Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/114

24.1.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/114

av den 23 januari 2025

om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ([1]) (*grundförordningen*), särskilt artikel 18, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Gällande åtgärder

(1) Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 ([2]) (*den ursprungliga förordningen*) införde Europeiska kommissionen (*kommissionen*) en utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (*Kina* eller *det berörda landet*). De utjämningstullar som för närvarande är i kraft sträcker sig från 3,9 % till 17,2 % (*de ursprungliga åtgärderna*). Den undersökning som ledde till införandet av de ursprungliga åtgärderna kallas därför nedan för den ursprungliga undersökningen.

(2) Efter tribunalens dom i mål T-243/19 återinfördes utjämningstullen för Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd i mars 2023 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/610 ([3]). Den återinförda tullen fastställdes till samma nivå som i den ursprungliga förordningen. De utjämningstullsatser som för närvarande är tillämpliga är därför de som fastställdes i genomförandeförordning (EU) 2019/72.

(3) Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/73 ([4]) införde kommissionen även slutgiltiga antidumpningsåtgärder på import av elcyklar med ursprung i Kina. De antidumpningstullar som för närvarande är i kraft ligger på mellan 9,9 % och 70,1 %.

1.2 Inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång

(4) Den 17 januari 2024 inledde kommissionen en översyn vid giltighetstidens utgång beträffande import till unionen av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina på grundval av artikel 18 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([5]) (*tillkännagivandet om inledande*).

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 16, 18.1.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/610 av den 17 mars 2023 om återinförande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina vad gäller Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd till följd av tribunalens dom i mål T-243/19 (EUT L 80, 20.3.2023, s. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/73 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och uttag av den provisoriska tull som införts på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 16, 18.1.2019, s. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antisubventionsåtgärder som tillämpas på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Kommissionen inledde undersökningen till följd av en begäran om översyn som ingavs den 16 oktober 2023 av European Bicycle Manufacturers Association (*begäran* och *sökanden*) för unionsindustrin för elcyklars räkning i den mening som avses i artikel 10.6 i grundförordningen. Begäran innehöll tillräcklig bevisning för sannolikheten för fortsatt subventionering och återkommande skada för unionsindustrin för att motivera inledandet av undersökningen.

(6) Innan kommissionen inledde översynen vid giltighetstidens utgång underrättade den de kinesiska myndigheterna ([6]) om att den hade mottagit en korrekt underbyggd begäran och bjöd in de kinesiska myndigheterna till ett samråd i enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen. De kinesiska myndigheterna svarade inte och samråden ägde därför inte rum.

1.3 Översynsperiod och skadeundersökningsperiod

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

1.4 Berörda parter

(8) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att kontakta kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom informerade kommissionen uttryckligen sökanden, alla kända unionsproducenter, kända producenter i Kina samt de kinesiska myndigheterna, kända importörer, användare samt intresseorganisationer som såvitt känt är berörda om inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och uppmanade dem att delta.

(9) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden. En tillfällig grupp som företrädde åtta företag i unionen, vilka monterar elcykeldelar som importeras från Kina och andra tredjeländer, gav sig tillkänna och lämnade synpunkter. Dessa synpunkter gällde inte inledandet av översynen som sådant och behandlas i avsnitt 6 om unionens intresse. Denna grupp begärde även att bli hörd av kommissionen och hörandet ägde rum den 30 april 2024.

1.5 Stickprovsförfarande

(10) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval av de berörda parterna i enlighet med artikel 27 i grundförordningen.

1.5.1 *Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter*

(11) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade beslutat att göra ett urval genom att endast låta ett begränsat antal unionsproducenter ingå i undersökningen (s.k. stickprovsförfarande). Kommissionen baserade urvalet på den största representativa tillverkningsvolym som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande.

(12) I enlighet med artikel 27 i grundförordningen uppmanade kommissionen berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet. Inga synpunkter inkom angående det preliminära urvalet. Urvalet ansågs representativt för unionsindustrin.

1.5.2 *Stickprovsförfarande avseende importörer*

(13) För att avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de upplysningar som angavs i tillkännagivandet om inledande.

(14) Ingen icke-närstående importör besvarade stickprovsfrågeformuläret.

([6]) I denna förordning används begreppet ”de kinesiska myndigheterna” i vid bemärkelse, dvs. det täcker såväl statsrådet som ministerier, myndigheter och andra organ på central, regional och lokal nivå.

1.5.3 *Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter i Kina*

(15) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla kända producenter i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Dessutom bad kommissionen Kinas beskickning vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta andra eventuella producenter som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.

(16) Endast två exporterande producenter från Kina besvarade stickprovsformuläret, och ett stickprovsförfarande ansågs därför inte vara nödvändigt. Dessa två företag stod dock tillsammans för betydligt mindre än 0,1 % av den kinesiska elcykelindustrin när det gäller i) export till unionen, ii) inhemsk försäljning och iii) kinesisk produktionskapacitet under översynsperioden. Kommissionen ansåg därför att dessa två företag inte kunde anses vara representativa för den kinesiska elcykelindustrin för översynen vid giltighetstidens utgång och att deras företagsspecifika uppgifter inte kunde utgöra en grund för representativa undersökningsresultat avseende all export från Kina till unionen.

(17) Kommissionen drog därför slutsatsen att samarbetsviljan hos elcykelproducenterna i Kina inte var tillräcklig för att några representativa slutsatser skulle kunna dras, och informerade de båda företagen samt de kinesiska myndigheterna om att kommissionen avsåg att tillämpa artikel 28 i grundförordningen och grunda sina slutsatser om fortsatt eller återkommande subventionering och skada när det gäller import från Kina på tillgängliga uppgifter.

1.6 **Svar på frågeformuläret och kontrollbesök**

(18) Kommissionen uppmanade de båda företagen som hade besvarat stickprovsformuläret att kontakta kommissionen om de hade för avsikt att besvara frågeformuläret, trots att de inte var representativa för den kinesiska elcykelindustrin (se ovan). Vid inledandet av översynen gjordes ett exemplar av frågeformuläret för importörer tillgängligt i de ärendehandlingar som berörda parter kan begära att få ta del av samt på GD Handels webbplats. Inget svar på frågeformuläret lämnades.

(19) Den 12 februari 2024 skickade kommissionen ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. De kinesiska myndigheterna ombads även att vidarebefordra särskilda frågeformulär till i) Chinese Export & Credit Insurance Corporation (*Sinosure*), ii) producenter och distributörer av motorer, batterier samt andra delar och komponenter till elcyklar samt iii) banker och andra finansinstitut som de kinesiska myndigheterna visste hade beviljat lån till den berörda industrin.

(20) Kommissionen mottog inga svar på ovannämnda frågeformulär. Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna genom en verbalnot av den 5 april 2024 om att den avsåg att tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de uppgifter som hade begärts i de frågeformulär som skickades till de kinesiska myndigheterna och uppmanade dem att lämna synpunkter på detta. Inga synpunkter inkom.

(21) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg var nödvändiga för att fastställa sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och skada och för att fastställa unionens intresse. Kontrollbesök i enlighet med artikel 26 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Unionsproducenter

— Cube Bikes, Tyskland

— Accell Hunland, Ungern

— Cross, Bulgarien

1.7 **Utlämnande av uppgifter**

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

(23) Flera berörda parter lämnade synpunkter, som beaktats av kommissionen och behandlas i avsnitten 2.3, 3.9 och 6 nedan. En part som begärde att bli hörd beviljades detta.

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

2.1 **Produkt som översynen gäller**

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

2.2 **Berörd produkt**

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

2.3 **Likadan produkt**

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

— Den berörda produkten när den exporteras till unionen.

— Den produkt som översynen gäller och som tillverkas och säljs på den inhemska marknaden i Kina.

— Den produkt som översynen gäller som produceras och säljs av de exporterande producenterna till resten av världen. och

— Den produkt som översynen gäller och som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.

(27) Dessa produkter anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

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

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

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

3. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT SUBVENTIONERING

(30) I enlighet med artikel 18 i grundförordningen och såsom anges i tillkännagivandet om inledande undersökte kommissionen om upphörandet av de gällande åtgärderna sannolikt skulle leda till fortsatt subventionering.

3.1 Bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen

(31) Den 12 februari 2024 skickade kommissionen ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. De kinesiska myndigheterna ombads även att vidarebefordra särskilda frågeformulär till i) Chinese Export & Credit Insurance Corporation (*Sinosure*), ii) producenter och distributörer av motorer, batterier samt andra delar och komponenter till elcyklar samt iii) banker och andra finansinstitut som de kinesiska myndigheterna visste hade beviljat lån till den berörda industrin.

(32) Kommissionen mottog inga svar på ovannämnda frågeformulär. Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna genom en verbalnot av den 5 april 2024 om att den avsåg att tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de uppgifter som hade begärts i de frågeformulär som skickades till de kinesiska myndigheterna och uppmanade dem att lämna synpunkter på detta. Inga synpunkter inkom.

(33) Med tanke på att samarbetet från elcykelproducenterna i Kina inte var tillräckligt för att några representativa slutsatser skulle kunna dras vid denna översyn vid giltighetstidens utgång (se skälen 16 och 17) och den bristande samarbetsviljan från de kinesiska myndigheterna och andra relevanta parter i Kina som hade ombetts lämna uppgifter såsom beskrivs ovan, använde kommissionen, i enlighet med artikel 28 i grundförordningen, tillgängliga uppgifter för att fastställa sannolikheten för fortsatt subventionering av den kinesiska elcykelindustrin.

(34) Följaktligen baserade kommissionen sin analys på alla tillgängliga uppgifter, särskilt följande:

a) Uppgifterna i begäran.

b) Kommissionens slutsatser i den ursprungliga undersökningen enligt genomförandeförordning (EU) 2019/72.

c) Resultaten av kommissionens senaste antisubventionsundersökningar rörande främjade industrier i Kina, exempelvis undersökningarna om bestruket finpapper ([8]), varmvalsade platta stålprodukter ([9]), glasfiberfilament ([10]) och optiska fiberkablar ([11]) där liknande subventioner undersöktes.

d) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar om betydande snedvridningar i Kinas ekonomi som ska användas vid utredningar om handelspolitiska skyddsåtgärder (*Kinarapporten*) ([12]).

([8]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1647 av den 21 augusti 2023 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av visst bestruket finpapper med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 207, 22.8.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1123 av den 7 juni 2023 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 148, 8.6.2023, s. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/328 av den 24 februari 2021 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 65, 25.2.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/72 av den 18 januari 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 12, 19.1.2022, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2 **Inledande anmärkningar om elcykelindustrin i Kina**

(35) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen de kinesiska myndigheternas vision om att förbättra och främja viktiga industrier, såsom elcykelindustrin, genom att genomföra flera planer på nationell, lokal och sektoriell nivå. I den trettonde femårsplanen för nationell ekonomisk och social utveckling i Kina för åren 2016–2020 (*den trettonde femårsplanen*) ingick fordon som drivs med ny energi som en strategisk industri ([13]). Samtidigt identifierades cykel- och batteriindustrin särskilt som nyckelindustrier i utvecklingsplanen för den lätta industrin för samma period (2016–2020), vilken de kinesiska myndigheterna hade utarbetat för att genomföra den trettonde femårsplanen, och i Made in China 2025.

(36) Såsom beskrivs i den ursprungliga förordningen ([14]) krävdes ”en teknisk reformation av ingenjörskonsten” genom ”industrialisering av cyklar av nya material, teknisk omvandling av den intelligenta, miljövänliga och effektiva tillverkningslinjen av elcyklar och viktiga delar” i utvecklingsplanen för den lätta industrin. I denna plan rekommenderades även ”främjande av cykelindustrin för att utveckla den i riktning mot lätta, mångsidiga, trendiga och intelligenta cyklar. Påskynda FoU och tillämpningen av lätta material med hög hållfasthet, överföring, drivsystem, ny energi, intelligent sensorisk teknik och teknik för sakernas internet. Fokusera på att utveckla mångsidiga cyklar som både är trendiga och lämpar sig för fritidssyfte, träning och motion, långfärder och som är hopfällbara med goda prestanda samt elcyklar som överensstämmer med standarder och intelligenta elcyklar med litiumbatteri”. I utvecklingsplanen för den lätta industrin förtecknades vissa konkreta politiska åtgärder för att främja viktiga industrier, såsom elcykel- och batteriindustrierna. Den hänvisade särskilt till åtgärder såsom reformer för ökat marknadstillträde, ökning av det finansiella skattepolitiska stödet samt ekonomiskt stöd.

