbeterde technologie", door middel van de "Industrialisering van fietsen vervaardigd uit nieuwe materialen, de technische transformatie van de intelligente, milieuvriendelijke en energiezuinige productieketen voor fietsen en essentiële onderdelen". In dit plan werd ook aanbevolen "de fietsenindustrie te stimuleren om zich te ontwikkelen in de richting van lichtgewicht fietsen, een gediversifieerd en modieus aanbod en intelligente producten; te zorgen voor versnelling van O & O en de toepassing van hoogwaardige lichte materialen, transmissies, aandrijfsystemen, nieuwe energiebronnen, intelligente sensortechnologie en technologie van het internet der dingen; zich toe te spitsen op de ontwikkeling van gediversifieerde fietsen die geschikt zijn voor populaire en vrijetijdsdoeleinden, lichaamsbeweging en fitness, lange afstandsritten, die op een hoogwaardige manier kunnen worden opgevouwen, en de compatibiliteit van deze elektrische fietsen met standaard en intelligente elektrische fietsen met een lithiumionaccu.". In het ontwikkelingsplan voor de lichte industrie werden bovendien enkele concrete beleidsmaatregelen ter bevordering van de belangrijkste bedrijfstakken vermeld, zoals de bedrijfstakken voor elektrische fietsen en voor accu's. In het plan werd met name verwezen naar maatregelen zoals een versterkte hervorming van de markttoegang, de verhoging van de ondersteuning door middel van financieel en fiscaal beleid, en financiële steun.

(37) Voorts werd op het specifieke niveau van de bedrijfstak voor fietsen in het 13e vijfjarenplan voor de bedrijfstak voor fietsen en elektrische fietsen (2016-2020), dat door de China Bicycle Association ("CBA") werd gepubliceerd, de bedrijfstak voor fietsen tot de opkomende bedrijfstakken gerekend en werd het volgende gesteld: "De opkomende bedrijfstakken zijn bevorderd tot het niveau van nationale strategie; het gaat hierbij om bedrijfstakken zoals nieuwe energiebronnen, nieuwe materialen, internet, energiebesparing en milieubescherming en informatietechnologie, en het is voor traditionele bedrijfstakken dus een onvermijdelijke trend geworden om toe te treden tot het midden- en hoge segment. Met name nu de vijfde plenaire sessie heeft besloten om de koolstofarme ontwikkeling van verkeer en transport te bevorderen en milieuvriendelijk reizen per fiets te stimuleren, zal de bedrijfstak voor fietsen zeker de vruchten plukken van de nieuwe, historische kansen voor ontwikkeling.". In het 13e fietsenplan werd daarnaast opgemerkt dat "het uitvoerniveau voor fietsen en reserveonderdelen stabiel zal worden gehouden en de uitvoer van elektrische fietsen drastisch zal worden verhoogd. De integratie van de industrie zal verder worden versterkt, en de bijdrage van toonaangevende ondernemingen aan het productievolume zal stijgen tot meer dan 50 %. De industrie zal drie tot vijf industrieclusters en kernregio's vormen en deze gezamenlijk verder ontwikkelen en verbeteren. Het aandeel fietsen in het midden- en hoge segment en elektrische fietsen met lithiumaccu's zal jaarlijks stijgen." Een van de belangrijkste taken in het plan was "door te gaan met de bevordering van diverse merkfietsen uit het hogere segment in de bedrijfstak, en het aandeel van mensen die zich per fiets verplaatsen en het aandeel fietsen uit het midden- en hogere segment geleidelijk te laten stijgen; lichtgewicht, "slimme" elektrische fietsen uitgerust met lithiumaccu's te realiseren en het marktaandeel van de fietsen met lithiumaccu's en het uitvoeraandeel van elektrische fietsen continu te verbeteren ([15]).".

(38) In de "Catalogus van investeringsprojecten die door de overheid moeten worden geverifieerd en goedgekeurd" maakte de Chinese overheid bovendien melding van een verhoogde prioriteitstoekenning aan voertuigen die werken op alternatieve energiebronnen, waaronder elektrische fietsen: "Productiecapaciteit die het aantal traditionele door brandstof aangedreven voertuigen doet toenemen, wordt streng gecontroleerd, zodat nieuwe fabrikanten van traditionele door brandstof aangedreven voertuigen in beginsel niet meer zullen worden geverifieerd en goedgekeurd. Er zullen inspanningen worden gedaan voor een actieve begeleiding van een gezonde en ordelijke ontwikkeling van door alternatieve energie aangedreven voertuigen ([16]).".

(39) Ook in de mededeling "Made in China 2025", besluit nr. 40 en het nationaal plan voor ontwikkeling van de wetenschap en de technologie op de middellange en lange termijn (2006-2020) werd de bedrijfstak voor elektrische fietsen aangemerkt als een strategische/aangemoedigde essentiële bedrijfstak waarvan de ontwikkeling prioriteit moet krijgen en moet worden ondersteund ([17]).

([13]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, overwegingen 97 tot en met 100.
([14]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, overwegingen 101 tot en met 106.
([15]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, overwegingen 109 tot en met 113.
([16]) Ibidem, overweging 114.
([17]) Ibidem, overweging 129.

(40) Bovendien werd in het oorspronkelijke onderzoek ook vastgesteld dat de Chinese overheid niet alleen de bedrijfstak voor elektrische fietsen, maar ook de bedrijfstak voor onderdelen daarvan, met name motoren en accu's ([18]), heeft bevorderd door middel van verschillende plannen op nationaal, regionaal en sectoraal niveau. Met name werd in het 13e vijfjarenplan uitdrukkelijk verwezen naar steun voor de ontwikkeling van hoogefficiënte energieopslag, terwijl de bedrijfstak voor accu's in het ontwikkelingsplan voor de lichte industrie werd genoemd als een essentiële bedrijfstak. Daarnaast werden fietsonderdelen, met name accu's en lichte metalen voor frames, als aangemoedigde bedrijfstakken opgenomen in de Catalogus voor richtsnoeren voor bedrijfstakken voor buitenlandse investeerders en in de Catalogus van prioritaire sectoren voor buitenlandse investeringen in Centraal- en West-China. Tot slot maakten lithiumionaccu's deel uit van de lijst van aangemoedigde bedrijfstakken in de Catalogus voor leidende beginselen voor herstructurering van de industrie.

(41) De Commissie concludeerde derhalve in de oorspronkelijke verordening dat de bedrijfstak voor elektrische fietsen en onderdelen daarvan werden beschouwd als belangrijke/strategische bedrijfstakken, waarvan de ontwikkeling actief door de Chinese overheid als beleidsdoelstelling werd nagestreefd ([19]).

(42) In het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen werd bevestigd dat de Chinese overheid de ontwikkeling van de bedrijfstak voor elektrische fietsen en onderdelen, die nog steeds als belangrijke bedrijfstakken in China worden beschouwd, actief heeft ondersteund aan de hand van diverse beleidsdocumenten en wetgeving, zoals hieronder uiteengezet.

14e vijfjarenplan

(43) In het 14e vijfjarenplan voor de periode 2021-2025 wordt gewezen op de strategische visie van de Chinese overheid op de verbetering en bevordering van belangrijke bedrijfstakken ([20]). Volgens hoofdstuk I ervan is een van de belangrijkste ontwikkelingslijnen de bevordering van de modernisering van de traditionele industriële structuur en het verdiepen van de "technologische revolutie en industriële transformatie". Dit idee is verder uitgewerkt in hoofdstuk IV, dat gericht is op de ontwikkeling van een geoptimaliseerd modern industrieel systeem met het doel om van de VRC een "industriële grootmacht" te maken. Om opkomende industrieën in staat te stellen te "versnellen en uit te breiden", worden met het plan de ontwikkeling en bevordering ondersteund van de productie "van voertuigen op nieuwe energiebronnen en van groene en milieuvriendelijke producten", zoals reeds het geval was in het 13e vijfjarenplan.

(44) Het 14e vijfjarenplan wordt verder uitgevoerd aan de hand van lokale en sectorale plannen, die de richting bepalen van het beleid dat moet worden uitgevoerd voor de ontwikkeling van strategische bedrijfstakken en sectoren.

(45) Het 14e vijfjarenplan wordt door elk subcentraal niveau uitgevoerd aan de hand van provinciale en lokale plannen om de doeltreffendheid van de maatregelen te waarborgen. In het bijzonder:

(46) De provincie Tianjin voorziet in haar 14e vijfjarenplan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie in een versnelde transformatie tot een "sterke productiestad" ([21]). Tianjin beschouwt de sector voor fietsen/elektrische fietsen als een "voordelige bedrijfstak", die "krachtig" moet worden ontwikkeld ([22]). Voertuigen op nieuwe energiebronnen vormen ook een topprioriteit voor Tianjin, aangezien de provincie energiebesparende en voertuigen op nieuwe energiebronnen wil ontwikkelen. Met het plan van de provincie Tianjin wordt beoogd de bedrijfstak voor lithiumionaccu's uit te breiden door middel van de ontwikkeling van materialen zoals nikkel, grafiet en koolstofsilicium, om deze sneller in voertuigen op nieuwe energiebronnen te kunnen gebruiken. Andere materialen die relevant zijn voor de productie van elektrische fietsen, zoals platen van legeringen van magnesium en aluminium voor onderdelen, zoals wielnaven, hoogwaardig staal voor stalen staven en staaldraad, zijn ook een aandachtsgebied voor steun ([23]). Ter ondersteuning van het 14e vijfjarenplan heeft het bureau voor Buitenlandse Zaken van het volksbestuur van de gemeente Tianjin een lijst gepubliceerd van 33 beleidsstimulansen voor economische verbetering in het eerste kwartaal van 2023, waaronder subsidies van maximaal 50 miljoen CNY per onderneming ([24]).

([18]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, overwegingen 116 tot en met 128.
([19]) Ibidem, overweging 130.
([20]) NPC, 2021, Overzicht van het 14e vijfjarenplan voor de nationale economische en sociale ontwikkeling van de Volksrepubliek China en de langetermijnvisie voor 2035, beschikbaar op: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (geraadpleegd op 22 november 2023) (in het Chinees).
([21]) 14e vijfjarenplan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie in Tianjin.
([22]) Ibidem, blz. 23 en 24.
([23]) Ibidem, blz. 14 en 20.
([24]) 33 beleidsstimulansen van Tianjin voor economische verbetering in het eerste kwartaal van 2023, punten 10, 17 en 18.

(47) Het plan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie in de provincie Jiangsu tijdens het 14e vijfjarenplan heeft als doel de ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie te bevorderen. Voertuigen op nieuwe energiebronnen zijn een van de belangrijkste industriële prioriteiten, die zullen worden ondersteund aan de hand van O & O-programma's en via het aanmoedigen van fusies en overnames ([25]). Lithiumionaccu's worden beschouwd als kernproducten voor elektrische voertuigen en de ontwikkeling ervan moet worden ondersteund door te voorzien in O & O-programma's ([26]).

(48) Het actieplan ter bevordering van gestage vooruitgang en kwaliteitsverbetering van de industriële economie in de provincie Zhejiang heeft tot doel de industriële keten te versterken, met bijzondere aandacht voor bepaalde bedrijfstakken, waaronder voertuigen op nieuwe energiebronnen. Voertuigen op nieuwe energiebronnen zijn een van de 27 sectoren die financieel worden ondersteund door de provincie Zhejiang ([27]).

(49) In het actieplan voor de ontwikkeling van strategische industriële clusters voor pijlers van de moderne lichte industrie en textiel in de provincie Guangdong (2021-2025) worden fietstransmissiesystemen genoemd als belangrijke technologieën en materialen in belangrijke industrieën van de moderne lichte industrie en textiel. In het plan worden vijf steden in de provincie Guangdong genoemd als Chinese "fietsvalleien" (Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan en Zhongshan) ([28]).

(50) Op het niveau van de specifieke industriële sector heeft de China Bicycle Association ("CBA") het 14e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen uitgebracht om de weg vrij te maken voor een grotere aanwezigheid van Chinese fietsen en elektrische fietsen op buitenlandse markten. Zoals ook werd bevestigd in het oorspronkelijke onderzoek ([29]), is de CBA een overheidsinstantie in de zin van artikel 2, punt b), van de basisverordening. De CBA is een dochteronderneming van de China National Light Industry Council ("CNLIC"), het voormalige Ministerie van Lichte Industrie. De raad van bestuur van de CBA heeft bovendien nauwe banden met de Chinese overheid. Bovendien moet de CEO of voorzitter van een staatsonderneming of fietsenvereniging altijd lid zijn van de Chinese Communistische Partij ("CCP"). Zelfs in de raad van bestuur van particuliere ondernemingen die elektrische fietsen produceren, die lid zijn van de CBA en deel uitmaken van de raad van bestuur van de CBA, moet er altijd een CCP-lid zijn, hetgeen bevestigt dat de CBA een overheidsinstantie is.

(51) Volgens het 14e fietsenplan moet de algemene situatie voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor fietsen/elektrische fietsen worden beheerd via "gecentraliseerde hervormingen" en door de nadruk te leggen op de algemene doelstelling van verbetering van de kwaliteit en de efficiëntie en opwaardering en opbouw van een land met een krachtige bedrijfstak voor fietsen/elektrische fietsen. Het plan bevat ook doelstellingen voor de handhaving van een groot uitvoervolume van fietsen/elektrische fietsen en de verbetering van het internationale marktaandeel van Chinese producenten ([30]). Deze doelstellingen moeten worden bereikt door ondersteunend beleid uit te voeren, zoals de toekenning van speciale middelen ter ondersteuning van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor fietsen/elektrische fietsen ([31]).

