Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/120

24.1.2025

# UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2025/120 VAN DE COMMISSIE

**van 23 januari 2025**

**tot instelling van een definitief antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ([1]) ("de basisverordening"), en met name artikel 11, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

## 1. PROCEDURE

### 1.1. Voorafgaande onderzoeken en geldende maatregelen

(1) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/73 van de Commissie ([2]) heeft de Europese Commissie antidumpingrechten ingesteld op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("de VRC") ("de oorspronkelijke maatregelen"). De thans geldende antidumpingrechten variëren van 10,3 % tot 70,1 %. Het onderzoek dat tot de instelling van de oorspronkelijke maatregelen heeft geleid, wordt hierna aangeduid als "het oorspronkelijke onderzoek".

(2) Naar aanleiding van het arrest van het Gerecht in zaak T-242/19 werden de antidumpingrechten bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/609 van de Commissie op 17 maart 2023 opnieuw ingesteld ten aanzien van Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd ([3]). Het opnieuw ingestelde recht werd vastgesteld op 9,9 %.

(3) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72 ([4]) van de Commissie stelde de Commissie tegelijkertijd definitieve compenserende rechten in op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China. De thans geldende compenserende rechten variëren van 3,9 % tot en met 17,2 %.

### 1.2. Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen

(4) Na de bekendmaking van een bericht dat de maatregelen op korte termijn vervallen ([5]), heeft de Europese Commissie ("de Commissie") een verzoek om een nieuw onderzoek overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening ontvangen.

(5) Het verzoek om een nieuw onderzoek ("het verzoek") werd op 16 oktober 2023 ingediend door de European Bicycle Manufacturers Association ("de indiener van het verzoek") namens de bedrijfstak van de Unie voor elektrische fietsen in de zin van artikel 5, lid 4, van de basisverordening. De reden voor dit verzoek was dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk zou leiden tot voortzetting van dumping en herhaling van schade voor de bedrijfstak van de Unie.

([1]) PB L 176 van 30.6.2016, blz. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/73 van de Commissie van 17 januari 2019 tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 16 van 18.1.2019, blz. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/609 van de Commissie van 17 maart 2023 tot hernieuwde instelling van een definitief antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China wat betreft Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd naar aanleiding van het arrest van het Gerecht in zaak T-242/19 (PB L 80 van 20.3.2023, blz. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/72 van de Commissie van 17 januari 2019 tot instelling van een definitief compenserend recht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 16 van 18.1.2019, blz. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([5]) PB C 154 van 2.5.2023, blz. 46.

### 1.3. **Opening van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen**

(6) Daar de Commissie, na raadpleging van het bij artikel 15, lid 1, van de basisverordening ingestelde comité, tot de conclusie was gekomen dat er voldoende bewijs was om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen te openen, heeft zij op 17 januari 2024 een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen geopend met betrekking tot de invoer in de Unie van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("het betrokken land") op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening. Zij heeft daartoe een bericht van opening gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([6]) ("het bericht van opening").

### 1.4. **Tijdvak van het nieuwe onderzoek en beoordelingsperiode**

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

### 1.5. **Belanghebbenden**

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

(9) De belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de opening van het nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen en een hoorzitting aan te vragen met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures.

### 1.6. **Samenstelling van een steekproef**

(10) In het bericht van opening verklaarde de Commissie dat zij mogelijk een steekproef van de belanghebbenden zou samenstellen overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening.

#### 1.6.1. *Steekproef van producenten in de Unie*

(11) In het bericht van opening kondigde de Commissie aan dat zij een voorlopige steekproef van producenten in de Unie had samengesteld. Bij het samenstellen van de steekproef ging de Commissie uit van productievolume. Deze steekproef bestond uit drie producenten in de Unie. De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vertegenwoordigden 23,4 % van de totale productie in de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Overeenkomstig artikel 17, lid 2, van de basisverordening verzocht de Commissie de belanghebbenden opmerkingen te maken over de voorlopige steekproef. De Commissie heeft geen opmerkingen over de voorlopige steekproef ontvangen. De steekproef werd representatief geacht voor de bedrijfstak van de Unie.

#### 1.6.2. *Steekproef van importeurs*

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

(13) Geen enkele niet-verbonden importeur heeft het steekproefformulier ingevuld teruggestuurd. De Commissie heeft bijgevolg besloten dat een steekproef niet noodzakelijk was.

([6]) Bericht van opening van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

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

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

(15) Slechts twee producenten-exporteurs in de VRC antwoordden op de steekproef. Een steekproef werd daarom niet noodzakelijk geacht. Bovendien waren deze twee ondernemingen samen goed voor aanzienlijk minder dan 0,1 % van de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen wat betreft i) de uitvoer naar de Unie, ii) de uitvoer naar alle andere uitvoerbestemmingen, iii) de binnenlandse verkoop en iv) de Chinese productiecapaciteit in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. De Commissie was derhalve van oordeel dat deze twee ondernemingen niet representatief konden worden geacht voor de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen voor het nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen.