(37) När det gäller den specifika industrisektornivån ingick cykelindustrin i tillväxtindustrierna i den trettonde femårsplanen för cykel- och elcykelindustrin (2016–2020) som utfärdats av China Bicycle Association (CBA) och följande angavs: ”tillväxtindustrierna har främjats genom nationella strategier, såsom nya energier, nya material, internet, energihushållning och miljöskydd, och informationsteknik, vilket har oundvikligen har medfört att traditionella industrier har gett sig in på marknaden för mellan- och högklassiga produkter. Särskilt efter det femte plenarsammanträdet som hölls för att ’främja en utveckling av trafiken och transporterna med låga koldioxidutsläpp och uppmuntra miljövänliga resor med cykel’, kommer cykelindustrin säkerligen att utnyttja de nya historiska utvecklingsmöjligheterna.” I den trettonde planen för cykelindustrin angavs vidare att ”exporten av cyklar och reservdelar ska hållas på en stabil nivå och exporten av elcyklar ska öka kraftigt. Integrationen inom industrin ska stärkas ytterligare och de ledande företagens bidrag till produktionsvolymen ska överstiga 50 %. Industrin ska främja, gemensamt upprätta och förbättra 3–5 industrikluster och karakteristiska regioner. Andelen cyklar i mellan- och högre prissegment och cyklar med litiumbatteri ska öka varje år.” En av huvuduppgifterna i planen var att ”fortsätta att främja utvecklingen av olika cyklar som utgör märkesprodukter och i högre marknadssegment och gradvis öka andelen cyklister och andelen cyklar i mellan- och högre prissegment. Förverkliga smarta, lätta elcyklar med litiumbatteri och ständigt öka marknadsandelen för cyklar med litiumbatteri samt elcyklarnas exportandel” ([15]).

(38) I ”katalogen över investeringsprojekt för vilka det krävs kontroll och godkännande från regeringen” signalerade de kinesiska myndigheterna vidare en ökad prioritering av fordon som drivs med alternativ energi, inbegripet elcyklar: ”Produktionskapacitet genom vilken antalet fordon som drivs med traditionella bränslen ökar ska vara underkastad strikta kontroller, vilket innebär att nya producenter av fordon som drivs med traditionella bränslen inte längre ska prövas och godkännas för tillverkning. Ansträngningar ska vidtas för att ge aktiv vägledning för en hälsosam och korrekt utveckling av fordon som drivs med alternativ energi” ([16]).

(39) Även i Made in China 2025, beslut nr 40 och den nationella översikten över den tekniska och vetenskapliga utvecklingen på medellång och lång sikt (2006–2020) identifierades elcykelindustrin som en strategisk/främjad nyckelindustri vars utveckling bör prioriteras och stödjas ([17]).

([13]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, skälen 97–100.
([14]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, skälen 101–106.
([15]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, skälen 109–113.
([16]) Ibid., skäl 114.
([17]) Ibid., skäl 129.

(40) I den ursprungliga undersökningen fastställdes också att de kinesiska myndigheterna inte bara främjade elcykelindustrin utan även delar till den, särskilt motorer och batterier ([18]), genom olika planer på nationell, regional och sektoriell nivå. I den trettonde femårsplanen hänvisades uttryckligen till stöd för utveckling av högeffektiv energilagring, medan batteriindustrin förtecknades som en nyckelindustri i utvecklingsplanen för den lätta industrin. Dessutom var cykeldelar, särskilt batterier och lätta metaller för ramar, upptagna i förteckningen över främjade industrier i den vägledande katalogen för industrier vad gäller utländska investeringar samt i katalogen över prioriterade industrier vad gäller utländska investeringar i centrala och västra Kina. Slutligen var litiumjonbatterier upptagna i förteckningen över främjade industrier i den vägledande katalogen för industriell omstrukturering.

(41) I den ursprungliga förordningen drog kommissionen därför slutsatsen att elcykelindustrin och delar till den betraktades som nyckelindustrier/strategiska industrier och att det är ett politiskt mål för de kinesiska myndigheterna att främja utvecklingen av denna industri ([19]).

(42) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång bekräftade att de kinesiska myndigheterna har fortsatt att aktivt stödja utvecklingen av elcykelindustrin och delar till den, som fortfarande betraktas som en viktig industri i Kina, genom olika policydokument och lagstiftning, såsom anges nedan.

Den fjortonde femårsplanen

(43) I den fjortonde femårsplanen för perioden 2021–2025 beskriver de kinesiska myndigheterna sin strategiska vision för att förbättra och främja nyckelindustrier ([20]). Enligt kapitel I är en av de viktigaste utvecklingslinjerna att främja en uppgradering av den traditionella industristrukturen och fördjupa den ”tekniska revolutionen och industriella omvandlingen”. Denna idé vidareutvecklas i kapitel IV där målsättningen är att utveckla ett optimerat modernt industrisystem för att Kina ska bli en ”tillverkningsmotor”. För att framväxande industrier ska kunna ”accelerera och expandera” stöder planen utvecklingen och främjar produktionen av ”fordon som drivs med ny energi och gröna och miljövänliga produkter”, vilket redan var fallet i den trettonde femårsplanen.

(44) Den fjortonde femårsplanen genomförs också genom lokala och sektorsspecifika planer som anger inriktningen för den politik som ska genomföras för utvecklingen av strategiska industrier och sektorer.

(45) Dessutom genomförs den fjortonde femårsplanen på lokal och regional nivå med provinsiella och lokala planer för att säkerställa effektiva åtgärder. I synnerhet följande insatser kan nämnas:

(46) I provinsen Tianjins fjortonde femårsplan för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin föreskrivs en påskyndad omvandling till en ”stark tillverkningsstad” ([21]). Tianjin betraktar cykel-/elcykelsektorn som en ”fördelaktig industri”, som måste utvecklas ”med kraft” ([22]). Fordon som drivs med ny energi har även högsta prioritet för Tianjin, eftersom provinsen vill utveckla energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi. Enligt Tianjins provinsiella plan förväntas industrin för litiumjonbatterier expandera genom utveckling av material som nickel, grafit och kolkisel, för att påskynda användningen av dem i fordon som drivs med ny energi. Andra material som är relevanta vid produktionen av elcyklar, såsom legerad aluminiumplåt till delar, t.ex. hjulnav, hållfast stål för stålstänger och ståltråd, är också ett fokusområde för stöd ([23]). För att stödja den fjortonde femårsplanen offentliggjorde utrikesministeriet i Tianjins kommunala folkregering en förteckning över 33 politiska incitament för ekonomisk förbättring under första kvartalet 2023, inbegripet subventioner på upp till 50 miljoner yen per företag ([24]).

([18]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, skälen 116–128.
([19]) Ibid., skäl 130.
([20]) NPC, 2021, Översikt över det fjortonde femårsprogrammet för Folkrepubliken Kinas ekonomiska och sociala nationella utveckling och långsiktig vision mot 2035, finns på http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (hämtad den 22 november 2023) (på kinesiska).
([21]) ”Fjortonde femårsplanen” för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin i Tianjin.
([22]) Ibid., s. 23–24.
([23]) Ibid., s. 14–20.
([24]) 33 politiska incitament för ekonomisk förbättring under första kvartalet 2023 från Tianjin, punkterna 10, 17 och 18.

(47) I planen för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin i Jiangsuprovinsen under den fjortonde femårsplanen fastställs målet att utveckling av tillverkningsindustrin ska blomstra. Fordon som drivs med ny energi är en av de viktigaste industriella prioriteringarna och ska stödjas genom FoU-program och främjande av sammanslagningar och förvärv ([25]). Litiumjonbatterier betraktas som kärnprodukter för elfordon och deras utveckling ska stödjas genom FoU-program ([26]).

(48) I handlingsplanen för främjande av kontinuerliga framsteg och kvalitetsförbättring inom den industriella ekonomin i provinsen Zhejiang föreskrivs en förstärkning av industrikedjan med fokus på vissa industrier, däribland fordon som drivs med ny energi. Fordon som drivs med ny energi är en av de 27 sektorer som ska erhålla ekonomiskt stöd från Zhejiangprovinsen ([27]).

(49) I handlingsplanen för utveckling av strategiska pelarindustrikluster för den moderna lätta industrin och textilindustrin i Guangdongprovinsen (2021–2025) anges att i viktiga industrier inom den moderna lätta industrin och textilindustrin tillhör växelsystem för cyklar en av nyckelteknikerna och materialen. I planen förtecknas fem städer i provinsen Guangdong som kinesiska ”cykeldalar” (nämligen Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan och Zhongshan) ([28]).

(50) På den specifika industrisektornivån utfärdade China Bicycle Association (CBA) den fjortonde femårsplanen för cyklar och elcyklar för att bana väg för att kinesiska cyklar och elcyklar ska kunna expandera till utländska marknader. Såsom även bekräftades i den ursprungliga undersökningen ([29]) är CBA ett offentligt organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen. CBA är ett dotterbolag till China National Light Industry Council (CNLIC), tidigare ministeriet för den lätta industrin. Dessutom har CBA:s styrelse nära band till de kinesiska myndigheterna. Vidare utgör det alltid ett krav att VD:n eller ordföranden för ett statsägt företag eller ett cykelförbund är medlem i det kinesiska kommunistpartiet. En medlem i kommunistpartiet måste även finnas i styrelsen för privata elcykelföretag som är medlemmar i CBA och ingår i dess styrelse, vilket bekräftar CBA:s karaktär som ett offentligt organ.

(51) Enligt den fjortonde planen för cykelindustrin ska den övergripande situationen för cykel-/elcykelindustrins utveckling hanteras genom reformer på ett ”centraliserat sätt” och genom att fokusera på det allmänna målet att förbättra kvaliteten, öka effektiviteten samt att uppgradera och bygga upp ett land med en kraftfull cykel-/elcykelindustri. I planen fastställs även mål för att bibehålla en kraftfull exportvolym av cyklar/elcyklar och förbättra de kinesiska producenternas internationella marknadsandelar ([30]). Dessa mål ska uppnås med hjälp av olika stödåtgärder, såsom beviljande av särskilda medel för att stödja utvecklingen av cykel-/elcykelindustrin ([31]).

(52) I den fjortonde femårsplanen för cyklar och elcyklar beskrivs följande tre aspekter när det gäller utvecklingen av den kinesiska cykel-/elcykelindustrin för en period efter den fjortonde femårsperioden: i) Senast 2025 ska skapandet av en stor cykel/elcykelnation konsolideras genom modernisering, ii) senast 2035 ska den kinesiska cykel-/elcykelindustrin att bli den dominerande kraften på den internationella marknaden, iii) i mitten av århundradet ska Kina ha blivit en cykel-/elcykelproducent med ”status som ett starkt cykel-/elcykelland” ([32]). Utöver den allmänna nationella planen för cykel-/elcykelindustrin innehåller den fjortonde femårsplanen för cyklar och elcyklar ”regionalt samordnade utvecklingsstrategier” ([33]). Tio regioner och provinser ([34]) anvisas att genomföra den planerade industriella strukturen för att främja produktionen av elcyklar, cyklar och cykeldelar i syfte att göra globala satsningar.

([25]) Planen för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin i Jiangsuprovinsen, s. 42.
([26]) Ibid., s. 27.
([27]) Handlingsplanenen för främjande av kontinuerliga framsteg och kvalitetsförbättring inom den industriella ekonomin i provinsen Zhejiang, s. 2 och 15.
([28]) Handlingsplanen för utveckling av strategiska pelarindustrikluster för den moderna lätta industrin och textilindustrin i Guangdong-provinsen (2021–2025), s. 12 och 15.
([29]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72 (*den ursprungliga undersökningen om elcyklar från Kina*).
([30]) Den 14:e femårsplanen för cyklar och elcyklar, s. 3–4 och 13–14. Tillgänglig online: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ibid, s. 59 och 62–63.
([32]) Ibid., s. 27 och 28.
([33]) Ibid., s. 35–37.
([34]) Tianjin, Wuqing Bicycle and Parts Co-development Zone, Hebei-provinsen, Jiangsu-provinsen, Suzhou Bicycle Export Base, Zhejiang-provinsen, Taizhou Electric Bicycle Production and Export Concentration Zone, Guangdong-provinsen, Foshan Sports Bike R&D and Design Industrial Base och Guangxi-provinsen.