(52) In het 14e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen worden drie aspecten van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor fietsen/elektrische fietsen van de VRC voor de periode na die van het 14e vijfjarenplan beschreven: i) tegen 2025 moet het land een grote bedrijfstak voor fietsen/elektrische fietsen hebben, die wordt versterkt aan de hand van moderniseringen; ii) tegen 2035 zal de bedrijfstak van de VRC voor fietsen/elektrische fietsen de overheersende macht op de internationale markt worden; iii) tegen het midden van de eeuw zal de VRC een producent van fietsen/elektrische fietsen zijn geworden met "de status van een sterke fiets-/elektrische-fietsnatie" ([32]). In aanvulling op het algemene nationale plan voor de bedrijfstak voor fietsen/elektrische fietsen voorziet het 14e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen in "regionale gecoördineerde ontwikkelingsstrategieën" ([33]). Tien regio's en provincies ([34]) zijn belast met de geplande industriële indeling om de productie van elektrische fietsen, fietsen en fietsonderdelen te bevorderen met het oog op een wereldwijde afzet.

([25]) Plan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie in de provincie Jiangsu, blz. 42.
([26]) Ibidem, blz. 27.
([27]) Het actieplan ter bevordering van gestage vooruitgang en kwaliteitsverbetering van de industriële economie in de provincie Zhejiang, blz. 2 en 15.
([28]) Actieplan voor de ontwikkeling van strategische industriële clusters voor pijlers van de moderne lichte industrie en textiel in de provincie Guangdong (2021-2025), blz. 12 en 15.
([29]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72 ("het oorspronkelijke onderzoek naar elektrische fietsen uit de VRC").
([30]) 14e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen, blz. 3, 4, 13 en 14. Online beschikbaar op: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ibidem, blz. 59, 62 en 63.
([32]) Ibidem, blz. 27 en 28.
([33]) Ibidem, blz. 35 en 37.
([34]) Tianjin, de Wuqing Bicycle and Parts Co-development Zone, de provincie Hebei, de provincie Jiangsu, de Suzhou Bicycle Export Base, de provincie Zhejiang, de Taizhou Electric Bicycle Production and Export Concentration Zone, de provincie Guangdong, de Foshan Sports Bike R&D and Design Industrial Base en de provincie Guangxi.

(53) Een ander belangrijk beleidsdocument is het richtinggevend advies over de bevordering van de hoogwaardige ontwikkeling van de lichte industrie, waarin is voorzien in verschillende steunmaatregelen voor de bedrijfstak van de VRC voor fietsen, elektrische fietsen en onderdelen ([35]). Het advies heeft tot doel de innovatie en de productie van alle soorten fietsen en elektrische fietsen aan te moedigen en de productie van accu's voor de digitale en groene transformatie te ontwikkelen. Dit moet worden bereikt door middel van fiscale en financiële steunmaatregelen, de oprichting van geïntegreerde industriële clusters en de toekenning van voordelen via het "Belt and Road"- en het "Going Global"-beleid ([36]).

Made in China 2025

(54) Made in China 2025 is een door de staat geleid industriebeleid waarmee wordt gestreefd naar een dominante positie voor de VRC in de mondiale hightechproductie door middel van overheidssubsidies, staatsondernemingen en de verwerving van intellectuele eigendom, waarmee buitenlandse capaciteit wordt vervangen ([37]). Het Bureau van de handelsgezant van de Verenigde Staten ("USTR") stelde ook vast dat de Chinese staat meer dan 500 miljard USD aan middelen ter beschikking had gesteld om de aangemerkte bedrijfstakken te ondersteunen ([38]).

(55) Het beleid inzake Made in China 2025 omvat maatregelen die rechtstreeks relevant zijn voor de productie van elektrische fietsen en een lijst van de strategische taken die uiterlijk 2025 moeten worden uitgevoerd, waaronder de intensivering van de "inspanningen voor onderzoek en ontwikkeling van geavanceerde technologie voor energiebesparing en milieubescherming", de versterking van "onderzoek naar en ontwikkeling van groene producten, verbreiding van technieken voor het bereiken van een laag gewicht, een laag stroomverbruik en gemakkelijke terugwinning, continue bevordering van de energie-efficiëntie van energieverbruikende eindproducten, waaronder motoren, boilers, interne verbrandingsmotoren en elektrische apparatuur […] en actieve stimulering van de ontwikkeling van groene en koolstofarme bedrijfstakken voor nieuwe materialen, nieuwe energiebronnen en hoogwaardige apparatuur" ([39]).

Besluit nr. 40

(56) Besluit nr. 40 van de Staatsraad is een juridisch document dat in 2005 is uitgegeven en tot doel heeft aanpassingen van de industriële structuur in de VRC te bevorderen door de ontwikkeling van hightechindustrieën en de afschaffing van verouderde productiecapaciteit aan te moedigen ([40]). De "Richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur", een maatregel voor de uitvoering van Besluit nr. 40, biedt de Chinese overheid cruciale richtsnoeren voor investeringsprojecten en het formuleren en handhaven van beleid inzake overheidsfinanciën, belastingen, kredieten, in- en uitvoer en grond ([41]).

(57) In Besluit nr. 40, dat juridisch bindend is voor overheidsinstanties en marktdeelnemers in de VRC, worden verschillende industriële sectoren in drie categorieën ingedeeld, namelijk: aangemoedigde, beperkte en verboden projecten. In Besluit nr. 40 zijn verschillende relevante sectoren als aangemoedigd aangemerkt; die sectoren ontvangen vervolgens verschillende subsidies (de Staatsraad geeft alle financiële instellingen opdracht om kredieten te verstrekken, en stelt voor de aangemoedigde projecten de uitvoering van "andere preferentiële beleidsmaatregelen" in het vooruitzicht). In de editie van 2019 van de richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur ([42]) worden met name accu's en lichte materialen ingedeeld in de categorie "aangemoedigd" (in hoofdstuk XIX).

([35]) Richtinggevend advies over de bevordering van de hoogwaardige ontwikkeling van de lichte industrie, 2022, online beschikbaar op: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.
([36]) Ibidem, punten 17, 18, 20, 21 en 23.
([37]) Mededeling van de Staatsraad over de publicatie "Made in China 2025", beschikbaar op: 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", maart 2020, blz. 31 (beschikbaar op: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).
([39]) Mededeling van de Staatsraad over de publicatie "Made in China 2025" (beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).
([40]) Beschikbaar op http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.
([41]) Besluit van de Staatsraad tot afkondiging en uitvoering van de tijdelijke bepalingen inzake de bevordering van de aanpassing van de industriële structuur nr. 40 (2005); Richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur (2019) (beschikbaar op: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).
([42]) Catalogus van richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur (2019), blz. 17 (beschikbaar op: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Onderdelen van fietsen, en met name accu's en lichte metalen voor frames zijn bovendien opgenomen op de lijst van aangemoedigde industrieën in de Catalogus van sectoren die worden aangemoedigd voor buitenlandse investeringen (versie van 2020) ([43]).

Conclusies

(59) Op basis van het voorgaande en bij gebrek aan informatie waaruit het tegendeel blijkt, volgt hieruit dat elektrische fietsen en de toeleveringsketen hiervan nog steeds deel uitmaken van de bedrijfstakken die door de Chinese overheid worden "aangemoedigd" en bijgevolg profiteren van de voortdurende steun van de Chinese overheid, waaronder toegang tot preferentiële financiering, belastingvrijstellingen, basisproducten tegen een minder dan toereikende beloning (grond, accu's, motoren enz.) en toegang tot subsidieprogramma's op zowel nationaal, regionaal als lokaal niveau.

3.3. **Subsidies en subsidieprogramma's die in het huidige nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen zijn onderzocht**

(60) Gezien het gebrek aan medewerking heeft de Commissie besloten op grond van artikel 28 van de basisverordening ten eerste te onderzoeken of met de subsidies waartegen in het oorspronkelijke onderzoek compenserende maatregelen waren ingesteld en waarnaar in het verzoek om een nieuw onderzoek wordt verwezen, in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds een voordeel werd verleend aan de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen en, ten tweede, of voortzetting van de subsidiëring waarschijnlijk was indien de maatregelen zouden komen te vervallen.

(61) Het gaat om de volgende subsidies of subsidieprogramma's:

a) preferentiële financiering

leningen en kredietlijnen.

b) exportkredietverzekering

c) verstrekking van goederen door de overheid tegen een minder dan toereikende beloning

verstrekking van motoren tegen een minder dan toereikende beloning;

levering van accu's tegen een minder dan toereikende beloning;

verlening van grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning.

d) programma's voor vrijstelling en vermindering van directe belastingen

voorrechten op het gebied van de vennootschapsbelasting voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen;

verrekening van vennootschapsbelasting voor uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling;

belastingvrijstelling van inkomsten uit dividenden tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen.

e) programma's inzake indirecte belastingen en invoerrechten

Btw-vrijstellingen en kortingen op invoerrechten voor het gebruik van ingevoerde apparatuur en technologie;

f) subsidieprogramma's

ad-hocsubsidies van gemeentelijke/regionale overheden.

3.4. **Preferentiële financiering (leningen, kredietlijnen)**

3.4.1. *Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek*

(62) In het oorspronkelijke onderzoek ([44]) stelde de Commissie vast dat staatsbanken overheidsinstellingen zijn, aangezien zij overheidsfuncties uitvoerden en daarmee overheidsgezag uitoefenden. Subsidiair stelde de Commissie ook vast dat de Chinese overheid in elk geval functies aan deze banken heeft toevertrouwd die de overheid normaal zelf zou vervullen in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening en deze banken daarmee heeft belast.

([43]) Catalogus van sectoren die worden aangemoedigd voor buitenlandse investeringen, punten 129, 268, 269, 271 en 304 (editie van 2022, beschikbaar op: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.5.1.

(63) Op basis van het normatieve rechtskader dat van toepassing is op de financiële sector in de VRC, met name artikel 34 van de wet op de handelsbanken, artikel 15 van de algemene regels betreffende leningen en Besluit nr. 40, stelde de Commissie ook vast dat aan particuliere handelsbanken in de VRC functies waren toevertrouwd in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv, van de basisverordening met het oog op het uitvoeren van overheidsbeleid of dat zij hiermee waren belast ([45]).

(64) De Commissie concludeerde in het oorspronkelijke onderzoek derhalve dat alle financiële instellingen die in de VRC actief zijn, overheidsbeleid hadden gevoerd en leningen en kredietlijnen tegen preferentiële tarieven hadden verstrekt ([46]) aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen, die als een aangemoedigde bedrijfstak werd beschouwd.

(65) Een voordeel overeenkomstig artikel 3, lid 2, en artikel 6, punt b), van de basisverordening bleek te bestaan in de mate waarin de leningen en kredietlijnen werden toegekend tegen gunstiger voorwaarden dan de ontvanger op de vrije markt zou kunnen krijgen. Het aan de ontvangers toegekende voordeel was het verschil tussen de rente die de onderneming werkelijk betaalde en het bedrag dat de onderneming zou betalen voor een vergelijkbare commerciële lening/kredietlijn die zij op de vrije markt zou kunnen verkrijgen ([47]).

(66) Dit subsidieprogramma werd geacht specifiek te zijn in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien de leningverstrekkende instellingen alleen preferentiële leningen en kredietlijnen verstrekten aan een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken die door de Chinese overheid als belangrijke/strategische bedrijfstakken werden beschouwd, waaronder de bedrijfstak voor elektrische fietsen.

(67) Het subsidiepercentage dat in het oorspronkelijke onderzoek met betrekking tot deze regeling werd vastgesteld, varieerde voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen tussen 0,23 % en 2,77 %.

3.4.2. *Voortzetting van het subsidieprogramma*

(68) De indiener van het verzoek heeft in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen na de instelling van de oorspronkelijke maatregelen bleef profiteren van preferentiële financiering ([48]).

(69) Volgens de indiener van het verzoek blijven Chinese staatsbanken het Chinese bankensysteem domineren en spelen zij derhalve een centrale rol bij de ondersteuning en financiering van de bedrijfstakken die door de Chinese overheid als aangemoedigd zijn aangemerkt. Hij stelt ook dat de preferentiële financiering door staatsbanken sinds 2021 is toegenomen, met name wat betreft de bevordering van schone energie, groen vervoer, de vermindering van koolstof en de energiebesparende transformatie van traditionele industrieën ([49]).

(70) Uit het door de indiener van het verzoek verzamelde bewijsmateriaal bleek dat producenten van elektrische fietsen nog steeds preferentiële leningen en kredietlijnen van Chinese banken ontvangen. Dergelijke leningen en kredietlijnen zijn opgenomen in de jaarverslagen van een aantal van de producerende ondernemingen. Zo rapporteert de producent van elektrische fietsen Yadea in zijn jaarrekening over 2022 twee renteloze leningen van lokale overheden voor de bouw van nieuwe productiefaciliteiten voor respectievelijk 460 miljoen en 39 miljoen CNY ([50]). Bovendien ontving een andere producent van elektrische fietsen, JoyKie, in 2022 kredietlijnen van verschillende Chinese banken ([51]). Hoewel de voorwaarden van zowel leningen als kredietlijnen vertrouwelijke handelsdocumenten zijn, stelt de indiener van het verzoek dat dergelijke leningen en kredietlijnen, net als bij het oorspronkelijke onderzoek, nog steeds tegen preferentiële voorwaarden worden verstrekt, aangezien de bedrijfstak voor elektrische fietsen nog steeds een aangemoedigde bedrijfstak is.

([45]) Ibidem, overwegingen 218 tot en met 222.
([46]) Ibidem, overwegingen 222 en 297.
([47]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punten 3.5.4.2 en 3.5.4.3.
([48]) Zie de punten 63 tot en met 87 en de bijbehorende bijlagen bij de open versie van het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen.
([49]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 40.
([50]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 11, jaarverslag Yadea 2022, blz. 179 en 184.
([51]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 11, jaarverslag JoyKie 2022, blz. 107 e.v. en blz. 508.