(16) Bijgevolg heeft de Commissie geconcludeerd dat de medewerking van producenten van elektrische fietsen in de VRC ontoereikend was om tot representatieve bevindingen te komen, en heeft zij de twee ondernemingen ervan in kennis gesteld dat zij voornemens was artikel 18 van de basisverordening toe te passen en haar bevindingen inzake voortzetting of herhaling van dumping en schade met betrekking tot de invoer uit de VRC op de beschikbare gegevens te baseren.

(17) De Commissie deelde de autoriteiten van de VRC daarop op 12 februari 2024 bij verbale nota mee dat zij om de voortzetting of herhaling van dumping te kunnen onderzoeken, overeenkomstig artikel 18, lid 1, van de basisverordening wellicht zou moeten teruggrijpen op de beschikbare gegevens. Op deze verbale nota is van de autoriteiten van de VRC geen antwoord ontvangen.

1.7. **Antwoorden op de vragenlijst**

(18) De Commissie heeft de overheid van de VRC ("de Chinese overheid") een vragenlijst toegezonden betreffende het bestaan van verstoringen van betekenis in de VRC in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), van de basisverordening.

(19) De Commissie heeft de twee ondernemingen die een antwoord op de steekproef hadden gestuurd, meegedeeld dat zij niet als representatief konden worden beschouwd voor de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen als geheel en dat hun bedrijfsspecifieke informatie niet als basis kon dienen voor representatieve bevindingen met betrekking tot alle uitvoer uit de VRC naar de Unie. De Commissie heeft de twee ondernemingen verzocht contact op te nemen met de diensten van de Commissie indien zij niettemin voornemens waren een antwoord op de vragenlijst in te vullen. Bij de opening van het onderzoek werd een kopie van de vragenlijsten in het dossier voor inzage door belanghebbenden en op de website van DG Handel beschikbaar gesteld.

(20) Van de Chinese overheid noch van de Chinese producenten(-exporteurs) werd een antwoord op de vragenlijst ontvangen.

1.8. **Controle**

(21) De Commissie heeft alle gegevens verzameld en gecontroleerd die zij nodig achtte om vast te stellen of voortzetting of herhaling van dumping en schade waarschijnlijk was, en om het belang van de Unie te bepalen. Krachtens artikel 16 van de basisverordening zijn controlebezoeken ter plaatse verricht bij de volgende ondernemingen:

*producenten in de Unie:*

— Cube Bikes, Duitsland

— Accell Hunland, Hongarije

— Cross, Bulgarije.

1.9. **Vervolg van de procedure**

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

(23) Verschillende belanghebbenden hebben opmerkingen ingediend, die door de Commissie in overweging zijn genomen en in de punten 2.3 en 7 worden behandeld. Een door één partij ingediend verzoek om een hoorzitting werd ingewilligd.

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

### 2.1. Onderzocht product

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

### 2.2. Betrokken product

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

### 2.3. Soortgelijk product

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

— het betrokken product bij uitvoer naar de Unie;

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

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

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

(27) Deze producten worden derhalve beschouwd als soortgelijke producten in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

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

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

## 3. DUMPING

### 3.1. Inleidende opmerkingen

(30) Gedurende het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd de invoer van elektrische fietsen uit de VRC voortgezet, maar op een lager niveau dan in het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek (d.w.z. van 1 oktober 2016 tot en met 30 september 2017). Volgens de gegevens van Eurostat maakte de invoer van elektrische fietsen uit de VRC in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ongeveer 4,4 % van de markt van de Unie uit, vergeleken met een marktaandeel van 35 % in het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek. In absolute cijfers is het volume van de invoer uit de VRC gedaald van 699 658 stuks in het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek tot 220 914 stuks in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

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

(31) Zoals vermeld in punt 1.6.3, hebben de producenten-exporteurs uit de VRC aan het onderzoek geen medewerking verleend. Derhalve heeft de Commissie de autoriteiten van de VRC meegedeeld dat zij wegens het gebrek aan medewerking artikel 18 van de basisverordening kon toepassen voor de bevindingen met betrekking tot de voortzetting of herhaling van dumping en schade. De Commissie heeft ter zake geen opmerkingen ontvangen, noch verzoeken om de raadadviseur-auditeur in te schakelen.