(53) Ett annat viktigt policydokument är de vägledande yttrandena om främjande av en högkvalitativ utveckling av den lätta industrin, där flera stödåtgärder föreskrivs för den kinesiska industrin för cyklar, elcyklar och komponenter ([35]). Yttrandena syftar till att uppmuntra innovation och tillverkning av alla typer av cyklar och elcyklar och utveckla produktionen av batterier för den digitala och gröna omställningen. Detta ska uppnås genom skattemässiga och finansiella stödåtgärder, inrättande av integrerade industrikluster och beviljande av fördelar via initiativen *Belt and Road* och *Going Global* ([36]).

Made in China 2025

(54) Made in China 2025 är en statlig industripolitik som ska göra Kina dominerande inom global högteknologisk tillverkning genom statliga subventioner, statsägda företag och förvärv av immateriella rättigheter, och på så sätt ersätta utländsk kapacitet ([37]). Förenta staternas handelsrepresentant konstaterade också att den kinesiska staten avsatt medel som innebar att över 500 miljarder US-dollar var tillgängliga för att stödja de identifierade industrierna ([38]).

(55) Strategin *Made in China 2025* omfattar åtgärder som är direkt relevanta för tillverkningen av elcyklar och de strategiska uppgifter som ska vara genomförda år 2025 anges, inbegripet förstärkning av ”ansträngningarna inom forskning och utveckling av avancerade, energisnåla och miljövänliga tekniker, processer och utrustning”, stärkande av ”forskning och utveckling av gröna produkter, en generell användning av tekniker för lättvikt, låg energiförbrukning och enkel återvinning, ständigt främja energieffektivitet från energiförbrukande terminalprodukter inbegripet motor, panna, intern förbränningsmotor och elektriska apparater, […] och kraftfullt främja grön och koldioxidsnål utveckling av industrier med nya material, nya energier och avancerad utrustning” ([39]).

Beslut nr 40

(56) Statsrådets beslut nr 40 är ett rättsligt dokument som utfärdades 2005 i syfte att främja industriell strukturanpassning i Kina genom att uppmuntra utvecklingen av högteknologiska industrier och avveckling av föråldrad produktionskapacitet ([40]). Den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning, som är en åtgärd för genomförande av beslut nr 40, ger viktig vägledning till de kinesiska myndigheterna när det gäller investeringsprojekt och utformning och genomförande av strategier inom områdena offentliga finanser, beskattning, krediter, import och export samt mark ([41]).

(57) Genom beslut nr 40, som är rättsligt bindande för offentliga organ och ekonomiska aktörer i Kina, klassificeras olika industrisektorer i följande tre kategorier: främjade, begränsade och förbjudna projekt. Enligt beslut nr 40 identifieras flera relevanta sektorer som främjade och dessa erhåller därefter flera subventioner (statsrådet instruerar alla kinesiska finansinstitut att ge kreditstöd och lovar att genomföra ”andra förmånliga strategier för de främjade projekten”). I synnerhet batterier och lätta material klassificeras under kategorin ”främjade” (enligt kapitel XIX) i 2019 års upplaga av den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning ([42]).

([35]) Vägledande yttranden om främjande av en högkvalitativ utveckling av den lätta industrin, 2022, finns online på http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.
([36]) Ibid., punkterna 17, 18, 20, 21 och 23.
([37]) Statsrådets tillkännagivande om offentliggörande av *Made in China* 2025, som finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([38]) Förenta staternas handelsrepresentant, *2019 Report to Congress On China's WTO Compliance*, mars 2020, s. 31 (finns på https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).
([39]) Statsrådets tillkännagivande om offentliggörande av *Made in China* 2025, som finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).
([40]) Finns på http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.
([41]) Statsrådets beslut nr 40 om utfärdande och genomförande av tillfälliga bestämmelser om främjande av industriell strukturanpassning (2005), vägledande katalog för industriell strukturanpassning (2019) (finns på: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).
([42]) Vägledande katalog för industriell strukturanpassning (2019), s. 17 (finns på https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Dessutom är cykeldelar och särskilda batterier och lätta metaller för ramar upptagna i förteckningen över ”främjade industrier” i katalogen för industrier vad gäller utländska investeringar (2020 års version) ([43]).

Slutsatser

(59) På grundval av ovanstående, och utan någon information som tyder på motsatsen, tillhör elcyklar och deras leveranskedja fortsatt de industrier som är ”främjade” av de kinesiska myndigheterna och, som en följd av detta, får fortsatt stöd av dessa myndigheter i form av tillgång till förmånlig finansiering, skattebefrielser, insatsvaror mot för låg ersättning (mark, batterier, motorer, osv.) samt tillgång till bidragsprogram på både nationell, regional och lokal nivå.

3.3 Subventioner och subventionsprogram som granskas i denna översyn vid giltighetstidens utgång

(60) Mot bakgrund av det bristande samarbetet beslutade kommissionen inledningsvis att, i enlighet med artikel 28 i grundförordningen, undersöka om de subventioner som var föremål för utjämning i den ursprungliga undersökningen och till vilka det hänvisas i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång fortsatt medförde en förmån för elcykelindustrin i Kina under översynsperioden och vidare sannolikheten för fortsatt subventionering om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

(61) Det är frågan om följande subventioner eller subventionsprogram:

a) Förmånlig finansiering

Lån och kreditramar

b) Exportkreditförsäkring

c) Statligt tillhandahållande av varor mot för låg ersättning

Tillhandahållande av motorer mot för låg ersättning

Tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning

Tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning

d) Program för befrielse från och nedsättning av direkta skatter

Bolagsskatteprivilegier för företag med ny och avancerad teknik

Skatterabatt för forsknings- och utvecklingsutgifter enligt bolagsskattelagen

Befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag

e) Program för indirekta skatter och importtullsatser

Momsbefrielse och importtullrabatter vid användning av importerad utrustning och teknik

f) Bidragsprogram

Ad hoc-bidrag från kommunala/regionala myndigheter

3.4 Förmånlig finansiering (lån, kreditramar)

3.4.1 *Resultat av den ursprungliga undersökningen*

(62) I den ursprungliga undersökningen ([44]) fastställde kommissionen att statsägda banker är offentliga organ eftersom de utför statliga funktioner och i och med detta utövar offentliga befogenheter. Alternativt fann kommissionen även att dessa banker under alla omständigheter har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas kompetens i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen.

([43]) Katalogen över främjade industrier vad gäller utländska investeringar, punkterna 129, 268, 269, 271 och 304 (2022 års upplaga, finns på https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.5.1.

(63) Kommissionen fastställde också, på grundval av det normativa rättsliga regelverk som är tillämpligt på den finanssektorn i Kina, särskilt artikel 34 i lagen om kommersiell bankverksamhet, artikel 15 i de allmänna reglerna om lån och beslut nr 40, att privatägda affärsbanker i Kina anförtroddes eller ålades att utföra funktioner i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen ([45]).

(64) I den ursprungliga undersökningen drog kommissionen därför slutsatsen att alla finansinstitut som är verksamma i Kina följde myndigheternas politik och tillhandahöll lån, samt kreditramar ([46]), till förmånliga räntor för elcykelindustrin, vilken betraktades som en främjad industri.

(65) En förmån i enlighet med artiklarna 3.2 och 6 b i grundförordningen konstaterades föreligga i det avseendet att lån och kreditramar beviljades till mer förmånliga villkor än mottagaren hade kunnat erhålla på den öppna marknaden. Förmånen för mottagaren utgörs av skillnaden mellan det räntebelopp som företaget faktiskt har betalat och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för ett likvärdigt kommersiellt lån eller en likvärdig kreditram på den öppna marknaden ([47]).

(66) Subventionsprogrammet konstaterades vara selektivt i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom de långivande instituten endast tillhandahöll förmånliga lån och kreditramar till ett begränsat antal företag/industrier som betraktas som nyckelindustrier/strategiska industrier av de kinesiska myndigheterna, där elcykelindustrin ingår.

(67) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen i samband med detta system varierade mellan 0,23 % och 2,77 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.4.2 *Fortsättning av subventionsprogrammet*

(68) Sökanden lämnade i sin begäran om översyn vid giltighetstidens utgång bevisning för att elcykelindustrin i Kina fortsatte att gynnas av förmånlig finansiering efter införandet av de ursprungliga åtgärderna ([48]).

(69) Enligt sökanden fortsätter kinesiska statsägda banker att dominera det kinesiska banksystemet och spelar därför en central roll vid stödjandet och finansieringen av de industrier som de kinesiska myndigheterna har identifierat som främjade. Sökanden hävdar även att den förmånliga finansieringen från statsägda banker har ökat sedan 2021, särskilt i samband med främjandet av ren energi, gröna transporter, minskning av koldioxid och energibesparingar genom en omvandling av traditionella industrier ([49]).

(70) De bevis som sökanden lämnat visade att elcykelproducenterna fortsatt erhåller förmånliga lån och kreditramar från kinesiska banker. Sådana lån och kreditramar redovisas i årsrapporterna för ett antal producerande företag. Till exempel rapporterade elcykelproducenten Yadea två räntefria lån från lokala myndigheter för uppförande av nya produktionsanläggningar till ett belopp av 460 miljoner CNY respektive 39 miljoner CNY i sin årsredovisning för 2022 ([50]). Vidare erhöll en annan elcykelproducent, JoyKie, krediter från flera kinesiska banker 2022 ([51]). Även om villkoren för både lån och kreditramar utgör konfidentiella affärshandlingar hävdar sökanden att sådana lån och kreditramar, liksom i den ursprungliga undersökningen, fortsatt tillhandahållits till förmånliga villkor, eftersom elcykelindustrin fortsatt är en främjad industri.

([45]) Ibid., skälen 218–222.
([46]) Ibid., skälen 222 och 297.
([47]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitten 3.5.4.2 och 3.5.4.3.
([48]) Se punkterna 63–87 och motsvarande bilagor i den icke-konfidentiella versionen av begäran om översyn vid giltighetstidens utgång.
([49]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 40.
([50]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 11, Yadeas årsrapport för 2022, s. 179 och 184.
([51]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 11, JoyKies årsrapport för 2022, s. 107 ff och 508.

(71) Kommissionen fastställde att den allmänna rättsliga ram som var tillämplig under den ursprungliga undersökningen och som hade i syfte att ålägga finansinstitut att anpassa sig till industripolitiska mål när de fattade finansiella beslut fortfarande var tillämplig i Kina under översynsperioden. Efter den ursprungliga undersökningen har den kinesiska staten ytterligare stärkt sin kontroll över finansmarknaden för att främja realekonomin på ett bättre sätt och uppfylla Kinas industripolitiska mål, inte minst genom att kanalisera medel till prioriterade industrier. Detta framgår särskilt genom i) artikel 34 i banklagen, där det anges att ”affärsbanker ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med den nationella ekonomiska och sociala utvecklingens behov och under ledning av statens industripolitik”, ii) artikel 15 i de allmänna reglerna om lån, där det fastställs att ränta på lån kan subventioneras i överensstämmelse med den statliga politiken för att främja tillväxten inom vissa branscher och ekonomiska områden och iii) beslut nr 40, i vilket vissa industrisektorer betecknas som ”främjade” och bör gynnas genom förmånlig tillgång till kredit ([52]).

(72) I detta avseende erinrade kommissionen om att den i denna undersökning (se skäl 59) hade konstaterat att elcykelindustrin fortsatt är en främjad industri i Kina.

(73) Den systematiska användningen av den kinesiska finansieringssektorn för att bedriva industripolitik och tillhandahålla förmånlig finansiering till främjade industrier bekräftas ytterligare av kommissionens slutsatser i flera nyligen genomförda antisubventionsundersökningar ([53]).

Selektivitet

(74) Eftersom detta subventionsprogram är begränsat till företag i främjade industrier och inte är tillgängligt för alla ekonomiska sektorer, fann kommissionen att det är selektivt i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen.

Förmån

(75) Eftersom de kinesiska producenterna, de kinesiska myndigheterna och de kinesiska finansinstituten inte samarbetade hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(76) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen kunde kommissionen dra slutsatsen att de kinesiska myndigheterna fortsatte att tillhandahålla lån och kreditramar till elcykelindustrin till förmånliga villkor i överensstämmelse med den politik som föreskrivs i olika planer och andra rättsakter där elcykelindustrin utpekas som en främjad industri. Företagen i elcykelindustrin hade tillgång till direkt överföring av medel i form av förmånlig finansiering även under översynsperioden.