(71) De Commissie heeft vastgesteld dat het algemene rechtskader dat tijdens het oorspronkelijke onderzoek bestond en dat ertoe diende financiële instellingen ertoe te brengen zich bij het nemen van financiële beslissingen aan te passen aan de doelstellingen van het industriebeleid, in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds bestond in de VRC. Sinds het oorspronkelijke onderzoek heeft de Chinese staat zijn controle over de financiële markt immers verder versterkt om de reële economie beter te dienen en te voldoen aan de doelstellingen van het Chinese industriebeleid, niet in de laatste plaats door middelen naar prioritaire bedrijfstakken te kanaliseren. Dit blijkt met name uit i) artikel 34 van de bankenwet, waarin is bepaald dat "handelsbanken kredieten verlenen in overeenstemming met de behoeften van de nationale economische en sociale ontwikkeling en overeenkomstig het industriebeleid van de staat", ii) artikel 15 van de algemene regels betreffende leningen, waarin is bepaald dat rente op leningen kan worden gesubsidieerd wanneer dit in overeenstemming is met het beleid van de staat ter bevordering van de groei van bepaalde bedrijfstakken en economische gebieden, en iii) Besluit nr. 40, waarin bepaalde industriële sectoren worden aangewezen als "aangemoedigde" bedrijfstakken die bevoorrechte toegang tot krediet moeten krijgen ([52]).

(72) In dit verband herinnerde de Commissie eraan dat zij in dit onderzoek (zie overweging 59) had vastgesteld dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds een aangemoedigde bedrijfstak is.

(73) De systematische instrumentalisering van de Chinese financieringssector voor het voeren van industriebeleid en het verstrekken van preferentiële financiering aan aangemoedigde bedrijfstakken wordt verder bevestigd door de bevindingen van de Commissie in verschillende recente antisubsidieonderzoeken ([53]).

Specificiteit

(74) Aangezien dit subsidieprogramma beperkt is tot ondernemingen in aangemoedigde bedrijfstakken en niet voor alle economische sectoren beschikbaar is, heeft de Commissie vastgesteld dat het specifiek is in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening.

Voordeel

(75) Aangezien de producenten in de VRC, de Chinese overheid en de financiële instellingen in de VRC geen medewerking verleenden, had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek ontvangen subsidiebedrag kon berekenen.

(76) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Op basis van het beschikbare bewijsmateriaal kon de Commissie concluderen dat de Chinese overheid leningen en kredietlijnen aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen bleef verstrekken tegen preferentiële voorwaarden, in overeenstemming met het beleid dat is vastgesteld in verschillende plannen en andere rechtshandelingen waarin wordt verwezen naar de bedrijfstak voor elektrische fietsen als aangemoedigde bedrijfstak. De rechtstreekse overdracht van middelen in de vorm van preferentiële financiering bleef tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek beschikbaar voor ondernemingen in de bedrijfstak voor elektrische fietsen.

Conclusie

(77) In het licht van bovenstaande overwegingen, en bij gebrek aan argumenten voor het tegendeel, heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van preferentiële leningen en kredietlijnen. Aangezien er sprake is van financiële bijdragen, een toegekend voordeel en specificiteit moeten deze subsidieprogramma's nog steeds worden beschouwd als aanleiding gevend tot compenserende maatregelen.

([52]) Werkdocument van de diensten van de Commissie "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations", SWD(2024) 91 final van 10.4.2024 ("het rapport over China"), punt 6.
([53]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1647, Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1123 en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/328.

3.5. **Exportkredietverzekering**

3.5.1. *Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek*

(78) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie vast dat Chinese producenten van elektrische fietsen tegen preferentiële voorwaarden subsidies ontvingen in de vorm van exportkredietverzekering ([54]).

(79) De Commissie stelde met name vast dat de enige leverancier in de VRC van exportkredietverzekeringen, de China Export & Credit Insurance Corporation ("Sinosure"), een overheidsinstantie was die overheidsfuncties uitoefende met betrekking tot de elektrischefietsensector.

(80) De Commissie stelde ook vast dat Sinosure exportkredietverzekeringen had verstrekt aan exporteurs van elektrische fietsen tegen preferentiële voorwaarden, dat wil zeggen onder de marktvoorwaarden, waardoor de producenten-exporteurs een voordeel hadden verkregen. Het aan de ontvangers toegekende voordeel werd geacht het verschil te zijn tussen het bedrag van de premie die de onderneming betaalde voor de door Sinosure verstrekte kortlopende verzekering en het bedrag van de premie die de onderneming zou betalen voor een vergelijkbare exportkredietverzekering die de onderneming onder marktvoorwaarden zou kunnen verkrijgen ([55]).

(81) Aangezien deze subsidieregeling afhankelijk was van de uitvoer, concludeerde de Commissie ten slotte dat deze specifiek was in de zin van artikel 4, lid 4, punt a), van de basisverordening en derhalve aanleiding gaf tot compenserende maatregelen.

(82) Het subsidiepercentage dat in het oorspronkelijke onderzoek met betrekking tot deze regeling werd vastgesteld, varieerde voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen tussen 0 % en 0,50 %.

3.5.2. *Voortzetting van het subsidieprogramma*

(83) Net als in het oorspronkelijke onderzoek is Sinosure nog steeds volledig in handen van de Chinese staat. Volgens de indiener van het verzoek is Sinosure overeenkomstig het diplomatieke, internationale handels-, industriële, fiscale en financiële beleid van de Chinese overheid gemachtigd om de Chinese uitvoer en investeringen, met name de uitvoer van hightechgoederen of kapitaalgoederen met een hoge toegevoegde waarde, te bevorderen door exportkredietverzekeringen aan te bieden tegen wanbetalingsrisico's.

(84) De rechtsgrondslagen voor de activiteiten van Sinosure zijn dezelfde als die welke tijdens het oorspronkelijke onderzoek van toepassing waren, met name de mededeling over de uitvoering van de strategie voor het stimuleren van handel via wetenschap en technologie met behulp van exportkredietverzekeringen (Shang Ji Fa [2004] nr. 368), die gezamenlijk is gepubliceerd door MOFCOM en Sinosure, en de mededeling inzake de publicatie van de exportcatalogus van hightech producten uit China voor 2006 (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] nr. 16).

(85) Volgens de eigen website van Sinosure ([56]) is Sinosure een door de staat gefinancierde en beleidsgerichte verzekeringsmaatschappij die door de staat is opgericht en door de staat wordt gesteund met het oog op de bevordering van ontwikkeling en samenwerking met betrekking tot buitenlandse economische activiteiten en handel van de VRC. Zij bevordert de Chinese uitvoer van goederen, technologieën en diensten, met name de uitvoer van hoogtechnologische kapitaalgoederen en kapitaalgoederen met een hoge toegevoegde waarde, zoals mechanische en elektrische producten, en helpt dus in feite bij de uitvoering van nationale strategieën, biedt gerichte ondersteuning voor de ontwikkeling van ondernemingen en waarborgt financiële duurzaamheid. Aangezien het een beleidsgerichte financiële instelling is die is opgericht om tegemoet te komen aan de eisen van de economische globalisering en de ontwikkeling van de buitenlandse economie en handel van de VRC, stelt het uitdrukkelijk dat het zich duidelijk zal toespitsen op de doelstelling om de nationale strategieën te dienen.

(86) Voorts blijft de rol van Sinosure als platform ter ondersteuning van het overheidsbeleid ongewijzigd, zoals blijkt uit een gezamenlijke oproep van MOFCOM en Sinosure uit 2022 om "steun te verlenen aan ondernemingen om traditionele exportbestemmingen te verdiepen en gediversifieerde markten aan te boren, met de nadruk op het verlenen van kredietverzekeringsdiensten voor uitvoer naar landen langs de Nieuwe Zijderoute, opkomende markten en partners in vrijhandelszones" ([57]).

([54]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.6.
([55]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, overweging 362.
([56]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 46, profiel Sinosure. Zie ook sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Rapport over China, punt 6.6.

(87) Hieruit volgt dat Sinosure nog steeds een overheidsinstantie is die overheidstaken uitoefent, met name met betrekking tot aangemoedigde bedrijfstakken. Het biedt exportkredietverzekeringen aan tegen gunstigere voorwaarden dan de ontvanger normaliter op de markt zou kunnen verkrijgen, of biedt verzekeringsdekking die anders helemaal niet op de markt beschikbaar zou zijn. Aangezien de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen, als onderdeel van de sector elektrische voertuigen en groen vervoer, een aangemoedigde en exportgerichte bedrijfstak is, concludeerde de Commissie dat zij nog steeds door Sinosure wordt ondersteund. De bevinding dat Sinosure kredietverzekeringen blijft verstrekken aan aangemoedigde bedrijfstakken, wordt verder bevestigd door de bevindingen van de Commissie in verschillende recente antisubsidieonderzoeken ([58]).

Specificiteit

(88) De in het kader van de kredietverzekeringsregeling verleende subsidies zijn specifiek, aangezien zij niet kunnen worden verkregen zonder dat er sprake is van uitvoer, en zij dus afhankelijk zijn van de uitvoer in de zin van artikel 4, lid 4, punt a), van de basisverordening.

Voordeel

(89) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de producenten in de VRC, de Chinese overheid en Sinosure had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(90) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Op basis van het beschikbare bewijsmateriaal kon de Commissie concluderen dat de Sinosure in het tijdvak van het nieuwe onderzoek exportkredietverzekeringen tegen preferentiële voorwaarden bleef verstrekken, in overeenstemming met het beleid dat is vastgesteld in verschillende plannen en andere rechtshandelingen waarin wordt verwezen naar de bedrijfstak voor elektrische fietsen als aangemoedigde bedrijfstak.

Conclusie

(91) In het licht van bovenstaande overwegingen, en bij gebrek aan argumenten voor het tegendeel, heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van exportkredietverzekeringen tegen preferentiële voorwaarden. Aangezien sprake is van financiële bijdragen, een toegekend voordeel en specificiteit moeten deze subsidieprogramma's nog steeds worden beschouwd als een tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie.

3.6. **Verstrekking van goederen door de overheid tegen een minder dan toereikende beloning**

3.6.1. *Levering van elektrische motoren*

3.6.1.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(92) Uit het oorspronkelijke onderzoek bleek dat Chinese producenten van elektrische fietsen subsidies hadden ontvangen in de vorm van motoren tegen een minder dan toereikende beloning ([59]).

(93) De Commissie bevestigde ten eerste dat de Chinese binnenlandse markt voor motoren grotendeels werd gedomineerd door de Chinese binnenlandse leveranciers, die een marktaandeel van meer dan 90 % hadden. Deze leveranciers waren staatsondernemingen of leden van de China Bicycle Association (CBA) en als zodanig ondergeschikte belangrijke ondernemingen waaraan de uitvoering van nationaal beleid was toevertrouwd met het doel van verwezenlijking van de bredere doelstellingen in verband met de productie van elektrische fietsen ([60]).

(94) Ten tweede heeft de Commissie op basis van verschillende juridische documenten, met name het 12e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen, het 13e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen en het ontwikkelingsplan voor de lichte industrie (2016-2020), vastgesteld welk beleid de Chinese overheid voert voor het verbeteren van de kwaliteit en prestaties van cruciale basisproducten voor de bedrijfstak voor elektrische fietsen, waarvan motoren integraal deel uitmaken, en het voltooien van de industriële toeleveringsketen voor fietsen, zodat in de VRC een verticaal geïntegreerde en autonome productieketen voor elektrische fietsen kan worden opgezet ([61]).

([58]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1647, Uitvoeringsverordening (EU) 2022/72 en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/328.
([59]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.7.2.
([60]) Ibidem, overwegingen 382 en 383.
([61]) Ibidem, overwegingen 390 tot en met 393.

(95) Ten derde stelde de Commissie vast dat de bedrijfstak voor elektrische fietsen en die voor motoren met elkaar verweven zijn, en dat de ontwikkeling van de bedrijfstak voor motoren van essentieel belang is voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor elektrische fietsen. In dit verband constateerde de Commissie ook dat de Chinese overheid subsidies aan de motorindustrie verstrekte die gericht waren op het verbeteren van het concurrentievermogen van de gehele bedrijfstak, met inbegrip van de bedrijfstak voor elektrische fietsen. De Commissie concludeerde derhalve dat de Chinese overheid aan Chinese producenten de taak had toevertrouwd om tegen een minder dan toereikende beloning motoren aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen te leveren of deze producenten daarmee had belast.

(96) De Commissie stelde in het oorspronkelijke onderzoek ook vast dat de subsidies in de vorm van motoren tegen een minder dan toereikende beloning specifiek waren in de zin van artikel 4, lid 2, punt b), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking kon komen en een voordeel was toegekend. Het voordeel voor de in de steekproef opgenomen ondernemingen werd in het oorspronkelijke onderzoek berekend door de binnenlandse prijzen te vergelijken met de uitvoerprijzen voor motoren van de grootste binnenlandse leverancier van motoren. Het verschil, uitgedrukt in procenten, werd toegepast op de prijzen die door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs werden betaald voor aankopen van motoren van binnenlandse leveranciers ([62]).

(97) Het subsidiepercentage dat in het oorspronkelijke onderzoek met betrekking tot deze regeling werd vastgesteld, varieerde voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen tussen 0,78 % en 5,44 %.

3.6.1.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(98) De indiener van het verzoek voerde aan dat de Chinese overheid de Chinese bedrijfstak voor motoren nog steeds ermee belastte motoren tegen een minder dan toereikende beloning aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen te leveren, of hem deze taak had toevertrouwd ([63]).

(99) Volgens de indiener van het verzoek bleven de Chinese producenten van motoren, net als in het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek, vallen onder verschillende beleidsplannen waarin de Chinese overheid aangeeft overheidssteun te verlenen aan de bedrijfstak voor motoren vanwege zijn positie in de industriële toeleveringsketen voor elektrische fietsen in de VRC.