Slutsats

(77) Mot bakgrund av ovanstående överväganden och i avsaknad av några argument för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina fortsatt gynnades av subventioner i form av förmånliga lån och kreditramar under översynsperioden. Med hänsyn till att det är frågan om finansiella bidrag, en erhållen förmån och selektivitet bör dessa subventionsprogram fortsatt anses vara utjämningsbara.

([52]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar om betydande snedvridningar i Kinas ekonomi som ska användas vid utredningar om handelspolitiska skyddsåtgärder, SWD(2024) 91 final, 10.4.2024, (*Kinarapporten*), avsnitt 6.

([53]) Genomförandeförordningarna (EU) 2023/1647, (EU) 2023/1123 och (EU) 2021/328.

3.5 **Exportkreditförsäkring**

3.5.1 *Resultat av den ursprungliga undersökningen*

(78) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att kinesiska elcykelproducenter erhöll subventioner i form av exportkreditförsäkring till förmånliga villkor ([54]).

(79) Kommissionen fastställde särskilt att den enda leverantören av exportkreditförsäkringar i Kina, China Export & Credit Insurance Corporation (*Sinosure*) var ett offentligt organ som utförde myndighetsfunktioner inom elcykelsektorn.

(80) Kommissionen fastställde också att Sinosure tillhandahöll exportkreditförsäkringar till exportörer av elcyklar till förmånliga villkor, dvs. på villkor som inte är marknadsmässiga, vilket gav de exporterande producenterna en förmån. Den förmån som mottagarna har erhållit ansågs vara skillnaden mellan det premiebelopp som företaget betalat för den kortfristiga försäkring som tillhandahålls av Sinosure och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för en jämförbar exportkreditförsäkring som kan erhållas på marknadsvillkor ([55]).

(81) Eftersom subventionssystemet var knutet till exportresultat, drog kommissionen slutligen slutsatsen att det var selektivt enligt artikel 4.4 a i grundförordningen och därmed var utjämningsbart.

(82) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen i samband med detta system varierade mellan 0 % och 0,50 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.5.2 *Fortsättning av subventionsprogrammet*

(83) Liksom vid den ursprungliga undersökningen ägs Sinosure fortfarande helt av den kinesiska staten. Enligt sökanden har Sinosure i enlighet med de kinesiska myndigheternas diplomatiska politik, internationella handelspolitik samt industri-, skatte- och finanspolitik erhållit i uppdrag att främja kinesisk export och kinesiska investeringar, särskilt export av högteknologiska kapitalvaror eller kapitalvaror med högt mervärde, genom att erbjuda exportkreditförsäkring mot risk för utebliven betalning.

(84) Sinosures verksamhet bygger på samma rättsliga grund som vid den ursprungliga undersökningen, särskilt tillkännagivandet om genomförandet av strategin för att främja handel genom vetenskap och teknik med hjälp av exportkreditförsäkring (Shang Ji Fa [2004] nr 368) utfärdat gemensamt av MOFCOM och Sinosure, och tillkännagivandet om utfärdande av 2006 års exportkatalog över kinesiska produkter med avancerad teknik (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] nr 16).

(85) Enligt Sinosures egen webbplats ([56]) är det ett statsfinansierat försäkringsbolag som bildats och som stöds av staten för att stödja Kinas utländska ekonomiska och handelsrelaterade utveckling och samarbete. Sinosure främjar kinesisk export av varor, teknik och tjänster, särskilt export av högteknologiska kapitalvaror och kapitalvaror med högt mervärde, såsom mekaniska och elektriska produkter, och främjar därmed effektivt nationella strategier, stöder på ett korrekt sätt företagens utveckling och säkerställer finansiell hållbarhet. Eftersom det är en finansiell institution med politisk inriktning som har inrättats för att tillgodose de krav som uppkommer genom den ekonomiska globaliseringen och utvecklingen av Kinas utrikesekonomi och utrikeshandel, anges uttryckligen att bolaget särskilt kommer att fokusera på målet att främja de nationella strategierna.

(86) Vidare har Sinosures fortsatt roll som en plattform för att stödja regeringens politik inte ändrats. Detta framgår av en gemensam uppmaning från MOFCOM och Sinosure 2022 om att ”stödja företag för att fördjupa traditionella exportdestinationer och utnyttja diversifierade marknader, med fokus på tillhandahållandet av kreditförsäkringstjänster för export till länder längs ”Belt and Road”, framväxande marknader och partner i frihandelszoner” ([57]).

([54]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.6.
([55]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, skäl 362.
([56]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 46, *Sinosure Profile*. Se även sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Kinarapporten, avsnitt 6.6.

(87) Av detta följer att Sinosure fortsätter att vara ett offentligt organ som utför myndighetsfunktioner, särskilt när det gäller främjade industrier. Sinosure tillhandahåller exportkreditförsäkringar till mer förmånliga villkor än mottagaren normalt hade kunnat få på marknaden eller tillhandahåller försäkringar som annars inte skulle vara tillgängliga på marknaden. Med hänsyn till att den kinesiska elcykelindustrin, som en del av industrin för elektriska fordon och gröna transporter, är en främjad och exportinriktad industri drog kommissionen slutsatsen att den fortfarande stöds av Sinosure. Slutsatsen att Sinosure fortsätter att tillhandahålla kreditförsäkringar till främjade industrier bekräftas ytterligare av kommissionens slutsatser i flera aktuella antisubventionsundersökningar ([58]).

Selektivitet

(88) Subventioner inom ramen för exportkreditförsäkringssystemet är selektiva eftersom de inte kan erhållas utan export och därmed är knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen.

Förmån

(89) Eftersom de kinesiska producenterna, de kinesiska myndigheterna och Sinosure inte har besvarat frågeformulären hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(90) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen kunde kommissionen dra slutsatsen att Sinosure under översynsperioden fortsatte att tillhandahålla exportkreditförsäkring till förmånliga villkor i överensstämmelse med den politik som föreskrivs i olika planer och andra rättsakter där elcykelindustrin utpekas som en främjad industri.

Slutsats

(91) Mot bakgrund av ovanstående överväganden och i avsaknad av några argument för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina fortsatt gynnades av subventioner i form av exportkreditförsäkring till förmånliga villkor. Med hänsyn till att det är frågan om finansiella bidrag, en erhållen förmån och selektivitet bör dessa subventionsprogram fortsatt anses vara utjämningsbara.

3.6 **Statligt tillhandahållande av varor mot för låg ersättning**

3.6.1 *Tillhandahållande av elmotorer*

3.6.1.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(92) Den ursprungliga undersökningen visade att kinesiska producenter av elcyklar erhöll subventioner i form av motorer mot för låg ersättning ([59]).

(93) För det första bekräftade kommissionen att den kinesiska inhemska marknaden för motorer till stor del dominerades av de kinesiska inhemska leverantörerna som hade en marknadsandel på över 90 %. Dessa leverantörer var antingen statsägda företag eller medlemmar i China Bicycle Association (CBA) och därför underordnade viktiga aktörer som har anförtrotts att genomföra den nationella politiken för att uppnå de övergripande målsättningarna i samband med produktionen av elcyklar ([60]).

(94) För det andra fastställde kommissionen, på grundval av olika rättsliga dokument, särskilt den tolfte femårsplanen för cyklar och elcyklar, den trettonde femårsplanen för cyklar och elcyklar och utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020), de kinesiska myndigheternas politik för att förbättra kvaliteten och prestandan hos viktiga insatsvaror till elcykelindustrin, av vilka motorer utgör en integrerad del, och komplettera försörjningskedjan för cykelindustrin så att det kan upprättas en vertikalt integrerad och självständig produktionskedja för elcyklar i Kina ([61]).

([58]) Genomförandeförordningarna (EU) 2023/1647, (EU) 2022/72 och (EU) 2021/328.
([59]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.7.2.
([60]) Ibid., skälen 382–383.
([61]) Ibid., skälen 390–393.

(95) För det tredje fann kommissionen att elcykel- och motorindustrierna är sammanlänkade och att utvecklingen av motorindustrin har central betydelse för utvecklingen av elcykelindustrin. I detta avseende fann kommissionen även att de kinesiska myndigheterna tillhandahöll subventioner för motorindustrin i syfte att öka konkurrenskraften för hela industrikedjan, inbegripet elcykelindustrin. Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska myndigheterna anförtrodde eller ålade kinesiska producenter av motorer att leverera motorer till elcykelindustrin mot för låg ersättning.

(96) Kommissionen fastställde också i den ursprungliga undersökningen att subventionerna i form av motorer mot för låg ersättning var selektiva enligt artikel 4.2 b i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet och att en förmån hade beviljats. Förmånen för företagen i urvalet beräknades i den ursprungliga undersökningen genom en jämförelse mellan de inhemska priserna och exportpriserna för motorer från den största inhemska leverantören av motorer. Skillnaden, uttryckt som en procentandel, tillämpades på de priser som de exporterande producenterna i urvalet betalade för inköp av motorer från inhemska leverantörer ([62]).

(97) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen i samband med detta system varierade mellan 0,78 % och 5,44 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.6.1.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(98) Sökanden hävdade att den kinesiska motorindustrin fortsatt har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla motorer mot för låg ersättning till elcykelindustrin ([63]).

(99) Enligt sökanden omfattades kinesiska producenter av motorer, i likhet med situationen under den ursprungliga undersökningsperioden, fortsatt av olika politiska planer, där de kinesiska myndigheterna uttrycker offentligt stöd till motorindustrin på grund av dess ställning i försörjningskedjan för elcykelindustrin i Kina.

(100) I den fjortonde femårsplanen för cyklar och elcyklar ([64]) hänvisas till att utvecklingen av en elektrisk hjälpmotor för elcyklar utgör ett av de viktigaste forskningsprojekten för CBA-medlemmar. I analysrapporten för åren 2022–2027 om *China's Electric Bicycle Motor Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility* ([65]) bekräftas även att de kinesiska myndigheterna tillhandahåller subventioner till motorerna som syftar till att öka konkurrenskraften i hela industrikedjan, inklusive elcykelindustrin ([66]). Dessutom ges starkt stöd till den avancerade, intelligenta och gröna intelligenta tillverkningsindustrin, såsom elcyklar och elcykelmotorer, i Folkrepubliken Kinas fjortonde femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling samt översikt över de långsiktiga målen för 2035. Såsom anges i skäl 55 omfattar strategin Made in China 2025 dessutom en förstärkning av ”ansträngningarna inom forskning och utveckling av avancerade, energisnåla och miljövänliga tekniker, processer och utrustning”, stärkande av ”forskning och utveckling av gröna produkter, en generell användning av tekniker för lättvikt, låg energiförbrukning och enkel återvinning, ständigt främja energieffektivitet från energiförbrukande terminalprodukter inbegripet motor, panna, intern förbränningsmotor och elektriska apparater, […] och kraftfullt främja grön och koldioxidsnål utveckling av industrier med nya material, nya energier och avancerad utrustning”.

(101) Sökanden har även lagt fram bevisning för att kinesiska producenter av motorer har fortsatt att erhålla betydande subventioner i form av bidrag, skattenedsättningar, förmånlig finansiering osv ([67]).

(102) Eftersom varken de kinesiska myndigheterna eller någon kinesisk motorproducent samarbetade drog kommissionen slutsatsen att marknadsstrukturen för motorer i Kina inte har ändrats sedan den ursprungliga undersökningen. Med beaktande av motorindustrins avgörande och integrerade betydelse för utvecklingen av den främjade elcykelindustrin drog kommissionen därför slutsatsen att motorproducenter i Kina fortfarande har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla motorer till elcykelindustrin mot för låg ersättning, vilket var fallet i den ursprungliga undersökningen.

([62]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.7.2.7.
([63]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, avsnitt 6.4 b ii och motsvarande bilagor.
([64]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 29.
([65]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 60.
([66]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 60.
([67]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, punkt 236 och bilaga 11.

Selektivitet

(103) Subventioner inom ramen för detta system är selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

Förmån

(104) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar och av motorer eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(105) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen kunde kommissionen ändå dra slutsatsen att de kinesiska myndigheterna fortsatte att anförtro eller ålägga producenter av motorer i Kina att tillhandahålla elcykelproducenter motorer mot för låg ersättning, vilket utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån enligt artikel 3.1 a iv och artikel 6 d i grundförordningen.

Slutsats

(106) Mot bakgrund av ovanstående överväganden drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina har fortsatt att gynnas av subventioner i form av tillhandahållande av motorer mot för låg ersättning. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

3.6.2 *Tillhandahållande av batterier*

3.6.2.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(107) Den ursprungliga undersökningen visade att kinesiska producenter av elcyklar erhöll subventioner i form av batterier mot för låg ersättning ([68]).

(108) För det första bekräftade kommissionen att en stor del av de batterier som levererades till elcykelindustrin producerades i Kina av (delvis) statsägda producenter och CBA-medlemmar, vilka i denna egenskap utgjorde underordnade viktiga aktörer som har anförtrotts att genomföra den nationella politiken för att uppnå de övergripande målsättningarna i samband med produktionen av elcyklar ([69]).

(109) För det andra fastställde kommissionen, på grundval av olika rättsliga (policy)dokument, särskilt utvecklingsplanen för den lätta industrin (2016–2020), planen Made in China 2025, de tolfte och trettonde femårsplanerna för batteriindustrin och rapporten (”Djupgående analys av litiumjonbatteriindustrin för elcyklar 2018–2023 och vägledningsrapport om den trettonde femårsplanen”), även de kinesiska myndigheternas politik för att stödja batteriindustrin och ytterligare integrera batteri- och elcykelindustrin genom avancerade samarbeten och allianser. I dessa policydokument bekräftades vidare förekomsten av en subventionsstrategi för elcyklar för att öka andelen elcyklar och exporten av dem. Kommissionen drog därför slutsatsen i den ursprungliga undersökningen att batteriindustrin har erhållit stöd genom olika subventioner samt är nära förbunden med elcykelindustrin ([70]).

(110) För det tredje konstaterade kommissionen även att elcykelindustrin och litiumjonbatteriindustrin är sammanlänkade och att de kinesiska myndigheterna förde en politik enligt vilken batteriindustrin skulle minska sina kostnader och priser genom subventioner för att främja elcykelindustrin. Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska myndigheterna anförtrodde eller ålade kinesiska batteriproducenter att leverera batterier till elcykelindustrin mot för låg ersättning.

([68]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.7.3.
([69]) Ibid., skälen 443–445.
([70]) Ibid., skälen 452–461.

(111) Förmånen för företagen i urvalet beräknades i den ursprungliga undersökningen genom en jämförelse mellan de inhemska priserna och exportpriserna för batterimotorer från den enda samarbetsvilliga inhemska batterileverantören. Skillnaden, uttryckt som en procentandel, tillämpades på de priser som de exporterande producenterna i urvalet betalade för inköp av batterier från inhemska leverantörer ([71]).

(112) Kommissionen fastställde också i den ursprungliga undersökningen att subventionerna i form av batterier mot för låg ersättning var selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

(113) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen i samband med detta system varierade mellan 0,38 % och 8,97 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.6.2.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(114) Sökanden hävdade att den kinesiska batteriindustrin fortsatt har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning till elcykelindustrin ([72]).

(115) Enligt sökanden omfattades kinesiska batteriproducenter, i likhet med situationen under den ursprungliga undersökningsperioden, fortsatt av olika politiska planer, där de kinesiska myndigheterna uttrycker offentligt stöd till litiumjonbatteriindustrin på grund av dess ställning i försörjningskedjan för elcykelindustrin i Kina.

(116) Sökanden hänvisar till den fjortonde femårsplanen för cyklar och elcyklar (2012–2025), där utvecklingen av litiumjonbatterier för elcyklar förtecknas som en central prioritering för CBA-medlemmarna. I detta avseende erinras det om att flera kinesiska batteriproducenter är CBA-medlemmar. Den kinesiska batteriindustrin stöds också inom ramen för strategin Made in China 2025 och den trettonde femårsplanen för batteriindustrin som antagits av intresseorganisationen för Kinas kemiska och fysikaliska kraftindustri ([73]). I *China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report* 2022–2027 bekräftas det fortsatta stödet till den kinesiska batteriindustrin ([74]).

(117) Sökanden har även lagt fram bevisning för att kinesiska batteriproducenter har fortsatt att erhålla betydande subventioner i form av bidrag, skattenedsättningar, förmånlig finansiering osv ([75]).

(118) Av detta följer att den kinesiska batteriindustrin fortsatt var en industri som erhåller stöd och som kan dra nytta av olika subventioner och är nära förbunden med utvecklingen av elcykelindustrin.

(119) Eftersom varken de kinesiska myndigheterna eller någon kinesisk batteriproducent samarbetade drog kommissionen slutsatsen att marknadsstrukturen för batterier i Kina inte har ändrats sedan den ursprungliga undersökningen. Med beaktande av batteriindustrins integrerade betydelse för utvecklingen av den främjade elcykelindustrin drog kommissionen därför slutsatsen att batteriproducenter i Kina fortfarande har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla batterier till elcykelindustrin mot för låg ersättning, vilket var fallet i den ursprungliga undersökningen.

Selektivitet

(120) Subventioner inom ramen för detta system är selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

([71]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.7.3.7.
([72]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, avsnitt 6.4 b iii och motsvarande bilagor.
([73]) Trettonde femårsplanen för batteriindustrin, antagen av intresseorganisationen för Kinas kemiska och fysikaliska kraftindustri, kapitel V, avsnitt I.
([74]) China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report 2022–2027.
([75]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, olika årsrapporter i bilaga 11.

Förmån

(121) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar och av batterier eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(122) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen kunde kommissionen ändå dra slutsatsen att de kinesiska myndigheterna fortsatte att anförtro eller ålägga batteriproducenter i Kina att tillhandahålla elcykelproducenterna batterier mot för låg ersättning, vilket utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån enligt artikel 3.1 a iv och artikel 6 d i grundförordningen.

Slutsats

(123) Mot bakgrund av ovanstående överväganden och i avsaknad av några argument för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina har fortsatt att gynnas av subventioner i form av tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

3.6.3 *Markanvändningsrättigheter*

3.6.3.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(124) Den ursprungliga undersökningen visade att kinesiska producenter av elcyklar erhöll subventioner i form av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning ([76]).

(125) Kommissionen fastställde närmare bestämt att det inte fanns någon fungerande marknad för mark i Kina och att användningen av ett externt riktmärke visade att de priser som betalades för markanvändningsrättigheter låg långt under marknadspriserna. Med hänsyn till att elcykelindustrin var en främjad industri och att de lokala myndigheterna när de fastställde priserna var tvungna att ta hänsyn till de kinesiska myndigheternas övergripande politiska mål, inbegripet att ge förmånlig tillgång till mark för främjade industrier, drog kommissionen slutsatsen att de företag som ingick i urvalet i den ursprungliga undersökningen erhöll mark mot för låg ersättning. Tillhandahållandet av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning ansågs därför utgöra en subvention som medför en förmån i den mening som avses i artikel 3.1 a iii och 3.2 i grundförordningen.

(126) I den ursprungliga undersökningen beräknades förmånen med beaktande av skillnaden mellan det belopp som faktiskt betalats för markanvändningsrättigheter av var och en av de exporterande producenterna i urvalet och det belopp som normalt skulle ha betalats på grundval av priserna från kinesiska Taipei, som användes som ett externt referenspris. Det totala subventionsbeloppet fördelades över undersökningsperioden med tillämpning av den normala livslängden för markanvändningsrättigheter för industrimark, dvs. 50 år ([77]).

(127) Kommissionen fastställde även att subventionen var selektiv enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

(128) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen en subventionsnivån avseende detta system på mellan 0,43 % och 1,46 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.6.3.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(129) I begäran om översyn vid giltighetstiden utgång och motsvarande bilagor ([78]) lämnade sökanden bevisning för att kinesiska elcykelproducenter fortsatt gynnades av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning.

([76]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, avsnitt 3.7.4.
([77]) Ibid., avsnitt 3.7.4 e.
([78]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, avsnitt 6.4.a.

(130) Den rättsliga ram som styr tillhandahållandet av markanvändningsrättigheter i Kina är oförändrad och sådana rättigheter kan endast erhållas från de berörda myndigheterna, vilka behöver ta hänsyn till de kinesiska myndigheternas industripolitik vid tilldelning av markanvändningsrättigheter snarare än att strikt följa principer för den fria marknaden ([79]).

(131) Vidare har kommissionen i aktuella antisubventionsundersökningar fastställt att främjade industrier, vilka elcykelindustrin tillhör, fortsätter att erhålla markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning ([80]).

(132) Slutligen lämnade varken de kinesiska myndigheterna eller någon exporterande producent någon bevisning för att den främjade elcykelindustrin har slutat att dra nytta av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning.

(133) Kommissionen drog därför slutsatsen att elcykelproducenter i Kina fortfarande gynnas av subventioner i form av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning, vilket innebär att de mottagande företagen beviljas en förmån.

Selektivitet

(134) Subventioner inom ramen för detta system är selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

Förmån

(135) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(136) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen kunde kommissionen ändå dra slutsatsen att de kinesiska myndigheterna fortsatte att tillhandahålla markanvändningsrättigheter till elcykelproducenter mot för låg ersättning, vilket utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån enligt artikel 3.1 a iii och artikel 6 d i grundförordningen.

Slutsats

(137) Mot bakgrund av ovanstående överväganden och i avsaknad av några argument för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina har fortsatt att gynnas av subventioner i form av tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

3.7 **Program för befrielse från och nedsättning av direkta skatter**

3.7.1 *Bolagsskatteprivilegier för företag med ny och avancerad teknik*

3.7.1.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(138) Enligt artikel 28 i den kinesiska bolagsskattelagen kan företag med ny och avancerad teknik omfattas av en nedsatt inkomstskattesats på 15 % i stället för den ordinarie skattesatsen på 25 %.

(139) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att denna skattenedsättning utgjorde en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom den omfattar ett finansiellt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Med hänsyn till att endast företag som identifierats som företag med ny och avancerad teknik i sektorer som erhåller statligt stöd, drog kommissionen även slutsatsen att subventionen var selektiv och därför utjämningsbar.

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

(140) I den ursprungliga undersökningen fastställdes att flera elcykelproducenter hade gynnades av detta subventionssystem. Förmånen beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den ordinarie skattesatsen och den totala skatt som faktiskt betalades med den lägre skattesatsen.

(141) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen i samband med detta subventionssystem fastställdes till mellan 0 % och 0,70 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.7.1.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(142) Sökanden hävdade att elcykelproducenterna i Kina har fortsatt att dra nytta av detta subventionssystem och lade fram bevisning för att många elcykelproducenter betraktas som företag med ny och avancerad teknik och därmed är berättigade till subventionen ([81]). Sökanden lade också fram bevisning i form av årsrapporter som visade att flera elcykelproducenter i praktiken har dragit nytta av systemet efter den ursprungliga undersökningsperioden ([82]).

(143) Kommissionen hade inte heller tillgång till någon bevisning eller några indikationer på att subventionssystemet inte skulle ha varit tillämpligt under översynsperioden.

(144) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska elcykelproducenterna fortfarande gynnas av subventioner i form av en skatterabatt för företag med ny och avancerad teknik som medförde en förmån för dessa företag.

Selektivitet

(145) Subventioner inom ramen för detta system är selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

Förmån

(146) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(147) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen drog kommissionen emellertid slutsatsen att de kinesiska myndigheterna fortsatte att tillhandahålla en nedsättning av inkomstskatten, vilket utgjorde ett finansiellt bidrag som medförde en förmån enligt artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen.

Slutsats

(148) Mot bakgrund av ovanstående överväganden och i avsaknad av några argument för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina fortsatt gynnades av subventioner i form av efterskänkta statliga intäkter. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

3.7.2 *Skatterabatt för forsknings- och utvecklingsutgifter enligt bolagsskattelagen*

3.7.2.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(149) I artikel 30.1 i den kinesiska bolagsskattelagen föreskrivs en skattelättnad för forskning och utveckling och företag beviljas förmånlig skattebehandling för FoU-utgifter för att utveckla ny teknologi, nya produkter och nya metoder inom vissa prioriterade högteknologiska områden som fastställts av staten.

([81]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 52.
([82]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, bilaga 11.