(100) In het 14e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen ([64]) wordt de ontwikkeling van de elektrische hulpmotor voor elektrische fietsen genoemd als een van de belangrijkste onderzoeksprojecten voor CBA-leden. Bovendien wordt in het analyseverslag 2022-2027 over de marktdiepte, de vooruitzichten voor onderzoek en ontwikkeling en de haalbaarheid van investeringen met betrekking tot de Chinese bedrijfstak voor motoren voor elektrische fietsen ("2022-2027 Analysis Report on China's Electric Bicycle Motor Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility") ([65]) ook bevestigd dat de Chinese overheid subsidies verleent voor motoren, die gericht zijn op het versterken van het concurrentievermogen van de gehele industriële keten, met inbegrip van de bedrijfstak voor elektrische fietsen ([66]). Bovendien wordt met het 14e vijfjarenplan voor de nationale economische en sociale ontwikkeling van de Volksrepubliek China en de schets van de langetermijndoelstellingen voor 2035 ook krachtige steun geboden voor de hoogwaardige, intelligente en groene intelligente be- en verwerkende industrie, zoals elektrische fietsen en motoren voor elektrische fietsen. Zoals opgemerkt in overweging 55, wordt met de strategie Made in China 2025 de versterking beoogd van "onderzoek en ontwikkeling van geavanceerde technologie voor energiebesparing en milieubescherming", ter versterking van "onderzoek naar en ontwikkeling van groene producten, verbreiding van technieken voor het bereiken van een laag gewicht, een laag stroomverbruik en gemakkelijke terugwinning, continue bevordering van de energie-efficiëntie van energieverbruikende eindproducten, waaronder motoren, boilers, interne verbrandingsmotoren en elektrische apparatuur, en actieve stimulering van de ontwikkeling van groene en koolstofarme bedrijfstakken voor nieuwe materialen, nieuwe energiebronnen en hoogwaardige apparatuur".

(101) De indiener van het verzoek heeft ook bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat Chinese producenten van motoren nog steeds aanzienlijke subsidies ontvangen in de vorm van subsidies, belastingverlagingen, preferentiële financiering enz. ([67]).

(102) Bij gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en van Chinese motorfabrikanten heeft de Commissie geconcludeerd dat de marktstructuur voor motoren in de VRC sinds het oorspronkelijke onderzoek niet is gewijzigd. Daarom, en gezien het cruciale en integrale belang van de motorindustrie voor de ontwikkeling van de aangemoedigde bedrijfstak voor elektrische fietsen, concludeerde de Commissie dat producenten van motoren in de VRC nog steeds door de Chinese overheid worden belast met de levering van motoren aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen tegen een minder dan toereikende beloning of dat deze functie hun door de Chinese overheid is toevertrouwd, zoals in het oorspronkelijke onderzoek het geval was.

([62]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.7.2.7.
([63]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, punt 6.4, b), ii), en de bijbehorende bijlagen.
([64]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 29.
([65]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 60.
([66]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 60.
([67]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, punt 236 en bijlage 11.

Specificiteit

(103) Subsidies in het kader van deze regeling zijn specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking komt.

Voordeel

(104) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen, Chinese producenten van motoren en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(105) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Op basis van het beschikbare bewijsmateriaal kon de Commissie niettemin concluderen dat de Chinese overheid de producenten van motoren in de VRC is blijven belasten met het leveren van motoren aan producenten van elektrische fietsen tegen een minder dan toereikende beloning of deze levering nog steeds aan hen toevertrouwde, hetgeen een financiële bijdrage vormt waarmee een voordeel wordt toegekend in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), en artikel 6, punt d), van de basisverordening.

Conclusie

(106) In het licht van bovenstaande overwegingen heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds profiteert van subsidies in de vorm van de levering van motoren tegen een minder dan toereikende beloning. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

3.6.2. *Levering van accu's*

3.6.2.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(107) Uit het oorspronkelijke onderzoek bleek dat Chinese producenten van elektrische fietsen subsidies hadden ontvangen in de vorm van accu's tegen een minder dan toereikende beloning ([68]).

(108) Ten eerste heeft de Commissie bevestigd dat een groot deel van de accu's die aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen werden geleverd, in de VRC werd geproduceerd door producenten die (gedeeltelijk) in handen van de staat en CBA-leden waren en die als zodanig ondergeschikte belangrijke marktdeelnemers waren die belast waren met de uitvoering van nationaal beleid om de bredere doelstellingen met betrekking tot de productie van elektrische fietsen te verwezenlijken ([69]).

(109) Ten tweede heeft de Commissie, op basis van verschillende juridische (beleids)documenten, met name het ontwikkelingsplan voor de lichte industrie (2016-2020), het plan Made in China 2025, het 12e en 13e vijfjarenplan voor de accu-industrie en het verslag ("In-depth analysis lithium-ion battery industry for electric bicycles in 2018-2023 and guidance report on the 13th Five Year development plan"), vastgesteld welk beleid de Chinese overheid voert om de bedrijfstak voor accu's te ondersteunen en de bedrijfstak voor accu's en die voor elektrische fietsen verder te integreren door middel van geavanceerde samenwerking en allianties. In deze beleidsdocumenten werd voorts het bestaan erkend van een subsidiebeleid voor elektrische fietsen met accu's om deze elektrische fietsen geliefder te maken en de uitvoer ervan te bevorderen. De Commissie concludeerde in het oorspronkelijke onderzoek dus dat de accu-industrie een bevorderde bedrijfstak is die kan profiteren van verschillende subsidies en die nauw verbonden is met de bedrijfstak voor elektrische fietsen ([70]).

(110) Ten derde heeft de Commissie ook vastgesteld dat de bedrijfstak voor elektrische fietsen en de bedrijfstak voor lithiumionaccu's met elkaar verbonden zijn en dat de Chinese overheid een beleid heeft gevoerd waarbij de accu-industrie haar kosten en prijzen moet verlagen door middel van subsidies om de bedrijfstak voor elektrische fietsen te bevorderen. De Commissie concludeerde derhalve dat de Chinese overheid aan Chinese producenten de levering van accu's aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen had toevertrouwd tegen een minder dan toereikende beloning of hen daarmee had belast.

([68]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.7.3.
([69]) Ibidem, overwegingen 443 en 445.
([70]) Ibidem, overwegingen 452 tot en met 461.

(111) Het voordeel voor de in de steekproef opgenomen ondernemingen werd in het oorspronkelijke onderzoek berekend door de binnenlandse prijzen te vergelijken met de uitvoerprijzen voor accu's van de enige meewerkende binnenlandse leverancier van accu's. Het verschil, uitgedrukt in procenten, werd toegepast op de prijzen die door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs werden betaald voor aankopen van accu's van binnenlandse leveranciers ([71]).

(112) De Commissie stelde in het oorspronkelijke onderzoek ook vast dat de subsidies in de vorm van accu's tegen een minder dan toereikende beloning specifiek waren in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking kon komen.

(113) Het subsidiepercentage dat in het oorspronkelijke onderzoek met betrekking tot deze regeling werd vastgesteld, varieerde voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen tussen 0,38 % en 8,97 %.

3.6.2.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(114) De indiener van het verzoek voerde aan dat de Chinese overheid de Chinese bedrijfstak voor accu's nog steeds belastte met de levering van accu's aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen tegen een minder dan toereikende beloning of dat zij hem deze functie had toevertrouwd ([72]).

(115) Volgens de indiener van het verzoek bleven de Chinese producenten van accu's, net als in het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek, vallen onder verschillende beleidsplannen waarin de Chinese overheid aangeeft overheidssteun te verlenen aan de bedrijfstak voor lithiumionaccu's vanwege haar positie in de industriële toeleveringsketen voor elektrische fietsen in de VRC.

(116) De indiener van het verzoek verwijst naar het 14e vijfjarenplan voor fietsen en elektrische fietsen (2012-2025), waarin de ontwikkeling van lithiumionaccu's voor elektrische fietsen is opgenomen als kernprioriteit voor de leden van de CBA. In dit verband wordt eraan herinnerd dat verschillende producenten van accu's in de VRC lid zijn van de CBA. De Chinese accu-industrie wordt ook ondersteund in het kader van de Made in China 2025-strategie en het 13e vijfjarenplan voor de bedrijfstak voor accu's van de China Chemical and Physical Power Industry Association ([73]). In het analyseverslag 2022-2027 over de marktdiepte, de vooruitzichten voor onderzoek en ontwikkeling en de haalbaarheid van investeringen met betrekking tot de Chinese bedrijfstak voor lithiumionaccu's ([74]) wordt de blijvende ondersteuning van de Chinese accu-industrie bevestigd.

(117) De indiener van het verzoek heeft ook bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat Chinese producenten van accu's nog steeds aanzienlijke subsidies ontvangen in de vorm van subsidies, belastingverlagingen, preferentiële financiering enz. ([75]).

(118) Hieruit volgt dat de bedrijfstak voor accu's in de VRC nog steeds een ondersteunde bedrijfstak is die van diverse subsidies kan profiteren en die nauw verbonden is met de ontwikkeling van de bedrijfstak voor elektrische fietsen.

(119) Bij gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en van producenten van accu's in de VRC heeft de Commissie geconcludeerd dat de marktstructuur voor accu's in de VRC sinds het oorspronkelijke onderzoek niet is gewijzigd. Daarom, en gezien het integrale belang van de bedrijfstak voor accu's voor de ontwikkeling van de aangemoedigde bedrijfstak voor elektrische fietsen, concludeerde de Commissie dat producenten van accu's in de VRC nog steeds door de Chinese overheid worden belast met de levering van accu's aan de bedrijfstak voor elektrische fietsen tegen een minder dan toereikende beloning of dat deze functie hun door de Chinese overheid is toevertrouwd, zoals in het oorspronkelijke onderzoek het geval was.

Specificiteit

(120) Subsidies in het kader van deze regeling zijn specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking komt.

([71]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.7.3.7.
([72]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, punt 6.4, b), iii), en de bijbehorende bijlagen.
([73]) 13e vijfjarenplan voor de accu-industrie, aangenomen door de China Chemical and Physical Power Industry Association, hoofdstuk V, afdeling I.
([74]) China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report 2022-2027.
([75]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, diverse jaarverslagen in bijlage 11.

Voordeel

(121) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen, Chinese producenten van accu's en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(122) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Op basis van het beschikbare bewijsmateriaal kon de Commissie niettemin concluderen dat de Chinese overheid de producenten van accu's in de VRC is blijven belasten met het leveren van accu's aan producenten van elektrische fietsen tegen een minder dan toereikende beloning of deze levering nog steeds aan hen toevertrouwt, hetgeen een financiële bijdrage vormt waarmee een voordeel wordt toegekend in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), en artikel 6, punt d), van de basisverordening.

Conclusie

(123) In het licht van bovenstaande overwegingen, en bij gebrek aan argumenten voor het tegendeel, heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds profiteert van subsidies in de vorm van de levering van accu's tegen een minder dan toereikende beloning. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

3.6.3. *Grondgebruiksrechten*

3.6.3.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(124) Uit het oorspronkelijke onderzoek bleek dat Chinese producenten van elektrische fietsen subsidies hadden ontvangen in de vorm van grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning ([76]).

(125) Meer in het bijzonder stelde de Commissie vast dat er in de VRC geen functionerende grondmarkt was en dat het gebruik van een externe benchmark aantoonde dat de prijzen die voor grondgebruiksrechten werden betaald, ver onder de markttarieven lagen. Aangezien de bedrijfstak voor elektrische fietsen een aangemoedigde bedrijfstak was en lokale overheden bij de vaststelling van de prijzen rekening moesten houden met de doorslaggevende beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid, waaronder het verlenen van preferentiële toegang tot grond aan aangemoedigde bedrijfstakken, concludeerde de Commissie dat de in de steekproef van het oorspronkelijke onderzoek opgenomen ondernemingen grond ontvingen tegen een minder dan toereikende beloning. De verlening van grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning werd derhalve beschouwd als een subsidie waarmee een voordeel werd verschaft en in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

(126) Het voordeel werd in het oorspronkelijke onderzoek berekend door rekening te houden met het verschil tussen het bedrag dat elk van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs daadwerkelijk betaalde voor grondgebruiksrechten en het bedrag dat normaliter had moeten worden betaald op basis van de prijzen van Chinees Taipei, die als externe benchmarkprijzen werden gebruikt. Het totale subsidiebedrag werd aan het onderzoektijdvak toegerekend aan de hand van de normale duur van het gebruiksrecht voor industriegrond, namelijk vijftig jaar ([77]).

(127) De Commissie stelde ook vast dat de subsidie specifiek was in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking kwam.

(128) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie voor deze regeling een ad-valoremsubsidiepercentage vast dat varieerde tussen 0,43 % en 1,46 % voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen.

3.6.3.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(129) In het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen en de bijbehorende bijlagen ([78]) van de indiener werd bewijsmateriaal geleverd dat erop wees dat producenten elektrische fietsen in de VRC nog steeds voordeel haalden uit de grondgebruiksrechten die tegen een minder dan toereikende beloning werden verstrekt.

([76]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, punt 3.7.4.
([77]) Ibidem, punt 3.7.4, e).
([78]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, punt 6.4.a.

(130) Het rechtskader voor de verlening van grondgebruiksrechten in de VRC is ongewijzigd gebleven en dergelijke rechten kunnen alleen worden verkregen van de relevante autoriteiten, die bij de toekenning van grondgebruiksrechten rekening zouden moeten houden met het industriebeleid van de Chinese overheid in plaats van zich strikt te houden aan de beginselen van de vrije markt ([79]).

(131) Voorts heeft de Commissie in recente antisubsidieonderzoeken vastgesteld dat aangemoedigde bedrijfstakken, waaronder de bedrijfstak voor elektrische fietsen, nog steeds grondgebruiksrechten ontvangen tegen een minder dan toereikende beloning ([80]).

(132) Tot slot heeft noch de Chinese overheid, noch enige producent-exporteur bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat de aangemoedigde bedrijfstak voor elektrische fietsen niet langer profiteert van grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning.

(133) Daarom heeft de Commissie geconcludeerd dat de producenten van elektrische fietsen in de VRC subsidies in de vorm van grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning blijven ontvangen, waardoor de ontvangende ondernemingen een voordeel hebben verkregen.

Specificiteit

(134) Subsidies in het kader van deze regeling zijn specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking komt.

Voordeel

(135) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(136) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Op basis van het beschikbare bewijsmateriaal kon de Commissie niettemin concluderen dat de Chinese overheid grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning bleef toekennen aan producenten van elektrische fietsen, hetgeen een financiële bijdrage vormt waarmee een voordeel wordt toegekend in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iii), en artikel 6, punt d), van de basisverordening.

Conclusie

(137) In het licht van bovenstaande overwegingen, en bij gebrek aan argumenten voor het tegendeel, heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds profiteert van subsidies in de vorm van de toekenning van grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

3.7. **Programma's voor vrijstelling en vermindering van directe belastingen**

3.7.1. *Voorrechten inzake vennootschapsbelasting voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen*

3.7.1.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(138) Overeenkomstig artikel 28 van de Chinese wet op de vennootschapsbelasting kunnen hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen in aanmerking komen voor een verlaagd inkomstenbelastingtarief van 15 % in plaats van het normale tarief van 25 %.

(139) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie vast dat deze belastingverlaging een subsidie was in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening omdat sprake was van een financiële bijdrage in de vorm van een derving van inkomsten door de Chinese overheid, waarmee een voordeel werd toegekend aan de betrokken ondernemingen. Aangezien alleen ondernemingen die zijn erkend als hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen in door de staat gesteunde sectoren hiervan kunnen profiteren, concludeerde de Commissie ook dat de subsidie specifiek was en derhalve aanleiding gaf tot compenserende maatregelen.

([79]) Rapport over China, hoofdstuk 9.
([80]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1647 van de Commissie (zie voetnoot 10), Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1123 van de Commissie (zie voetnoot 11), Uitvoeringsverordening (EU) 2022/72 van de Commissie (zie voetnoot 13) en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/328 van de Commissie (zie voetnoot 12).

(140) Uit het oorspronkelijke onderzoek bleek dat verschillende producenten van elektrische fietsen van deze subsidieregeling hadden geprofiteerd. Het voordeel werd berekend als het verschil tussen de totale verschuldigde belasting tegen het normale belastingtarief en de totale verschuldigde belasting tegen het verlaagde belastingtarief.

(141) Het subsidiepercentage dat in het oorspronkelijke onderzoek met betrekking tot deze subsidieregeling werd vastgesteld, varieerde van 0 % tot 0,70 % voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen.

3.7.1.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(142) De indiener van het verzoek voerde aan dat de producenten van elektrische fietsen in China nog steeds van deze subsidieregeling gebruikmaakten en verstrekte bewijsmateriaal waaruit bleek dat talrijke producenten van elektrische fietsen worden beschouwd als hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen en dus in aanmerking komen voor de subsidie ([81]). De indiener van het verzoek heeft ook bewijsmateriaal verstrekt in de vorm van jaarverslagen waaruit blijkt dat verschillende producenten van elektrische fietsen feitelijk na het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek van de regeling hebben geprofiteerd ([82]).

(143) Bovendien beschikte de Commissie niet over bewijsmateriaal of aanwijzingen dat de subsidieregeling in het tijdvak van het nieuwe onderzoek niet van toepassing zou zijn geweest.

(144) Daarom heeft de Commissie geconcludeerd dat de producenten van elektrische fietsen in China subsidies bleven ontvangen in de vorm van een belastingkorting voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen, die een voordeel opleverde.

Specificiteit

(145) Subsidies in het kader van deze regeling zijn specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking komt.

Voordeel

(146) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(147) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Niettemin heeft de Commissie op basis van het beschikbare bewijsmateriaal geconcludeerd dat de Chinese overheid een vermindering van de inkomstenbelasting bleef verlenen, wat een financiële bijdrage vormde waarmee een voordeel werd toegekend in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

Conclusie

(148) In het licht van bovenstaande overwegingen, en bij gebrek aan argumenten voor het tegendeel, heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van gederfde inkomsten van de overheid. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

3.7.2. *Verrekening van vennootschapsbelasting voor uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling*

3.7.2.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(149) Artikel 30, lid 1, van de Chinese wet op de vennootschapsbelasting voorziet in een belastingverrekening voor onderzoek en ontwikkeling en geeft ondernemingen recht op een preferentiële fiscale behandeling voor O & O-uitgaven die worden gemaakt voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën, nieuwe producten en nieuwe ambachten op bepaalde door de staat vastgestelde hoogtechnologische prioriteitsgebieden.

([81]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 52.
([82]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, bijlage 11.

(150) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie vast dat deze belastingverrekening voor O & O een subsidie was in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat sprake was van een financiële bijdrage in de vorm van gederfde inkomsten van de Chinese overheid, waarmee een voordeel werd toegekend aan de betrokken ondernemingen dat gelijk was aan de belastingbesparing.

(151) De Commissie stelde ook vast dat de subsidie specifiek was, aangezien deze beperkt was tot ondernemingen die O & O-uitgaven hadden gedaan op bepaalde door de staat aangewezen hoogtechnologische prioritaire gebieden, waarvan de bedrijfstak voor elektrische fietsen er een was.

(152) Het subsidiepercentage dat in het oorspronkelijke onderzoek met betrekking tot deze subsidieregeling werd vastgesteld, varieerde van 0 % tot 0,51 % voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen.

3.7.2.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(153) De indiener van het verzoek heeft bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat producenten van elektrische fietsen nog steeds worden erkend als hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen (zie overweging 142) die actief zijn in een aangemoedigde bedrijfstak. De indiener van het verzoek heeft ook uitvoerig bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat verschillende producenten van elektrische fietsen aanzienlijke O & O-uitgaven doen, die sinds het oorspronkelijke onderzoek zijn gestegen.

(154) Bovendien heeft de Commissie geen bewijsmateriaal of aanwijzingen ontvangen waaruit blijkt dat de subsidieregeling in het tijdvak van het nieuwe onderzoek niet van toepassing zou zijn geweest of dat de desbetreffende wettelijke bepalingen zouden zijn gewijzigd.

(155) Daarom heeft de Commissie geconcludeerd dat de producenten van elektrische fietsen in China subsidies bleven ontvangen in de vorm van een preferentiële fiscale behandeling voor O & O-uitgaven.

Specificiteit

(156) Subsidies in het kader van deze regeling zijn specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking komt.

Voordeel

(157) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(158) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Niettemin was de Commissie op basis van het beschikbare bewijsmateriaal van oordeel dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van een preferentiële fiscale behandeling voor O & O-uitgaven, hetgeen een financiële bijdrage vormde waarmee een voordeel werd toegekend in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

Conclusie

(159) In het licht van bovenstaande overwegingen, en bij gebrek aan argumenten voor het tegendeel, heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van gederfde inkomsten van de overheid. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

3.7.3. *Belastingvrijstelling van inkomsten uit dividenden tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen*

3.7.3.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(160) De artikelen 25 en 26 van de Wet op de vennootschapsbelasting en artikel 83 van de Uitvoeringsregels voor de wet op de vennootschapsbelasting voorzien in de belastingvrijstelling van inkomsten uit dividenden.

(161) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie vast dat deze belastingvrijstelling een subsidie was in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake was van een financiële bijdrage in de vorm van gederfde inkomsten van de Chinese overheid waarmee een voordeel werd toegekend aan de betrokken onderneming dat gelijk was aan het verschil tussen het bedrag aan belastingen dat normaal gezien werd geïnd en het door de betrokken onderneming werkelijk betaalde bedrag aan belastingen. De Commissie stelde ook vast dat de subsidie specifiek was omdat de wetgeving de toepassing tot bepaalde ondernemingen beperkt.

(162) De Commissie stelde voor deze subsidieregeling een ad-valoremsubsidiepercentage vast dat varieerde tussen 0 % en 0,04 % voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen.

3.7.3.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(163) De indiener van het verzoek heeft in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat sommige producenten van elektrische fietsen in de VRC grote bedrijfsgroepen zijn die uit verschillende Chinese ondernemingen en rechtspersonen bestaan en derhalve gerechtigd zouden zijn deze subsidieregeling te blijven gebruiken.

(164) Bovendien heeft de Commissie geen bewijsmateriaal of aanwijzingen ontvangen waaruit blijkt dat de subsidieregeling in het tijdvak van het nieuwe onderzoek niet van toepassing zou zijn geweest of dat de desbetreffende wettelijke bepalingen zouden zijn gewijzigd.

(165) Daarom heeft de Commissie geconcludeerd dat de producenten van elektrische fietsen in de VRC subsidies bleven ontvangen in de vorm van een belastingvrijstelling van inkomsten uit dividenden tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen.

Specificiteit

(166) Subsidies in het kader van deze regeling zijn specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien slechts een beperkt aantal ondernemingen/bedrijfstakken voor de regeling in aanmerking komt.

Voordeel

(167) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(168) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Niettemin was de Commissie, op basis van het beschikbare bewijsmateriaal en bij gebrek aan informatie waaruit het tegendeel bleek, van oordeel dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van belastingvrijstelling van inkomsten uit dividenden tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen, hetgeen een financiële bijdrage vormde waarmee een voordeel werd toegekend in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

Conclusie

(169) In het licht van bovenstaande overwegingen heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van gederfde inkomsten van de overheid. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

3.8. **Subsidieprogramma's**

3.8.1. *Ad-hocsubsidies van gemeentelijke/regionale overheden*

3.8.1.1. Bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek

(170) De Commissie stelde in het oorspronkelijke onderzoek vast dat producenten van elektrische fietsen in de VRC talrijke individuele ad-hocsubsidies hadden ontvangen van autoriteiten op verschillende niveaus, dat wil zeggen op nationaal, provinciaal, stedelijk of districtsniveau. Deze subsidies werden toegekend om verschillende redenen en doeleinden, zoals octrooifondsen, fondsen en prijzen voor wetenschap en technologie, fondsen voor bedrijfsontwikkeling, fondsen voor exportbevordering, subsidies voor deelname aan tentoonstellingen, modernisering van productieapparatuur, beroepsopleiding en andere diverse algemene steunfondsen.

(171) Deze subsidies werden beschouwd als subsidies in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening. Zij werden ook geacht specifiek te zijn, aangezien de Commissie van mening was dat zij beperkt waren tot bepaalde ondernemingen of specifieke projecten in specifieke regio's en/of de bedrijfstak voor elektrische fietsen. Sommige subsidies bleken ook afhankelijk van de uitvoer te zijn.

(172) Het voordeel werd in het oorspronkelijke onderzoek berekend als het bedrag dat in het onderzoektijdvak werd ontvangen of daaraan werd toegerekend, waarbij het bedrag werd afgeschreven over de gebruiksduur van de vaste activa waarvoor de subsidie werd gegeven ([83]).

(173) De Commissie stelde voor deze maatregel een subsidiepercentage vast dat varieerde tussen 0,07 % en 0,25 % voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen.

3.8.1.2. Voortzetting van het subsidieprogramma

(174) De indiener van het verzoek heeft in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat producenten van elektrische fietsen in de VRC nog steeds individuele ad-hocsubsidies van gemeentelijke en regionale autoriteiten ([84]) ontvangen voor aanzienlijke bedragen, waaruit blijkt dat de overheidssteun voor de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen alomvattend, landelijk en systemisch is.

(175) Bovendien verstrekte noch de Chinese overheid noch enige producent-exporteur bewijsmateriaal of aanwijzingen waaruit bleek dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen niet langer van deze subsidies zou profiteren. Aangezien de bedrijfstak in kwestie een aangemoedigde bedrijfstak is en de ontwikkeling ervan een prioriteit voor de Chinese overheid is, achtte de Commissie het ondenkbaar dat de producenten van elektrische fietsen niet langer talrijke en diverse ad-hocsubsidies van autoriteiten op verschillende bestuursniveaus zouden hebben ontvangen om de voortdurende ontwikkeling van de bedrijfstak in overeenstemming met het nationale industriebeleid te waarborgen.

(176) Daarom heeft de Commissie geconcludeerd dat de producenten van elektrische fietsen in China subsidies bleven ontvangen in de vorm van verschillende rechtstreekse financiële bijdragen.

Specificiteit

(177) Bij gebrek aan bewijs van het tegendeel heeft de Commissie geconcludeerd dat de ad-hocsubsidies specifiek zijn om dezelfde redenen als in het oorspronkelijke onderzoek (zie overweging 171).

Voordeel

(178) Bij gebrek aan antwoorden op de vragenlijst van de Chinese producenten van elektrische fietsen en de Chinese overheid had de Commissie geen bedrijfsspecifieke informatie op basis waarvan zij het tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek toegekende subsidiebedrag kon berekenen.

(179) In een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is het echter niet nodig het exacte bedrag van de ontvangen subsidies te kwantificeren. Niettemin was de Commissie, op basis van het beschikbare bewijsmateriaal en bij gebrek aan informatie waaruit het tegendeel bleek, van oordeel dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van ad-hocsubsidies van instanties op verschillende overheidsniveaus, hetgeen een financiële bijdrage vormde waardoor een voordeel werd verkregen in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), i), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

Conclusie

(180) In het licht van bovenstaande overwegingen heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerde van subsidies in de vorm van subsidies. Aangezien dit een financiële bijdrage is waarmee een voordeel wordt verleend en die specifiek is, geven subsidies in het kader van deze regeling aanleiding tot compenserende maatregelen.

([83]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72, overweging 571.
([84]) Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, punt 6.2.e en bijbehorende bijlagen.

3.9. **Algemene conclusie betreffende de voortzetting van subsidiëring**

(181) In het oorspronkelijke onderzoek stelde de Commissie een totaal tot compenserende maatregelen aanleiding gevend ad-valoremsubsidiepercentage vast dat varieerde tussen 3,9 % en 17,2 % voor de in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen. Voorts stelde zij een percentage tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies voor niet in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen van 9,2 % vast en een voor het gehele land geldend recht van 17,2 % voor alle andere producenten-exporteurs.

(182) Gezien de bevindingen van de Commissie met betrekking tot de verschillende subsidieregelingen en -programma's die hierboven zijn onderzocht, heeft de Commissie geconcludeerd dat producenten van elektrische fietsen in de VRC in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds profiteerden van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies op een niveau dat de de-minimisdrempel overschrijdt.