(150) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att skattelättnaden för FoU utgjorde en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom den omfattar ett finansiellt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån som motsvarar skatteminskningen för de berörda företagen.

(151) Kommissionen fann också att subventionen var selektiv eftersom den var begränsad till företag som hade FoU-kostnader inom vissa prioriterade högteknologiska områden som fastställts av staten, och ett sådant område är elcykelindustrin.

(152) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen i samband med detta subventionssystem fastställdes till mellan 0 % och 0,51 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.7.2.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(153) Sökanden lade fram bevisning för att elcykelproducenter fortfarande identifieras som företag med ny och avancerad teknik (se skäl 142) som är verksamma inom en främjad industri. Sökanden lade också fram omfattande bevisning för att flera elcykelproducenter har betydande FoU-kostnader som har ökat sedan den ursprungliga undersökningen.

(154) Kommissionen mottog inte heller någon bevisning eller några indikationer på att subventionssystemet inte skulle ha varit tillämpligt under översynsperioden eller att det rättsliga regelverket skulle ha ändrats.

(155) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska elcykelproducenterna fortfarande gynnas av subventioner i form av förmånlig skattebehandling för FoU-utgifter.

Selektivitet

(156) Subventioner inom ramen för detta system är selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

Förmån

(157) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(158) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen ansåg kommissionen emellertid att den kinesiska elcykelindustrin fortfarande gynnas av subventioner i form av förmånlig skattebehandling för FoU-kostnader, vilket utgjorde ett finansiellt bidrag som medför en förmån enligt artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen.

Slutsats

(159) Mot bakgrund av ovanstående överväganden och i avsaknad av några argument för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina fortsatt gynnades av subventioner i form av efterskänkta statliga intäkter. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

3.7.3 *Befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag*

3.7.3.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(160) Befrielse från skatt på utdelning föreskrivs i artiklarna 25–26 i bolagsskattelagen och artikel 83 i genomförandeföreskrifterna till denna lag.

(161) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att denna skattebefrielse utgör en subvention enligt artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom den medför ett finansiellt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna som medför en förmån för det berörda företaget, vilket motsvarar skillnaden mellan den skatt som normalt skulle ha uppburits och den skatt som det berörda företaget faktiskt betalade. Kommissionen fann också att subventionen är selektiv, eftersom den enligt lagstiftningen är begränsad till vissa företag.

(162) Kommissionen fastställde subventionsnivån för detta subventionssystem till mellan 0 % och 0,04 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.7.3.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(163) Sökanden har i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång lagt fram bevisning för att vissa kinesiska elcykelproducenter är stora företagsgrupper som består av flera kinesiska företag och juridiska personer och därför skulle ha rätt att fortsätta att använda detta subventionssystem.

(164) Kommissionen mottog inte heller någon bevisning eller några indikationer på att subventionssystemet inte skulle ha varit tillämpligt under översynsperioden eller att det rättsliga regelverket skulle ha ändrats.

(165) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska elcykelproducenterna fortfarande gynnas av subventioner i form av befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag.

Selektivitet

(166) Subventioner inom ramen för detta system är selektiva enligt artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast ett begränsat antal företag/industrier kunde dra nytta av systemet.

Förmån

(167) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(168) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen och i avsaknad av några uppgifter om motsatsen ansåg kommissionen emellertid att den kinesiska elcykelindustrin fortfarande gynnas av subventioner i form av befrielse från skatt på utdelning mellan berättigade inhemska företag, vilket utgjorde ett finansiellt bidrag som medförde en förmån enligt artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen.

Slutsats

(169) Mot bakgrund av ovanstående överväganden drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina har fortsatt att gynnas av subventioner i form av uteblivna statliga intäkter. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

3.8 **Bidragsprogram**

3.8.1 *Ad hoc-bidrag från kommunala/regionala/nationella myndigheter*

3.8.1.1 Resultat av den ursprungliga undersökningen

(170) Kommissionen fastställde i den ursprungliga undersökningen att kinesiska elcykelproducenter hade erhållit ett stort antal individuella ad hoc-bidrag från myndigheter på olika nivåer, nämligen på nationell nivå eller på provins-, stads-, lands- eller distriktsnivå. Dessa bidrag hade beviljats av olika skäl och ändamål, t.ex. patentmedel, medel och stipendier för vetenskap och teknik, medel för näringslivsutveckling, medel för exportfrämjande, bidrag för deltagande i utställningar, uppgraderingar av tillverkningsutrustning, yrkesutbildning och andra olika allmänna stödfonder.

(171) Bidragen betraktades som subventioner enligt artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen. De konstaterades också vara specifika eftersom kommissionen ansåg att de var begränsade till vissa företag eller särskilda projekt i särskilda regioner och/eller elcykelindustrin. Vissa bidrag ansågs även vara knutna till exportresultat.

(172) I den ursprungliga undersökningen beräknades förmånen som det belopp som erhållits under undersökningsperioden eller som fördelats till undersökningsperioden i de fall beloppet avskrivits över livslängden för de fasta tillgångar bidraget hänförde sig till ([83]).

(173) Kommissionen fastställde subventionsnivån för denna åtgärd till mellan 0,07 % och 0,25 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet.

3.8.1.2 Fortsättning av subventionsprogrammet

(174) Sökanden har i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång lagt fram bevisning för att kinesiska elcykelproducenter fortsatte att erhålla individuella ad hoc-bidrag från kommunala och regionala myndigheter ([84]) med betydande belopp, vilket visar att det statliga stödet till elcykelindustrin i Kina är omfattande, förekommer i hela landet och är systemiskt.

(175) Dessutom har varken de kinesiska myndigheterna eller någon exporterande producent lämnat någon bevisning eller några indikationer som tyder på att elcykelindustrin i Kina inte längre skulle gynnas av dessa bidrag. Med hänsyn till att det är frågan om en främjad industri och dess utveckling prioriteras av de kinesiska myndigheterna ansåg kommissionen att det var otänkbart att elcykelproducenterna inte har fortsatt att erhålla en mängd olika ad hoc-bidrag från myndigheter på olika administrativa nivåer för att säkerställa industrins fortsatta utveckling i överensstämmelse med den nationella industripolitiken.

(176) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska elcykelproducenterna fortfarande gynnas av subventioner i form av olika bidrag.

Selektivitet

(177) I avsaknad av någon bevisning för motsatsen drog kommissionen slutsatsen att ad hoc-bidragen är selektiva av samma skäl som i den ursprungliga undersökningen (se skäl 171).

Förmån

(178) Eftersom varken de kinesiska producenterna av elcyklar eller de kinesiska myndigheterna besvarade frågeformuläret hade kommissionen ingen företagsspecifik information som kunde läggas till grund för att beräkna subventionsbeloppet under översynsperioden.

(179) Vid en översyn vid giltighetstidens utgång är det emellertid inte nödvändigt att kvantifiera det exakta subventionsbelopp som erhållits. På grundval av den tillgängliga bevisningen och i avsaknad av några uppgifter om motsatsen ansåg kommissionen emellertid att den kinesiska elcykelindustrin fortfarande gynnas av subventioner i form av ad hoc-bidrag från olika nivåer inom statliga myndigheter, vilket utgjorde ett finansiellt bidrag som medförde en förmån enligt artikel 3.1 a i och 3.2 i grundförordningen.

Slutsats

(180) Mot bakgrund av ovanstående överväganden drog kommissionen slutsatsen att elcykelindustrin i Kina har fortsatt att gynnas av subventioner i form av bidrag. Eftersom detta utgör ett finansiellt bidrag som medför en förmån och är selektivt är subventionerna enligt detta system utjämningsbara.

([83]) Genomförandeförordning (EU) 2019/72, skäl 571.
([84]) Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång, avsnitt 6.2 e och motsvarande bilagor.

3.9 **Övergripande slutsats om fortsatt subventionering**

(181) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen ett totalt belopp för utjämningsbara subventioner med ett värde på mellan 3,9 % och 17,2 % för de samarbetsvilliga företag som ingick i urvalet. Vidare fastställde den ett utjämningsbart subventionsbelopp för de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet på 9,2 % och en landsomfattande tullsats för alla övriga exporterande producenter på 17,2 %.

(182) Mot bakgrund av kommissionens slutsatser med avseende på de olika subventionssystem och subventionsprogram som undersökts ovan drog kommissionen slutsatsen att kinesiska elcykelproducenter fortsatte att gynnas av utjämningsbara subventioner på en nivå som översteg miniminivån under översynsperioden.

(183) Efter utlämnandet av uppgifter, påstod en berörd part att slutsatsen att elcykelindustrin i Kina fortfarande gynnas av subventioner var felaktig. För att underbygga detta påstående bifogades inlägg från tre representanter för kinesiska elcykelproducenter där man intygade att inga subventioner mottagits. Mot bakgrund av att dessa producenter varken hade gett sig tillkänna under undersökningen eller hade samarbetat, kunde deras intyganden, som lämnats in utan underliggande bevis, inte godtas av kommissionen. Följaktligen avvisades påståendet.

3.10 **Utvecklingen för importen om åtgärderna skulle upphöra att gälla**

(184) Sedan det konstaterats att fortsatt subventionering förekommit under översynsperioden, undersökte kommissionen sannolikheten för att subventionerad import från det berörda landet skulle fortsätta om åtgärderna skulle upphävas. Följande ytterligare faktorer analyserades: Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina samt unionsmarknadens attraktionskraft.

3.10.1 *Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina*

(185) Eftersom de kinesiska myndigheterna och de kinesiska exporterande producenterna inte samarbetade grundade kommissionen sina slutsatser avseende produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina på de uppgifter som sökanden lämnade i sin begäran om översyn.

(186) Den tillgängliga informationen har visat att det finns en generell överkapacitet vid produktionen av elcyklar i Kina under skadeundersökningsperioden. Produktionskapaciteten ([85]) i Kina under denna period uppskattades till 130 miljoner enheter per år. Dessutom kan den kinesiska produktionen av standardcyklar enkelt omvandlas till att tillverka elcyklar, med en potentiell total kapacitet på över 400 miljoner enheter ([86]). Enligt sökandens marknadsinformation uppgick Kinas faktiska produktion och försäljning till 57 miljoner enheter per år, vilket visade på en beräknad outnyttjad kapacitet på 73 miljoner enheter under översynsperioden ([87]). Denna outnyttjade kapacitet, som var nästa femton gånger större än unionens totala förbrukning under samma period, skulle kunna exporteras till unionen om de nuvarande åtgärderna skulle upphöra att gälla.

(187) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska exporterande producenterna förfogar över betydande outnyttjad kapacitet som skulle kunna användas för export till unionen i stora kvantiteter till subventionerade priser om åtgärderna upphörde att gälla.

([85]) Enligt de uppgifter som sökanden lämnat på grundval av sina kunskaper om marknaden, uppgifter från ett stort antal kinesiska elcykelproducenters webbplatser och vitboken om Kinas tvåhjuliga elfordonsindustri, som finns på https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (senast hämtad den 7 oktober 2024). Se bilaga 8 till begäran, tillgänglig i Tron på Tron.tdi t24.000756.

([86]) På grundval av sökandens kunskaper om marknaden och de kända kinesiska elcykelproducenternas webbplatser. Se bilaga 4 till begäran, tillgänglig i Tron på Tron.tdi t24.000756.

([87]) På grundval av de källor som anges i fotnoterna 85 och 96. Se bilagorna 8 och 9 till begäran, tillgängliga i Tron på Tron.tdi t24.000756.

3.10.2 *Unionsmarknadens attraktionskraft*

(188) På grundval av uppgifterna i begäran var unionsmarknaden för elcyklar fortsatt attraktiv för kinesiska exportörer. Sedan den ursprungliga undersökningen har importen från Kina minskat i både absoluta och relativa tal. Sedan 2020, när importvolymen från Kina var som lägst, har importen emellertid ökat betydligt och nästan fördubblats trots de införda åtgärderna (se tabell 2). Den marknadsandel som tidigare innehades av Kina har delvis övertagits av övriga tredjeländer, såsom Taiwan, som har ökat sina exportvolymer av den produkt som översynen gäller till unionen sedan den föregående undersökningen. Samtidigt var Kina fortfarande den näst största exportören av elcyklar till unionen under översynsperioden. Detta visar att unionen fortfarande är en attraktiv marknad för exportörer från Kina.