(183) Na de mededeling van feiten en overwegingen betwistte één belanghebbende de conclusie dat de bedrijfstak voor elektrische fietsen in China nog steeds van subsidies zou profiteren. Ter onderbouwing van dit argument werden opmerkingen van drie vertegenwoordigers van Chinese producenten van elektrische fietsen bijgevoegd, waarin deze verklaarden geen subsidies te hebben ontvangen. De Commissie was van oordeel dat de verklaringen van deze producenten, die zonder bewijsmateriaal waren ingediend, niet konden worden aanvaard, aangezien deze producenten zich tijdens het onderzoek niet hadden gemeld en niet aan het onderzoek hadden meegewerkt. Daarom werd het argument afgewezen.

3.10. **Ontwikkeling van de invoer indien de maatregelen worden ingetrokken**

(184) Na te hebben vastgesteld dat in het tijdvak van het nieuwe onderzoek sprake was van een voortzetting van subsidiëring, is de Commissie nagegaan hoe waarschijnlijk voortzetting van de invoer met subsidiëring uit het betrokken land is indien de maatregelen zouden worden ingetrokken. De volgende bijkomende elementen zijn onderzocht: de productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie.

3.10.1. *Productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC*

(185) Bij gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en de Chinese producenten-exporteurs heeft de Commissie haar bevindingen inzake de productiecapaciteit en de reservecapaciteit in de VRC gebaseerd op de informatie die de indiener van het verzoek heeft verstrekt in zijn verzoek om een nieuw onderzoek.

(186) Uit de beschikbare informatie is gebleken dat er in de beoordelingsperiode sprake was van een algemene overcapaciteit bij de productie van elektrische fietsen in de VRC. De productiecapaciteit ([85]) in de VRC in deze periode werd geschat op 130 miljoen stuks per jaar. Bovendien kan de Chinese productie van standaardfietsen gemakkelijk worden overgeschakeld op de productie van elektrische fietsen, met een potentiële totale capaciteit van meer dan 400 miljoen stuks ([86]). Volgens het marktonderzoek van de indiener van het verzoek waren de werkelijke productie en verkoop in de VRC goed voor 57 miljoen stuks per jaar, hetgeen wees op een geschatte reservecapaciteit van 73 miljoen stuks in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ([87]). Deze reservecapaciteit, die bijna 15 keer zo groot was als het totale verbruik in de Unie in dezelfde periode, zou naar de Unie kunnen worden uitgevoerd indien de huidige maatregelen zouden vervallen.

(187) Op grond van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat de Chinese producenten-exporteurs beschikken over een aanzienlijke reservecapaciteit, die zou kunnen worden gebruikt om grote hoeveelheden van het onderzochte product tegen gesubsidieerde prijzen naar de Unie uit te voeren, indien de maatregelen zouden komen te vervallen.

([85]) Volgens informatie die de indiener van het verzoek heeft verstrekt op basis van zijn marktkennis, informatie van de websites van een groot aantal Chinese producenten van elektrische fietsen en het "*White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*", beschikbaar op https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (laatst geraadpleegd op 7 oktober 2024). Zie bijlage 8 bij het verzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000756.

([86]) Op basis van de marktkennis van de indiener van het verzoek en de websites van de bekende Chinese producenten van elektrische fietsen. Zie bijlage 4 bij het verzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000756.

([87]) Op basis van de in de voetnoten 85 en 96 genoemde bronnen. Zie de bijlagen 8 en 9 bij het verzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Aantrekkelijkheid van de markt van de Unie*

(188) Op basis van de in het verzoek verstrekte informatie bleef de markt voor elektrische fietsen van de Unie aantrekkelijk voor Chinese exporteurs. Sinds het oorspronkelijke onderzoek is de invoer uit de VRC zowel in absolute als relatieve cijfers gedaald. Sinds 2020, toen het volume van de invoer uit de VRC het laagst was, is de invoer echter aanzienlijk toegenomen en bijna verdubbeld, ondanks de geldende maatregelen (zie tabel 2). Het vroegere marktaandeel van de VRC is gedeeltelijk ingenomen door andere derde landen, zoals Taiwan, dat sinds het vorige onderzoek grotere volumes van het onderzochte product naar de Unie heeft uitgevoerd. Tegelijkertijd was de VRC in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds de op één na grootste exporteur van elektrische fietsen naar de Unie. Hieruit blijkt dat de Unie een aantrekkelijke markt is gebleven voor exporteurs uit de VRC.

(189) De markt voor elektrische fietsen van de Unie is een van de grootste ter wereld, met een verbruik van 4 979 000 stuks in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Bovendien zal, zoals uiteengezet in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, de vraag naar elektrische fietsen de komende jaren naar verwachting toenemen als gevolg van (onder meer) het milieubeleid in de Unie.

(190) Ondanks de geldende maatregelen werd de Chinese uitvoer naar de Unie bovendien voortgezet en heeft deze uitvoer een niet te verwaarlozen marktaandeel, waaruit blijkt dat de markt van de Unie aantrekkelijk bleef en zal blijven voor de Chinese producenten-exporteurs.

(191) Daarom heeft de Commissie op basis van de aanzienlijke overcapaciteit in de VRC en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie geconcludeerd dat de Chinese producenten-exporteurs de uitvoer van gesubsidieerde elektrische fietsen naar de Unie in grote hoeveelheden waarschijnlijk zullen voortzetten en uitbreiden, indien de huidige maatregelen zouden komen te vervallen.

3.10.3. *Conclusie inzake de voortzetting van subsidiëring*

(192) Op basis van haar bevindingen met betrekking tot de voortzetting van subsidiëring tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek en de waarschijnlijke ontwikkeling van de toenemende uitvoer naar de Unie indien de maatregelen zouden komen te vervallen, heeft de Commissie geconcludeerd dat het zeer waarschijnlijk is dat het vervallen van de compenserende maatregelen ten aanzien van de invoer van elektrische fietsen uit de VRC tot voortzetting van de invoer met subsidiëring zal leiden.

4. **SCHADE**

4.1. **Omschrijving van de bedrijfstak van de Unie en productie in de Unie**

(193) Het soortgelijke product werd in de beoordelingsperiode door 67 producenten in de Unie vervaardigd. Zij vormen de bedrijfstak van de Unie in de zin van artikel 9, lid 1, van de basisverordening.

(194) De totale productie in de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd vastgesteld op ongeveer 4 560 000 stuks. Dit aantal werd vastgesteld op basis van de beschikbare informatie over de bedrijfstak van de Unie, zoals het rapport *The European Bicycle Industry & Market Profile* en een economische studie van de Confederation of the European Bicycle Industry ("CONEBI"). Zoals vermeld in overweging 11 werd een steekproef samengesteld van drie producenten in de Unie die meer dan 23,4 % van de totale productie van het soortgelijke product in de Unie vertegenwoordigden.

4.2. **Verbruik in de Unie**

(195) De Commissie heeft het verbruik in de Unie vastgesteld op basis van de invoerstatistieken van Eurostat en het volume van de verkoop in de Unie door de bedrijfstak van de Unie, zoals ingediend door CONEBI.

(196) Het verbruik in de Unie heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 1

Verbruik in de Unie (stuks)

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Totaal verbruik in de Unie (stuks)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Bron: Eurostat en CONEBI

(197) Het totale verbruik van elektrische fietsen in de EU is gestegen van ongeveer 4,3 miljoen elektrische fietsen in 2020 tot 5,3 miljoen elektrische fietsen in 2022. Verbeteringen op het gebied van ontwerp en prestaties, in combinatie met een groter milieubewustzijn onder EU-burgers, hebben geleid tot een constante toename van het verbruik van elektrische fietsen. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek daalde het verbruik van elektrische fietsen in de EU echter met 346 000 stuks ten opzichte van 2022, na een daling van de vraag die enige tijd na de opheffing van de laatste COVID-19-maatregelen in de eerste helft van 2022 plaatsvond.

4.3. **Invoer uit de VRC**

4.3.1. *Volume en marktaandeel van de invoer uit de VRC*

(198) De Commissie heeft het volume van de invoer vastgesteld op basis van gegevens van Eurostat.

(199) Vervolgens is het marktaandeel van de invoer vastgesteld door het volume van de invoer te vergelijken met het verbruik in de Unie als vermeld in tabel 1.

(200) De invoer in de Unie uit de VRC heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 2

Invoervolume (stuks) en marktaandeel

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Volume van de invoer uit de VRC (stuks)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Marktaandeel (%)	2,3	4,3	5,0	4,4
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Bron: Eurostat en CONEBI

(201) Zelfs met de geldende maatregelen steeg het marktaandeel van de invoer uit de VRC van 2,3 % in 2020 tot 4,4 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

4.3.2. *Prijzen van de invoer uit de VRC en prijsonderbieding*

(202) De Commissie heeft de prijzen van de invoer vastgesteld op basis van gegevens van Eurostat.

(203) De gemiddelde prijs van de invoer in de Unie uit de VRC heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 3

Invoerprijzen (EUR/stuk)

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
De VRC	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Bron: Eurostat

(204) De gemiddelde prijzen van de invoer uit de VRC bleven tijdens de beoordelingsperiode extreem laag. In 2020 en 2021 waren de door Eurostat gemelde prijzen zelfs lager dan de gemiddelde prijzen die in het oorspronkelijke onderzoek waren vastgesteld (d.w.z. tussen de 422 en 477 EUR).

(205) Volgens gegevens van Eurostat waren de prijzen in 2022 tijdelijk hoger, maar nog steeds lager dan de prijzen van de invoer uit de VRC in 2016 (d.w.z. 477 EUR).

(206) Aangezien de producenten-exporteurs in de VRC geen medewerking verleenden, heeft de Commissie de prijsonderbieding tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek bepaald door een vergelijking te maken tussen:

(1) de gewogen gemiddelde verkoopprijzen van het onderzochte product die door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in rekening werden gebracht aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie, gecorrigeerd tot het niveau af fabriek, en

(2) de overeenkomstige gewogen gemiddelde prijzen van het onderzochte product uit de VRC op de markt van de Unie, op cif-basis, met inbegrip van het antidumpingrecht (alle andere ondernemingen 62,1 %) en het compenserende recht (alle andere ondernemingen 17,2 %), met de nodige correcties voor douanerechten (6 %) en kosten na invoer (2 %).

(207) Het resultaat van de vergelijking werd uitgedrukt als een percentage van de omzet van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek. De prijsonderbieding liep uiteen van 68 % tot 80 %. Zonder de rechten bedroeg de prijsonderbieding 82,8 %.

4.3.3. *Invoer uit andere derde landen dan de VRC*

(208) De invoer van elektrische fietsen uit andere derde landen dan de VRC was voornamelijk afkomstig uit Taiwan en Vietnam.

(209) Het (geaggregeerde) volume van de invoer in de Unie en het marktaandeel en de prijsontwikkelingen voor de invoer van elektrische fietsen uit andere derde landen hebben zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 4

Invoer uit derde landen

Land		2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Taiwan	Volume (stuks)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Marktaandeel (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

Land		2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Volume (stuks)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Marktaandeel (%)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Totaal van alle derde landen behalve het betrokken land	Volume (stuks)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Marktaandeel (%)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Bron: Eurostat

(210) Het marktaandeel van de totale invoer van het onderzochte product uit andere derde landen dan de VRC is tussen 2020 en 2022 gestegen tot 20,3 % in 2022. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek daalde het echter tot 16,3 %, een lager niveau dan in 2020.

4.4. **Economische situatie van de bedrijfstak van de Unie**

4.4.1. *Algemene opmerkingen*

(211) De beoordeling van de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie omvatte een evaluatie van alle economische indicatoren die in de beoordelingsperiode op de situatie van de bedrijfstak van de Unie van invloed waren.

(212) Zoals vermeld in overweging 11, is de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie beoordeeld aan de hand van een steekproef.

(213) Voor de schadevaststelling maakte de Commissie onderscheid tussen macro-economische en micro-economische schade-indicatoren. De Commissie beoordeelde de macro-economische indicatoren op basis van door CONEBI verstrekte gegevens. De gegevens hadden betrekking op alle producenten in de Unie. Bij het beoordelen van de micro-economische indicatoren ging de Commissie uit van de gegevens die de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in hun antwoorden op de vragenlijst hadden verstrekt.

(214) De macro-economische indicatoren zijn: productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad, verkoopvolume, marktaandeel, werkgelegenheid, productiviteit, hoogte van de subsidiemarge en herstel van eerdere subsidiëring.

(215) De micro-economische indicatoren zijn: gemiddelde eenheidsprijzen, kosten per eenheid, loonkosten, voorraden, winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken.

4.4.2. *Macro-economische indicatoren*

4.4.2.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

(216) De totale productie in de Unie, de productiecapaciteit en de bezettingsgraad in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 5

Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Productievolume (stuks)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Productiecapaciteit (stuks)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Bezettingsgraad (%)	59	57	68	64
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Bron: CONEBI, in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(217) Als gevolg van een toegenomen vraag tijdens de COVID-19-pandemie zijn de productiecapaciteit en de productie in de Unie in de periode 2020-2022 gestaag toegenomen. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek was echter sprake van een daling van de productievolumes en de productiecapaciteit als gevolg van de snellere opbouw van voorraden ten tijde van COVID-19, toen de producenten in de Unie verwachtten hun verkoop op een sterk versneld niveau te kunnen voortzetten, wat niet gebeurde omdat de vraag na COVID-19 aanzienlijk daalde.

4.4.2.2. Verkoopvolume en marktaandeel

(218) Het verkoopvolume en het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 6

Verkoopvolume en marktaandeel (stuks)

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Totaal verkoopvolume op de markt van de Unie	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Marktaandeel (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Bron: CONEBI, in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(219) De verkoop steeg in de beoordelingsperiode, met name als gevolg van een toegenomen vraag tijdens de COVID-19-pandemie. Toen de COVID-19-maatregelen werden opgeheven, daalde de vraag naar elektrische fietsen echter, wat leidde tot lagere verkoopcijfers in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Bovendien had de economische situatie in 2022 en in het tijdvak van het nieuwe onderzoek (met name hogere energiekosten, inflatie) niet alleen gevolgen voor de bedrijfstak van de Unie, maar ook voor consumenten, en met name voor consumenten met een lagere koopkracht. Daarom stagneerde de verkoop van de bedrijfstak van de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ten opzichte van 2022, terwijl het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie met 4,5 procentpunt toenam.