(189) Unionsmarknaden för elcyklar är en av de största i världen, och förbrukningen uppgick till 4 979 000 enheter under översynsperioden. Såsom förklaras i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång förväntas efterfrågan på elcyklar öka under de kommande åren (bland annat) på grund av unionens miljöpolitik.

(190) Vidare fortsatte den kinesiska exporten till unionen även med de gällande åtgärderna och landet har en icke-försumbar marknadsandel, vilket visar att unionsmarknaden fortfarande var attraktiv och även kommer att fortsätta att vara attraktiv för kinesiska exporterande producenter.

(191) På grundval av den betydande överkapaciteten i Kina och unionsmarknadens attraktionskraft drog kommissionen därför slutsatsen att det, om de nuvarande åtgärderna skulle upphöra att gälla, är sannolikt att de kinesiska exporterande producenterna skulle fortsätta och öka sin export till unionen av subventionerade elcyklar i stora kvantiteter.

3.10.3 *Slutsats om sannolikheten för fortsatt subventionering*

(192) Mot bakgrund av sina undersökningsresultat gällande fortsatt subventionering under översynsperioden och den sannolika utvecklingen av ökad export till unionen om åtgärderna skulle upphöra att gälla, drog kommissionen slutsatsen att det finns en stor sannolikhet för att den subventionerade importen skulle fortsätta om utjämningsåtgärderna gällande importen av elcyklar från Kina upphörde att gälla.

4. **SKADA**

4.1 **Definition av unionsindustrin och unionens produktion**

(193) Den likadana produkten tillverkades av 67 producenter i unionen under skadeundersökningsperioden. Dessa producenter utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 9.1 i grundförordningen.

(194) Den sammanlagda produktionen i unionen under översynsperioden fastställdes till omkring 4 560 000 enheter. Denna siffra fastställdes på grundval av tillgängliga uppgifter om unionsindustrin, såsom rapporten *European Bicycle Industry and Market Profile*, och en ekonomisk studie som genomförts av Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI). Såsom anges i skäl 11 stod de tre unionsproducenter som ingår i urvalet för 23,4 % av den sammanlagda produktionen av den likadana produkten i unionen.

4.2 **Förbrukningen i unionen**

(195) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av Eurostats importstatistik och unionsindustrins försäljningsvolym i unionen, enligt de uppgifter som lämnats av CONEBI.

(196) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukningen i unionen (antal)

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Unionen totalt Förbrukning (enheter)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Källa: Eurostat och CONEBI.

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

4.3 Importen från Kina

4.3.1 *Volym och marknadsandel för importen från Kina*

(198) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat.

(199) Importens marknadsandel fastställdes sedan genom att importvolymerna jämfördes med förbrukningen i unionen, vilken framgår av tabell 1.

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

Tabell 2

Importvolym (antal) och marknadsandel

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

Källa: Eurostat och CONEBI.

(201) Även med de gällande åtgärderna ökade den kinesiska importens marknadsandel från 2,3 % under 2020 till 4,4 % under översynsperioden.

4.3.2 *Priser för importen från Kina och prisunderskridande*

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

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

Tabell 3

Importpriser (euro/enhet)

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

Källa: Eurostat.

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

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

(206) Eftersom ingen av de exporterande producenterna i Kina samarbetade beslutade kommissionen om prisunderskridande under översynsperioden genom att jämföra

1. de vägda genomsnittliga försäljningspriserna för den produkt som översynen gäller som unionsproducenterna i urvalet tog ut från icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån fritt fabrik och

2. motsvarande vägda genomsnittliga priser på den produkt som översynen gäller från Kina till unionsmarknaden, fastställda till cif-nivå, inbegripet antidumpningstullen (alla övriga företag 62,1 %) och utjämningstullen (alla övriga företag 17,2 %), med lämpliga justeringar för tullar (6 %) och kostnader efter import (2 %).

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

4.3.3 *Import från andra tredjeländer än Kina*

(208) Importen av elcyklar från andra tredjeländer än Kina kom huvudsakligen från Taiwan och Vietnam.

(209) Den (sammanlagda) importvolymen till unionen samt marknadsandelen och priserna för importen av elcyklar från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt:

Tabell 4

Import från tredjeländer

Land		2020	2021	2022	Översynsperiod
Taiwan	Volym (enheter)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Marknadsandel (%)	11,6	11,0	11,2	8,7

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

Källa: Eurostat.

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

4.4 **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.4.1 *Allmänna anmärkningar*

(211) Bedömningen av unionsindustrins ekonomiska situation omfattade en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som påverkade unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.

(212) Såsom anges i skäl 11 tillämpades ett stickprovsförfarande för bedömningen av unionsindustrins ekonomiska situation.

(213) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen bedömde de makroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som CONEBI tillhandahållit. Uppgifterna avsåg samtliga unionsproducenter. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret.

(214) De makroekonomiska indikatorerna är följande: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, produktivitet, subventionsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare subventionering.

(215) De mikroekonomiska indikatorerna är följande: genomsnittspriser per enhet, enhetskostnad, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.

4.4.2 *Makroekonomiska indikatorer*

4.4.2.1 Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

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

Tabell 5

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

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

Källa: CONEBI, unionsproducenterna i urvalet.

(217) Produktionskapaciteten och produktionen i unionen ökade stadigt under perioden 2020–2022 till följd av en ökad efterfrågan under covid-19-pandemin. Under översynsperioden minskade emellertid produktionsvolymerna och produktionskapaciteten på grund av den ökade lageruppbyggnaden under covid-19, där unionsproducenterna förväntade sig en fortsatt ökande försäljning, vilket inte infriades, eftersom efterfrågan sjönk avsevärt efter pandemin.

4.4.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

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

Tabell 6

Försäljningsvolym och marknadsandel (enheter)

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Sammanlagd försäljningsvolym på unionsmarknaden	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Marknadsandel (%)	78,7	76,1	74,7	79,2
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Källa: CONEBI, unionsproducenterna i urvalet.

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

4.4.2.3 Sysselsättning och produktivitet

(220) Sysselsättning och produktivitet utvecklades under skadeundersökningsperioden enligt följande:

Tabell 7

Sysselsättning och produktivitet

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

Källa: CONEBI, unionsproducenterna i urvalet.

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

4.4.2.4 Tillväxt

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

4.4.2.5 Subventionsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare subventionering

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

4.4.3 *Mikroekonomiska indikatorer*

4.4.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

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

Tabell 8

Försäljningspriser och produktionskostnad i unionen (euro/enhet)

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

Källa: Unionsproducenter i urvalet.

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

4.4.3.2 Arbetskraftskostnader

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

Tabell 9

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Källa: Unionsproducenter i urvalet.

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

4.4.3.3 Lagerhållning

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

Tabell 10

Lagerhållning

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Utgående lager (enheter)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Källa: Unionsproducenter i urvalet.

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

4.4.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

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

Tabell 11

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	7,5	7,4	7,8	5,4
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Kassaflöde (euro)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Investeringar (euro)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Räntabilitet (%)	147	127	163	111
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Källa: Unionsproducenter i urvalet.

(231) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionsproducenter som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen i procent av omsättningen för denna försäljning. De unionsproducenter som ingick i urvalet förblev lönsamma under skadeundersökningsperioden. Under översynsperioden minskade emellertid lönsamheten på grund av ökade kostnader.

(232) Den överlag stabila lönsamheten under skadeundersökningsperioden gjorde det möjligt för unionsindustrin att göra stora investeringar.

(233) Nettokassaflödet är ett mått på unionsproducenternas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet minskade betydligt under skadeundersökningsperioden och blev negativt 2023. Räntabiliteten försämrades också, vilket gjorde det svårare för unionsindustrin att anskaffa kapital och växa. Detta ledde till en minskning av investeringarna med 50 % under översynsperioden jämfört med 2022.

4.5 Slutsats om skada

(234) Makroindikatorer såsom produktion, försäljning och sysselsättning i unionen ökade stadigt under perioden 2020–2022 till följd av den ökade efterfrågan under covid-19-pandemin. Under översynsperioden minskade emellertid produktionsvolymerna, kapaciteten, försäljningen och sysselsättningen på grund av den ökade lageruppbyggnaden under covid-19-pandemin, följt av en minskning av efterfrågan till följd av upphävandet av covid-19-åtgärderna och den förändrade ekonomiska situationen i unionen, vilken framför allt präglades av höga energikostnader och inflation.

(235) När det gäller de mikroekonomiska indikatorerna konstaterades det i undersökningen att lönsamheten för de unionsproducenter som ingick i urvalet under perioden 2020–2022 låg kvar på över 7 %. Under översynsperioden minskade unionsindustrins lönsamhet emellertid till 5,4 %. Kassaflödet minskade från 2020 till 2022 och blev negativt 2023. Räntabiliteten försämrades också, vilket gjorde det svårare för unionsindustrin att anskaffa kapital och växa.

(236) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin hade återhämtat sig från den tidigare väsentliga skada som vållats av den subventionerade importen från Kina i den mening som avses i artikel 8 i grundförordningen. Under skadeundersökningsperioden försämrades dock ett antal skadeindikatorer och unionsindustrin återgick till en ekonomiskt bräcklig situation. Kommissionen undersökte därför sannolikheten för att den skada som ursprungligen vållats av den subventionerade importen från Kina skulle återkomma om åtgärderna skulle upphöra.

5. SANNOLIKHET FÖR ATT SKADAN ÅTERKOMMER

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

5.1 Outnyttjad kapacitet i Kina och unionsmarknadens attraktionskraft

(238) Såsom redan beskrivits i detalj i avsnitt 3.10.1 har de exporterande producenterna i Kina betydande outnyttjad kapacitet som skulle kunna användas för att producera den produkt som översynen gäller för export till unionen om åtgärderna tilläts upphöra att gälla. De kvantiteter som de kinesiska exporterande producenterna skulle kunna exportera uppgår till 73 miljoner enheter, vilket överstiger unionsmarknaden med råge.

(239) Såsom beskrivs i detalj i avsnitt 3.10.2 är unionsmarknaden för elcyklar en av de största i världen och efterfrågan på elcyklar förväntas öka under de kommande åren, bland annat på grund av unionens miljöpolitik. De kinesiska exporterande producenterna exporterade till sina viktigaste marknader i tredjeländer till priser som var betydligt lägre än unionsproducenternas genomsnittliga försäljningspriser på unionsmarknaden under översynsperioden. Att exportera till unionen är därför potentiellt mycket mer attraktivt för kinesiska exportörer. Följaktligen är det rimligt att förvänta sig att de kinesiska exporterande producenterna skulle börja exportera stora volymer av den produkt som översynen gäller till unionen om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

5.2 Sannolika importpriser och inverkan på unionsindustrin

(240) För att fastställa hur importen från Kina skulle påverka unionsindustrin om åtgärderna skulle upphöra att gälla genomförde kommissionen en jämförande prisanalys utan antisubventionsåtgärder.

(241) För att uppskatta det sannolika pris till vilket kinesiska producenter skulle sälja om de exporterade till unionsmarknaden gjorde kommissionen en prisjämförelse mellan det genomsnittliga priset (fritt fabrik) från de unionsproducenter som ingick i urvalet och motsvarande genomsnittliga pris för den produkt som översynen gäller från Kina vid export till tredjeländer såsom Förenade kungariket, Turkiet, Norge eller Serbien. Dessa har separata koder för elcyklar och har inte vidtagit några åtgärder.

(242) Resultatet av jämförelsen visade att det genomsnittliga priset på den kinesiska exporten av den berörda produkten till de ovannämnda länderna varierade från 210 euro till 650, dvs. betydligt lägre än unionsindustrins pris på unionsmarknaden. Om åtgärderna skulle upphöra att gälla är det därför sannolikt att import från Kina skulle komma in på marknaden i stora volymer, såsom under undersökningsperioden i den ursprungliga undersökningen och till låga skadevållande priser.

(243) På grundval av ovanstående dras slutsatsen att upphävandet av åtgärderna med all sannolikhet skulle leda till en betydande ökning av subventionerad import från Kina till skadevållande prisnivåer. Som en följd skulle unionsindustrins lönsamhet allvarligt äventyras.

6. UNIONENS INTRESSE

(244) I enlighet med artikel 31 i grundförordningen undersökte kommissionen om bibehållandet av de gällande utjämningsåtgärderna skulle strida mot unionens intressen som helhet. Fastställandet av unionens intresse byggde på en bedömning av alla de olika intressen som berördes, inbegripet unionsindustrins, importörernas och användarnas intressen.

6.1 Unionsindustrins intresse

(245) Undersökningen visade också att om åtgärderna skulle upphöra att gälla skulle det ha en negativ inverkan på unionsindustrin. Genom åtgärderna har lika villkor på unionsmarknaden återställts. Detta har gjort det möjligt för nya företag att komma in på marknaden, särskilt inom lågpris- och mellanprissegmenten. Antalet kända unionsproducenter av elcyklar fördubblades nästan från ungefär 37 under 2020 till 67 under 2023, trots de utmaningar som den ekonomiska situationen under 2022–2023 medförde. Antalet elcyklar som producerades i unionen ökade med över en miljon mellan 2020 (3,4 miljoner) och 2023 (4,5 miljoner) och förväntas öka ytterligare. Antalet direktanställda ökade från omkring 3 500 under den ursprungliga undersökningsperioden till nästan 11 000 under översynsperioden.

(246) Om utjämningsåtgärderna skulle upphöra att gälla skulle detta innebära en hög risk för unionsproducenterna, särskilt de som betjänar lågpris- och mellanprissegmenten för elcyklar, vilket omfattar många mindre producenter inom unionsindustrin.

(247) Den utsatta situationen förvärras av det faktum att produktionen av elcyklar är en mycket kapitalintensiv verksamhet, eftersom det alltid behövs betydande lager av cykeldelar för att upprätthålla produktionen. Dessutom har unionsproducenterna gjort stora investeringar i hållbar och miljövänlig produktion och produktförbättringar under de senaste åren. Om antisubventionsåtgärderna skulle upphöra att gälla skulle det hindra utvecklingen av ett praktiskt tekniskt kunnande för användningen av den mest avancerad tekniken, inklusive automatisering och nya material.

(248) Enligt begäran om översyn vid giltighetstidens utgång är unionens elcykelindustri dessutom en av de största gröna industrierna, där över 1 000 små och medelstora företag har tillhandahållit omkring 80 000 arbetstillfällen enligt rapporten *European Bicycle Industry & Market Profile* för 2024. Detta omfattar arbetstillfällen inom direkt och indirekt produktion, industrier i tidigare led, cykeltillbehör, cykelhandel osv.

(249) På grundval av ovanstående skulle en förlängning av åtgärderna ligga i unionsindustrins intresse.

6.2 **Montörernas intresse**

(250) Kommissionen kontaktade alla kända användare och icke-närstående importörer.

(251) Efter inledandet var den enda part som gav sig till känna och lämnade synpunkter en tillfällig grupp som företrädde åtta småföretag i unionen som monterar elcykeldelar som importeras från Kina och andra tredjeländer. Dess huvudsakliga synpunkter hänförde sig till genomförandet av åtgärderna mot import av (konventionella) cykeldelar från Kina, vilket skapar osäkerhet om de rättsliga regler som är tillämpliga på import av elcykelkomponenter och därmed gör det svårt att importera delar till elcyklar, vilka inte omfattas av åtgärder. Gruppen motsatte sig en utvidgning av åtgärderna, främst på grund av de nuvarande problemen med import av komponenter, i kombination med risken att åtgärderna utvidgades till att omfatta dessa komponenter till elcyklar, och hävdade att det skulle vara mer effektivt att använda marknadskontroll för att övervaka efterlevnaden av alla relevanta förordningar för att hantera import av elcyklar från Kina som varit föremål för orättvis handel och ofta är olagliga och osäkra.

(252) Kommissionen ansåg dock att det inte är realistiskt att kunna förhindra skada som orsakats av import av subventionerade elcyklar från Kina endast genom marknadskontroll och regleringsåtgärder. Problem som hänför sig till verkställighet av tull med koppling till import av elcykelkomponenter kan inte heller motivera att åtgärder som uppnått den avsedda effekten ska upphöra att gälla. Under alla omständigheter omfattas verkställigheten av åtgärderna inte av undersökningen.

(253) Efter utlämnandet av uppgifter upprepade den tillfälliga gruppen samma påståenden. Den hävdade att kommissionen borde fokusera på att stärka marknadskontrollen i stället för att utvidga handelspolitiska skyddsåtgärder för att ta itu med de bakomliggande orsakerna till marknadssnedvridningar och säkerställa lika villkor för alla berörda parter. Enligt den tillfälliga gruppen skapar handelspolitiska skyddsåtgärder oavsiktligt ett regelverk som främjar import av osäkra cyklar som inte uppfyller normerna och samtidigt försvårar verksamheten för seriösa tillverkare av elcyklar från Kina med långsiktiga ambitioner på unionsmarknaden.

(254) Kommissionen ansåg att den tillfälliga gruppens argument redan har behandlats i skäl 251. Slutsatsen i skäl 252 bekräftades, eftersom inga nya synpunkter av vikt lades fram i detta avseende.

(255) Den tillfälliga gruppen hävdade också att ett upphävande av de handelspolitiska skyddsåtgärderna inte skulle leda till en betydande ökning av den skadevållande importen, eftersom den blygsamma marknadsandelen på 4,4 % för importen från Kina under översynsperioden skulle undergräva påståendet att importen från Kina utgör ett betydande hot.

(256) Kommissionen ansåg att ökningen av marknadsandelen till 4,4 % under översynsperioden skedde i en situation med handelspolitiska skyddsåtgärder. Till följd av de handelspolitiska skyddsåtgärderna ökade marknadsandelen för importen från Kina endast med 2,1 procentenheter under skadeundersökningsperioden. Med tanke på unionsmarknadens attraktionskraft, produktionskapaciteten och den lediga kapaciteten i Kina och förhållandet mellan exportpriserna till tredjeländer och prisnivån i unionen drog kommissionen slutsatsen att om åtgärderna upphörde att gälla skulle det ske en betydande ökning av dumpad import från Kina till skadevållande prisnivåer. På grundval av detta avvisades denna begäran.

(257) Den tillfälliga gruppen hävdade vidare att kommissionen förlitade sig på okontrollerade uppgifter och påståenden som äventyrar undersökningens opartiskhet, särskilt de som kom från sökanden.

(258) Som nämnts i skälen 33 och 34 tillämpade kommissionen artikel 28 i grundförordningen, eftersom samarbetet från elcykelproducenterna i Kina inte var tillräckligt för att några representativa slutsatser skulle kunna dras vid denna översyn vid giltighetstidens utgång, och mot bakgrund av den bristande samarbetsviljan från de kinesiska myndigheterna och andra relevanta parter i Kina använde kommissionen, i enlighet med artikel 28 i grundförordningen, tillgängliga uppgifter. Följaktligen baserades slutsatserna beträffande sannolikheten för fortsatt subventionering och återkommande skada på tillgängliga uppgifter, framför allt uppgifter som lämnades i begäran om översyn, uppgifter som under undersökningen erhölls från samarbetsvilliga parter, dvs. sökanden och de unionstillverkare som ingick i urvalet, uppgifter från kommissionens slutsatser i den ursprungliga undersökningen, slutsatser från kommissionens senaste antisubventionsundersökningar om främjade industrier i Kina samt från arbetsdokument från kommissionens avdelningar om betydande snedvridningar. Alla uppgifter som lämnats av unionsproducenterna i urvalet kontrollerades grundligt. På grundval av detta avvisades denna begäran.

6.3 **Användares och icke-närstående importörers intresse**

(259) Inga användare eller icke-närstående importörer gav sig till känna och samarbetade i denna undersökning genom att besvara frågeformuläret, utöver ovannämnda yttrande. På grundval av den information som kommissionen hade tillgång till fann den att det inte fanns någon bevisning som motsade slutsatsen i den ursprungliga undersökningen, nämligen att de negativa verkningarna för icke-närstående importörer inte kunde anses oproportionerliga och kunde begränsas genom att det fanns alternativa försörjningskällor. Utjämningsåtgärdernas positiva verkan på unionsmarknaden, i synnerhet på unionsindustrin, vägde tyngre än eventuella negativa verkningar för andra intressegrupper. Undersökningen bekräftade att det förutom Kina finns ett ökande antal andra försörjningskällor från tredjeländer. Kommissionen drog därför slutsatsen att fortsatta åtgärder inte oproportionerligt skulle skada användarnas och importörernas intressen.

(260) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade en berörd part att om inte åtgärderna upphävdes skulle elcyklar fortsätta att vara onödigt dyra och mindre tillgängliga för användarna. Parten hävdade att om åtgärderna upphävs skulle lägre priser på elcyklar leda till en kraftig försäljningsökning av dem. Kommissionen ansåg inte att lägre priser nödvändigtvis leder till högre försäljning, eftersom säkerhet, kvalitet, pålitlighet och service, förutom priset, också är viktiga kriterier för spekulanter på elcyklar. Om åtgärderna upphävs skulle det försämra unionsindustrins ekonomiska situation, vilket skulle påverka innovation och produktutbudet och leda till färre val för användarna. På grundval av detta avvisades denna begäran.

6.4 **Slutsats om unionens intresse**

(261) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att det inte finns några tvingande skäl rörande unionens intresse som talar emot bibehållandet av de befintliga åtgärderna avseende importen av den produkt som översynen gäller från Kina.

7. **ANTISUBVENTIONSÅTGÄRDER**

(262) På grundval av kommissionens slutsatser om fortsatt subventionering, återkommande skada samt unionens intresse bör antisubventionsåtgärderna mot import av elcyklar med ursprung i Kina bibehållas.

(263) För att minimera risken för att åtgärderna kringgås på grund av skillnaderna i tullsatser krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella utjämningstullarna tillämpas. Individuella utjämningstullar är endast tillämpliga vid uppvisandet av en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Till dess att en sådan faktura uppvisas bör importen omfattas av den utjämningstull som är tillämplig på ”all övrig import med ursprung i Kina”.

(264) Även om denna faktura är nödvändig för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella utjämningstullsatserna på import är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3 i denna förordning uppvisas, måste medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och får, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att en påföljande tillämpning av en lägre tullsats är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.

(265) Om importen till unionen från något av de företag som omfattas av de lägre individuella tullsatserna ökar väsentligt i volym efter införandet av antidumpningsåtgärderna, kan denna volymökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som orsakats av införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 23.1 i grundförordningen. Under sådana omständigheter får en undersökning beträffande kringgående inledas, om villkoren för detta är uppfyllda. Denna undersökning får bland annat omfatta behovet av att avskaffa individuella tullsatser och därmed införa en landsomfattande tull.

(266) De individuella företagsspecifika utjämningstullsatser som anges i denna förordning ska uteslutande tillämpas på import av den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina och som tillverkats av de namngivna rättsliga enheterna. Import av den produkt som översynen gäller som producerats av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, inbegripet närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”all övrig import med ursprung i Kina”. De bör inte vara föremål för någon av de individuella utjämningstullsatserna.

(267) Ett företag får begära att en individuell tullsats tillämpas om det ändrar namnet på enheten. En sådan begäran ska ställas till kommissionen ([88]). Begäran ska innehålla all relevant information för att visa att ändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på företaget kommer en ändringsförordning om namnändringen att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(268) När ett belopp ska återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol ska den tillämpliga räntesatsen, enligt artikel 109 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 ([89]) om finansiella regler för unionens allmänna budget, motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.

(269) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i förordning (EU) 2016/1036.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

Ursprungsland	Företag	Slutgiltig utjämningstull	Taric-tilläggsnummer
Folkrepubliken Kina	Bodo Vehicle Group Co., Ltd	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	3,9 %	C383

([88]) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bryssel, Belgien.
([89]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Ursprungsland	Företag	Slutgiltig utjämningstull	Taric-tilläggsnummer
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd och 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
	Övriga samarbetsvilliga företag som förtecknas i bilaga I	9,2 %	Se bilaga I
	Icke-samarbetsvilliga företag i den ursprungliga antisubventionsförordningen som samarbetar i den parallella ursprungliga antidumpningsundersökningen och anges i bilaga II	17,2 %	Se bilaga II
	All övrig import med ursprung i Folkrepubliken Kina	17,2 %	C999

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

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

5. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 23 januari 2025.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

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

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

BILAGA II

Namn	Provins	Taric-tilläggsnummer
Aima Technology Group Co., Ltd	Tianjin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd	Peking	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 Foreign Trade Xiasha No.	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