4.4.2.3. Werkgelegenheid en productiviteit

(220) De werkgelegenheid en de productiviteit hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 7

Werkgelegenheid en productiviteit

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Aantal werknemers	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Productiviteit (stuks/werknemer)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Bron: CONEBI, in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(221) De werkgelegenheid in de bedrijfstak van de Unie is tijdens de beoordelingsperiode toegenomen met 28 %. Het grootste deel van deze stijging vond plaats tussen 2020 en 2022 als gevolg van een toegenomen vraag tijdens de COVID-19-pandemie. In 2023 daalde het aantal werknemers als gevolg van de daling van de productievolumes. De productiviteit bleef in de beoordelingsperiode vrij stabiel.

4.4.2.4. Groei

(222) Aangezien de verkoop in het tijdvak van het nieuwe onderzoek stabiel bleef ten opzichte van 2022, terwijl het verbruik daalde, slaagde de bedrijfstak van de Unie erin zijn marktaandeel in die periode met 4,5 % te vergroten.

4.4.2.5. Hoogte van de subsidiemarge en herstel van eerdere subsidie

(223) Het niveau van de invoer uit de VRC in het tijdvak van het nieuwe onderzoek was met 4,4 % van het verbruik in de Unie betrekkelijk laag. Daardoor waren de gevolgen van de omvang van de subsidiëring voor de bedrijfstak van de Unie vrij beperkt.

4.4.3. *Micro-economische indicatoren*

4.4.3.1. Prijzen en factoren die prijzen beïnvloeden

(224) De gewogen gemiddelde verkoopprijzen per eenheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie voor verkoop aan niet-verbonden afnemers in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 8

Verkoopprijzen en productiekosten in de Unie (EUR/stuk)

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Productiekosten per eenheid	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(225) De gemiddelde verkoopprijzen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en de productiekosten stegen in de beoordelingsperiode, wat in 2020 en 2021 voornamelijk een weerspiegeling was van een verandering in de productmix en de technologische vooruitgang op het gebied van motoren en accu's voor elektrische fietsen, terwijl die stijging in 2022 en het tijdvak van het nieuwe onderzoek ook te wijten was aan hogere productiekosten als gevolg van de algemene economische situatie die werd gekenmerkt door inflatie en hogere energiekosten.

4.4.3.2. Loonkosten

(226) De gemiddelde loonkosten van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 9

Gemiddelde loonkosten per werknemer

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Gemiddelde loonkosten per werknemer (EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(227) Ondanks een daling van het aantal werknemers in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ten opzichte van 2022 na een daling van de vraag, namen de gemiddelde loonkosten per werknemer in de beoordelingsperiode gestaag toe.

4.4.3.3. Voorraden

(228) De voorraden van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 10

Voorraden

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Eindvoorraden (stuks)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(229) De toename van de voorraden was het gevolg van de toegenomen voorraadopbouw tijdens COVID-19, toen de vraag aanzienlijk toenam, in combinatie met de problemen in de toeleveringsketen, aangezien de producenten in de Unie te veel grondstoffen en componenten bestelden om aan de productiebehoeften te voldoen. Nadat de problemen in de toeleveringsketen waren opgelost, ontvingen de producenten in de Unie echter meer grondstoffen en componenten dan zij nodig hadden. Hierop volgde een daling van de vraag naar elektrische fietsen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ten opzichte van 2022, waardoor de producenten in de Unie aan het einde van het tijdvak van het nieuwe onderzoek zeer grote voorraden hadden.

4.4.3.4. Winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken

(230) De winstgevendheid, de kasstroom, de investeringen en het rendement van de investeringen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 11

Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2020	2021	2022	Tijdvak van het nieuwe onderzoek
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	7,5	7,4	7,8	5,4
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Kasstroom (EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Investeringen (EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Rendement van investeringen (%)	147	127	163	111
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(231) De Commissie heeft de winstgevendheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vastgesteld door de nettowinst vóór belastingen van de verkoop van het soortgelijke product aan niet-verbonden afnemers in de Unie uit te drukken als percentage van de aldus gerealiseerde omzet. De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie bleven in de beoordelingsperiode winst maken. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek nam de winstgevendheid echter af als gevolg van hogere kosten.

(232) Dankzij de over het geheel genomen stabiele winstgevendheid in de beoordelingsperiode kon de bedrijfstak van de Unie grote investeringen doen.

(233) De nettokasstroom is het vermogen van de producenten in de Unie om hun activiteiten zelf te financieren. De kasstroom daalde tijdens de beoordelingsperiode aanzienlijk en werd in 2023 negatief. Het rendement van investeringen verslechterde eveneens, waardoor het voor de bedrijfstak van de Unie moeilijker werd om kapitaal aan te trekken en te groeien. Dit resulteerde in een afname van de investeringen met 50 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ten opzichte van 2022.

4.5. **Conclusie inzake schade**

(234) Macro-indicatoren zoals productie, verkoop en werkgelegenheid in de Unie namen in de periode 2020-2022 gestaag toe als gevolg van een toegenomen vraag tijdens de COVID-19-pandemie. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek daalden de productievolumes, de capaciteit, de verkoop en de werkgelegenheid echter omdat tijdens de COVID-19-pandemie grotere voorraden waren aangelegd en de vraag daarna afnam als gevolg van de opheffing van de COVID-19-maatregelen en de verandering in de economische situatie in de Unie, die met name werd gekenmerkt door hoge energiekosten en inflatie.

(235) Wat de micro-economische indicatoren betreft, is uit het onderzoek gebleken dat de winstgevendheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in de periode 2020-2022 boven de 7 % bleef. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek daalde de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie echter tot 5,4 %. De kasstroom daalde van 2020 tot 2022 en werd in 2023 negatief. Het rendement van investeringen verslechterde eveneens, waardoor het voor de bedrijfstak van de Unie moeilijker werd om kapitaal aan te trekken en te groeien.

(236) Op grond van het voorgaande heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie zich had hersteld van de eerdere aanmerkelijke schade, in de zin van artikel 8 van de basisverordening, die het gevolg was van de invoer met subsidiëring uit de VRC. Tijdens de beoordelingsperiode is echter een aantal schade-indicatoren verslechterd en is de bedrijfstak van de Unie weer in een economisch kwetsbare situatie terechtgekomen. Derhalve heeft de Commissie verder onderzocht of herhaling van de oorspronkelijk door de invoer met subsidiëring uit de VRC veroorzaakte schade waarschijnlijk is als de maatregelen zouden worden ingetrokken.

5. **WAARSCHIJNLIJKHEID VAN HERHALING VAN SCHADE**

(237) De Commissie heeft de volgende elementen onderzocht om te bepalen hoe waarschijnlijk het is dat de schade zich zal herhalen als de bestaande maatregelen worden ingetrokken: de productiecapaciteit en de reservecapaciteit in de VRC, de verhouding tussen de prijzen bij uitvoer naar derde landen en het prijsniveau in de Unie, en het effect van de potentiële invoer en het prijsniveau van die invoer uit deze landen op de situatie van de bedrijfstak van de Unie.

5.1. **Reservecapaciteit in de VRC en aantrekkelijkheid van de markt van de Unie**

(238) Zoals reeds beschreven en uiteengezet in punt 3.10.1, beschikken de producenten-exporteurs in de VRC over een aanzienlijke reservecapaciteit die zou kunnen worden gebruikt om het onderzochte product voor uitvoer naar de Unie te produceren indien de maatregelen zouden komen te vervallen. De Chinese producenten-exporteurs zouden 73 miljoen stuks kunnen uitvoeren, wat veel meer is dan de omvang van de markt van de Unie.

(239) Zoals beschreven en uiteengezet in punt 3.10.2 is de markt voor elektrische fietsen van de Unie een van de grootste ter wereld en zal de vraag naar elektrische fietsen de komende jaren naar verwachting groeien als gevolg van onder meer het milieubeleid van de Unie. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek voerden de Chinese producenten-exporteurs naar hun belangrijkste derde markten uit tegen prijzen die aanzienlijk lager waren dan de gemiddelde verkoopprijzen van de producenten in de Unie op de markt van de Unie. Uitvoer naar de Unie is dus in potentie veel aantrekkelijker voor Chinese exporteurs. Bijgevolg kan redelijkerwijs worden verwacht dat Chinese producenten-exporteurs bij intrekking van de maatregelen grote volumes van het onderzochte product naar de Unie zouden beginnen uit te voeren.

5.2. **Waarschijnlijke prijzen van de invoer en gevolgen voor de bedrijfstak van de Unie**

(240) Om vast te stellen welke gevolgen de invoer uit de VRC voor de bedrijfstak van de Unie zou hebben bij beëindiging van de maatregelen, heeft de Commissie een vergelijkende prijsanalyse uitgevoerd uitgaande van een situatie zonder antisubsidiemaatregelen.

(241) Om de waarschijnlijke prijs te ramen waartegen de Chinese producenten bij uitvoer naar de markt van de Unie zouden verkopen, heeft de Commissie de gemiddelde prijs (af fabriek) van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vergeleken met de overeenkomstige gemiddelde prijs van het onderzochte product uit de VRC bij uitvoer naar derde landen zoals het Verenigd Koninkrijk, Turkije, Noorwegen of Servië, die afzonderlijke codes voor elektrische fietsen hebben en geen maatregelen hebben ingesteld.

(242) Uit de vergelijking bleek dat de gemiddelde prijs van de Chinese uitvoer van het betrokken product naar bovengenoemde landen varieerde van 210 tot 650 EUR, dat wil zeggen dat deze aanzienlijk lager was dan de prijs van de bedrijfstak van de Unie op de markt van de Unie. Indien de maatregelen zouden komen te vervallen, zou de invoer uit de VRC derhalve waarschijnlijk in grote volumes op de markt komen, zoals in het onderzoektijdvak van het oorspronkelijke onderzoek, en tegen lage prijzen die schade zouden veroorzaken.

(243) In het licht van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het intrekken van de maatregelen naar alle waarschijnlijkheid zal leiden tot een significante toename van invoer met subsidiëring uit de VRC tegen schadeveroorzakende prijzen. Daardoor zou de levensvatbaarheid van de bedrijfstak van de Unie ernstig in gevaar komen.

6. **BELANG VAN DE UNIE**

(244) Overeenkomstig artikel 31 van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of handhaving van de bestaande antisubsidiemaatregelen in strijd zou zijn met het belang van de Unie in haar geheel. Het belang van de Unie werd vastgesteld op basis van een beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder die van de bedrijfstak van de Unie, de importeurs en de gebruikers.

6.1. **Belang van de bedrijfstak van de Unie**

(245) Uit het onderzoek is gebleken dat als de maatregelen zouden komen te vervallen, dit een negatief effect op de bedrijfstak van de Unie zou hebben. Met de maatregelen werd weer een gelijk speelveld op de markt van de Unie tot stand gebracht. Hierdoor konden nieuwe ondernemingen de markt betreden, met name in het instapsegment en in het middensegment. Het aantal bekende producenten van elektrische fietsen in de Unie is bijna verdubbeld van ongeveer 37 in 2020 tot 67 in 2023, ondanks uitdagingen als gevolg van de economische situatie in de periode 2022-2023. Het aantal in de Unie geproduceerde elektrische fietsen is tussen 2020 (3,4 miljoen) en 2023 (4,5 miljoen) met meer dan 1 miljoen gestegen en zal naar verwachting verder toenemen. Het aantal directe werknemers is gestegen van ongeveer 3 500 in het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek tot bijna 11 000 in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

(246) Als de compenserende maatregelen zouden worden beëindigd, zouden de producenten in de Unie een hoog risico lopen, met name de producenten die de segmenten van de elektrische fietsen in het instap- en middensegment bedienen, waaronder veel kleinere producenten in de hele bedrijfstak van de Unie.

(247) De kwetsbare situatie wordt nog versterkt door het feit dat de productie van elektrische fietsen een zeer kapitaalintensieve activiteit is, omdat er te allen tijde aanzienlijke voorraden fietsonderdelen nodig zijn om de productie in stand te houden. Bovendien hebben de producenten in de Unie de afgelopen jaren grote investeringen gedaan in een duurzame en milieuvriendelijke productie en productverbeteringen. De beëindiging van de antisubsidiemaatregelen zou de ontwikkeling van praktische technische knowhow voor de toepassing van zeer geavanceerde technologieën, met inbegrip van automatisering en nieuwe materialen, belemmeren.

(248) Bovendien is de bedrijfstak van de Unie voor elektrische fietsen volgens het verzoek om een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen een van de grootste groene industrieën, met meer dan 1 000 kleine en middelgrote ondernemingen (“kmo’s”) die volgens het verslag “The European Bicycle Industry & Market Profile” uit 2024 ongeveer 80 000 banen hebben gecreëerd. Dit omvat banen in directe en indirecte productie, upstreamindustrieën, fietsaccessoires, fietsenwinkels enz.

(249) Op basis van het bovenstaande is de verlenging van de maatregelen in het belang van de bedrijfstak van de Unie.

6.2. **Belang van de assemblagebedrijven**

(250) De Commissie heeft contact opgenomen met alle haar bekende gebruikers en niet-verbonden importeurs.

(251) Na de opening van het onderzoek was de enige partij die zich kenbaar maakte en opmerkingen indiende, een ad-hocgroep namens acht kleine ondernemingen in de Unie die uit de VRC en andere derde landen ingevoerde onderdelen van elektrische fietsen assembleren. Hun belangrijkste opmerking had betrekking op de uitvoering van de maatregelen ten aanzien van de invoer van (conventionele) fietsonderdelen uit de VRC, die leidt tot onzekerheid over de wettelijke regels voor de invoer van onderdelen van elektrische fietsen, waardoor het moeilijk wordt onderdelen van elektrische fietsen in te voeren waarop geen maatregelen van toepassing zijn. De groep verzette zich tegen de uitbreiding van de maatregelen, voornamelijk vanwege de huidige problemen met de invoer van onderdelen, in combinatie met het risico dat de maatregelen tot deze onderdelen van elektrische fietsen worden uitgebreid, en voerde aan dat het gebruik van markttoezicht om na te gaan of de invoer uit de VRC aan alle relevante regelgeving voldoet, efficiënter zou zijn om de invoer van oneerlijk verhandelde elektrische fietsen uit de VRC, die vaak illegaal en onveilig zijn, aan te pakken.

(252) De Commissie was echter van oordeel dat het niet realistisch is dat alleen markttoezicht- en regelgevingsmaatregelen schade als gevolg van de invoer van elektrische fietsen met subsidiëring uit de VRC kunnen voorkomen. Ook kunnen problemen met de handhaving door de douane met betrekking tot de invoer van onderdelen van elektrische fietsen de beëindiging van de maatregelen, die het beoogde effect hebben bereikt, niet rechtvaardigen. Hoe dan ook valt de handhaving van maatregelen buiten het kader van het onderzoek.

(253) Na de mededeling van feiten en overwegingen herhaalde de ad-hocgroep dezelfde argumenten. Zij voerde aan dat de Commissie zich niet zou moeten richten op het uitbreiden van handelsbeschermingsmaatregelen, maar op het versterken van het markttoezicht om de onderliggende oorzaken van marktverstoringen aan te pakken en een gelijk speelveld voor alle belanghebbenden te waarborgen. Volgens de ad-hocgroep creëren handelsbeschermingsmaatregelen onbedoeld een regelgevingskader dat de invoer van kwalitatief minderwaardige en onveilige fietsen bevordert en tegelijkertijd het leven voor de serieuze producenten van elektrische fietsen uit de VRC met ambities voor de lange termijn op de markt van de Unie bemoeilijkt.

(254) De Commissie was van oordeel dat de argumenten van de ad-hocgroep reeds in overweging 251 waren behandeld. Aangezien er geen nieuwe inhoudelijke opmerkingen over deze kwesties werden ingediend, werd de conclusie in overweging 252 bevestigd.

(255) De ad-hocgroep voerde ook aan dat intrekking van de handelsbeschermende maatregelen niet zou leiden tot een aanzienlijke toename van de schade veroorzakende invoer, aangezien het argument dat de invoer uit de VRC een aanzienlijke bedreiging vormt volgens hen werd ondermijnd door het bescheiden marktaandeel van de Chinese invoer tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek, te weten 4,4 %.

(256) De Commissie nam in aanmerking dat de toename van het marktaandeel tot 4,4 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek plaatsvond in een situatie waarin handelsbeschermingsmaatregelen van kracht waren. Vanwege de handelsbeschermende maatregelen nam het marktaandeel van de invoer uit de VRC in de beoordelingsperiode slechts met 2,1 procentpunten toe. Gezien de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie, de productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC en de verhouding tussen de prijzen bij uitvoer naar derde landen en het prijsniveau in de Unie, concludeerde de Commissie dat de invoer met dumping uit de VRC tegen schade veroorzakende prijzen aanzienlijk zou toenemen indien de maatregelen zouden worden ingetrokken. Op grond daarvan werd het argument afgewezen.

(257) Daarnaast voerde de ad-hocgroep aan dat de Commissie zich baseerde op niet-gecontroleerde informatie en beweringen, met name die afkomstig van de indiener van het verzoek, wat de onpartijdigheid van het onderzoek ondergraaft.

(258) Zoals vermeld in de overwegingen 33 en 34, heeft de Commissie artikel 28 van de basisverordening toegepast omdat de medewerking van de producenten van elektrische fietsen in de VRC ontoereikend was om in het kader van dit nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen representatieve bevindingen vast te stellen en heeft de Commissie, gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en andere relevante partijen in de VRC, overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening gebruikgemaakt van de beschikbare gegevens. Bijgevolg zijn de bevindingen met betrekking tot de waarschijnlijkheid van voortzetting van subsidiëring en de waarschijnlijkheid van herhaling van schade gebaseerd op de beschikbare gegevens, met name op de informatie die samen met het verzoek om een nieuw onderzoek is ingediend, informatie die in de loop van het onderzoek is verkregen van meewerkende partijen (namelijk de indiener van het verzoek en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie), informatie uit de bevindingen van de Commissie in het oorspronkelijke onderzoek, bevindingen uit de meest recente antisubsidieonderzoeken van de Commissie met betrekking tot aangemoedigde bedrijfstakken in China en het werkdocument van de diensten van de Commissie over verstoringen van betekenis. Alle informatie die door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie werd verstrekt, is grondig gecontroleerd. Op grond daarvan werd het argument afgewezen.

6.3. **Belang van gebruikers en niet-verbonden importeurs**

(259) Afgezien van de bovengenoemde indiening zijn er geen gebruikers of niet-verbonden importeurs die zich hebben gemeld en aan dit onderzoek hebben meegewerkt door de vragenlijst te beantwoorden. Op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt, heeft zij vastgesteld dat er geen bewijs is dat de conclusie van het oorspronkelijke onderzoek weerlegt dat de negatieve gevolgen voor niet-verbonden importeurs niet als onevenredig kunnen worden beschouwd en worden beperkt door de beschikbaarheid van alternatieve leveringsbronnen. De positieve gevolgen van de compenserende maatregelen voor de markt van de Unie, met name voor de bedrijfstak van de Unie, wegen op tegen de mogelijke negatieve gevolgen voor de andere belangengroepen. Het onderzoek heeft inderdaad bevestigd dat er naast de VRC steeds meer andere leveranciers uit derde landen zijn. Daarom heeft de Commissie geconcludeerd dat voortzetting van de maatregelen niet onevenredig nadelig zou zijn voor gebruikers en importeurs.

(260) Na de mededeling van feiten en overwegingen voerde één belanghebbende aan dat het handhaven van de maatregelen tot gevolg zou hebben dat elektrische fietsen onnodig duur zouden blijven en minder goed beschikbaar zouden blijven voor gebruikers. Indien de maatregelen zouden worden ingetrokken, zo voerde deze belanghebbende aan, zouden lagere prijzen voor elektrische fietsen leiden tot een aanzienlijke stijging van de verkoop van elektrische fietsen. De Commissie was van mening dat lagere prijzen niet noodzakelijkerwijs tot een stijging van de verkoop leiden, aangezien naast de prijzen ook veiligheid, kwaliteit, betrouwbaarheid en service criteria zijn voor gebruikers die de aankoop van een elektrische fiets overwegen. Het intrekken van de maatregelen zou ook een negatief effect hebben op de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie, hetgeen gevolgen zou hebben voor de innovatie en de productverscheidenheid en zou leiden tot minder keuzemogelijkheden voor de gebruikers. Op grond daarvan werd het argument afgewezen.

6.4. **Conclusie inzake belang van de Unie**

(261) Gezien het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat er, wat het belang van de Unie betreft, geen dwingende redenen waren om de bestaande maatregelen ten aanzien van invoer van het onderzochte product van oorsprong uit de VRC niet te handhaven.

7. **ANTISUBSIDIEMAATREGELEN**

(262) Op basis van de conclusies van de Commissie inzake de voortzetting van subsidiëring, de herhaling van schade en het belang van de Unie moeten de antisubsidiemaatregelen op de invoer van elektrische fietsen uit de VRC worden gehandhaafd.

(263) Om het risico op ontwijking als gevolg van de verschillen in rechten zo veel mogelijk te beperken, zijn speciale maatregelen nodig om de toepassing van de individuele compenserende rechten te garanderen. De heffing van individuele compenserende rechten is enkel van toepassing op vertoon van een geldige handelsfactuur aan de douaneautoriteiten van de lidstaten. De factuur moet voldoen aan de in artikel 1, lid 3, van deze verordening vastgestelde vereisten. Tot een dergelijke factuur is voorgelegd, moet de invoer worden onderworpen aan het compenserende recht dat van toepassing is op “alle overige invoer van oorsprong uit de VRC”.

(264) Hoewel de douaneautoriteiten van de lidstaten over deze factuur moeten beschikken om ten aanzien van de invoer de individuele compenserende rechten te kunnen toepassen, is overlegging van die factuur niet de enige factor waarmee de douaneautoriteiten rekening moeten houden. Zelfs als aan hen een factuur wordt overgelegd die voldoet aan alle vereisten van artikel 1, lid 3, van deze verordening, moeten de douaneautoriteiten van de lidstaten namelijk hun gebruikelijke controles uitvoeren en kunnen zij, net als in alle andere gevallen, aanvullende documenten (vervoersdocumenten enz.) verlangen om de juistheid van de gegevens in de aangifte te controleren en te waarborgen dat het lagere recht vervolgens terecht wordt toegepast, in overeenstemming met de douanewetgeving.

(265) Indien de invoer in de Unie door een van de ondernemingen waarvoor een lager individueel recht geldt, na de instelling van de maatregelen in kwestie aanzienlijk toeneemt, kan dit op zich worden beschouwd als een verandering in de structuur van het handelsverkeer als gevolg van de instelling van maatregelen in de zin van artikel 23, lid 1, van de basisverordening. In dergelijke omstandigheden kan, mits aan de voorwaarden is voldaan, een onderzoek naar ontwijking van maatregelen worden geopend. Hierbij kan onder meer worden onderzocht of het nodig is een individueel recht of individuele rechten in te trekken en in plaats daarvan een voor het gehele land geldende recht in te stellen.

(266) De individuele compenserende rechten voor ondernemingen die in deze verordening worden genoemd, zijn uitsluitend van toepassing op de invoer van het onderzochte product voor zover het van oorsprong is uit de VRC en is geproduceerd door de genoemde rechtspersonen. Op de invoer van het onderzochte product dat is geproduceerd door andere ondernemingen die in het dispositief van deze verordening niet uitdrukkelijk worden genoemd, met inbegrip van entiteiten die aan de specifiek genoemde ondernemingen zijn verbonden, is het recht van toepassing dat voor "alle overige invoer van oorsprong uit de Volksrepubliek China" geldt. Die invoer mag niet worden onderworpen aan de individuele compenserende rechten.

(267) Een onderneming kan vragen dit individuele recht te blijven toepassen wanneer zij nadien haar naam wijzigt. Dit verzoek moet worden ingediend bij de Commissie ([88]). Het moet alle relevante informatie bevatten waaruit blijkt dat de wijziging geen invloed heeft op het recht van de onderneming om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is. Als de naamswijziging van de onderneming niet van invloed is op haar recht om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is, wordt een wijzigingsverordening over de naamswijziging bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

(268) Indien een bedrag moet worden terugbetaald naar aanleiding van een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie, geldt ingevolge artikel 109 van Verordening (EU, Euratom) 2024/2509 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de financiële regels van toepassing op de algemene begroting van de Unie ([89]) als rentevoet de rente die de Europese Centrale Bank voor haar basisherfinancieringstransacties hanteert, zoals bekendgemaakt in de C-serie van het *Publicatieblad van de Europese Unie* op de eerste kalenderdag van elke maand.

(269) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 15, lid 1, van Verordening (EU) 2016/1036 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een definitief compenserend recht ingesteld op rijwielen met trapondersteuning, met een elektrische hulpmotor, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8711 60 10 en ex 8711 60 90 (Taric-code 8711 60 90 10).

2. Het definitieve compenserende recht dat van toepassing is op de nettoprijs, franco grens Unie, vóór inklaring, van het in lid 1 omschreven en door onderstaande ondernemingen vervaardigde product is als volgt:

Land van oorsprong	Onderneming	Definitief compenserend recht	Aanvullende Taric-code
Volksrepubliek China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) Europese Commissie, directoraat-generaal Handel, directoraat G, Wetstraat 170, 1040 Brussel, België.
([89]) Verordening (EU, Euratom) 2024/2509 van het Europees Parlement en de Raad van 23 september 2024 tot vaststelling van de financiële regels van toepassing op de algemene begroting van de Unie (PB L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Land van oorsprong	Onderneming	Definitief compenserend recht	Aanvullende Taric-code
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd en 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
	Andere meewerkende ondernemingen opgenomen in bijlage I	9,2 %	Zie bijlage I
	De in bijlage II vermelde ondernemingen, die niet hebben meegewerkt aan het oorspronkelijke antisubsidieonderzoek, maar wel aan het oorspronkelijke parallelle antidumpingonderzoek	17,2 %	Zie bijlage II
	Alle overige invoer van oorsprong uit de Volksrepubliek China	17,2 %	C999

3. De individuele rechten die zijn vastgesteld voor de in lid 2 vermelde ondernemingen zijn uitsluitend van toepassing indien aan de douaneautoriteiten van de lidstaten een geldige handelsfactuur wordt overgelegd die een verklaring bevat die is gedateerd en ondertekend door een met naam en functie geïdentificeerde medewerker van de entiteit die deze factuur heeft opgesteld, en die als volgt luidt: "Ondergetekende verklaart dat het (volume) (onderzocht product) die naar de Europese Unie wordt uitgevoerd en waarop deze factuur betrekking heeft, is vervaardigd door (naam en adres van de onderneming) (aanvullende Taric-code) in [betrokken land]. Ondergetekende verklaart dat de in deze factuur verstrekte informatie juist en volledig is.". Als een dergelijke factuur niet wordt overgelegd, wordt het recht toegepast dat voor "alle andere ondernemingen" geldt.

4. Indien het compenserende recht voor bepaalde producenten-exporteurs in mindering is gebracht op het antidumpingrecht, leiden verzoeken om terugbetaling uit hoofde van artikel 21 van Verordening (EU) 2016/1037 ook tot een beoordeling van de dumpingmarge die gedurende het onderzoektijdvak voor de terugbetaling op die producent-exporteur van toepassing was. Het bedrag dat aan de indiener van het verzoek moet worden terugbetaald, mag niet hoger zijn dan het verschil tussen het geïnde recht en de gecombineerde compenserende en antidumpingrechten zoals vastgesteld in het terugbetalingsonderzoek.

5. Tenzij anders vermeld zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 23 januari 2025.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Naam	Provincie	Aanvullende Taric-code
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

Naam	Provincie	Aanvullende Taric-code
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

BIJLAGE II

Naam	Provincie	Aanvullende Taric-code
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