(32) Daarom werden de bevindingen met betrekking tot de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van dumping in overeenstemming met artikel 18 van de basisverordening gebaseerd op de beschikbare gegevens, met name de in het verzoek om een nieuw onderzoek verstrekte informatie en de van de meewerkende partijen (d.w.z. de indiener van het verzoek en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie) tijdens het nieuwe onderzoek verkregen informatie.

### 3.2. **Procedure voor de vaststelling van de normale waarde op grond van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening voor de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de VRC**

(33) Aangezien er ten tijde van de opening van het onderzoek voldoende bewijsmateriaal beschikbaar was dat met betrekking tot de VRC wees op het bestaan van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), van de basisverordening, heeft de Commissie het onderzoek geopend op grond van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening.

(34) Om de informatie te verkrijgen die zij voor haar onderzoek met betrekking tot de vermeende verstoringen van betekenis nodig achtte, heeft de Commissie de Chinese overheid een vragenlijst toegezonden. Bovendien heeft de Commissie in punt 5.3.2 van het bericht van opening alle belanghebbenden uitgenodigd om binnen 37 dagen na de datum van bekendmaking van dat bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* hun standpunt kenbaar te maken, informatie in te dienen en ondersteunend bewijsmateriaal te verstrekken ten aanzien van de toepassing van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening. De Chinese overheid reageerde niet binnen de daarvoor gestelde termijn op de vragenlijst, en diende evenmin opmerkingen in over de toepassing van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening. Vervolgens heeft de Commissie de Chinese overheid ervan in kennis gesteld dat zij overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening de beschikbare gegevens zou gebruiken om de aanwezigheid van verstoringen van betekenis in de VRC vast te stellen.

(35) In punt 5.3.2 van het bericht van opening heeft de Commissie ook vermeld dat zij, gezien het beschikbare bewijsmateriaal, op grond van artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening voorlopig Turkije had geselecteerd als passend representatief land voor de vaststelling van de normale waarde aan de hand van niet-verstoorde prijzen of benchmarks. De Commissie heeft verder opgemerkt dat zij andere mogelijk passende landen zou onderzoeken overeenkomstig de criteria van artikel 2, lid 6 bis, punt a), eerste streepje, van de basisverordening.

(36) Op 18 juli 2024 heeft de Commissie de belanghebbenden door middel van een mededeling in het dossier ("de mededeling in het dossier") in kennis gesteld van de relevante bronnen die zij voornemens was te gebruiken om de normale waarde vast te stellen, met Turkije als het representatieve land. In die mededeling heeft de Commissie een lijst verstrekt van alle productiefactoren zoals grondstoffen, arbeid en energie die bij de productie van elektrische fietsen een rol spelen. Daarnaast heeft de Commissie de belanghebbenden meegedeeld dat zij de verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten ("VAA-kosten") en de winst zou vaststellen op basis van geaggregeerde jaarrekeningen uit de Company Accounts Statistics ([8]) voor 206 winstgevende ondernemingen die actief zijn in de statistische nomenclatuur van de economische activiteiten (beter bekend als NACE), categorie 30.9 "Vervaardiging transportmiddelen, n.e.g.". De gegevens voor die producenten in het representatieve land worden samengesteld door de Centrale Bank van Turkije en het Turkse Bureau voor de Statistiek. De partijen werd verzocht opmerkingen te maken en van de indiener van het verzoek werden opmerkingen ontvangen waarmee rekening werd gehouden, zoals beschreven in overweging 67.

### 3.3. **Normale waarde**

(37) Artikel 2, lid 1, van de basisverordening bepaalt het volgende: "De normale waarde is normaal gebaseerd op de prijzen die door onafhankelijke afnemers in het land van uitvoer in het kader van normale handelstransacties worden betaald of dienen te worden betaald".

([8]) Company Accounts Statistics, beschikbaar op https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening bepaalt echter het volgende: "Wanneer […] wordt vastgesteld dat het wegens het bestaan van verstoringen van betekenis in de zin van punt b) in het land van uitvoer niet passend is gebruik te maken van de binnenlandse prijzen en kosten in dat land, wordt de normale waarde uitsluitend berekend aan de hand van productie- en verkoopkosten waarin niet-verstoorde prijzen of benchmarks tot uitdrukking komen", en "omvat [deze] een niet-verstoord en redelijk bedrag voor administratiekosten, verkoopkosten en algemene kosten en voor winst" (hierna wordt naar "administratiekosten, verkoopkosten en algemene kosten" verwezen met "VAA-kosten").

(39) Zoals hieronder nader wordt toegelicht, heeft de Commissie in het onderhavige onderzoek geconcludeerd dat het op basis van het beschikbare bewijsmateriaal en gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en de producenten in China juist was artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening toe te passen.

3.3.1. *Bestaan van verstoringen van betekenis*

(40) Staal en aluminium zijn belangrijke grondstoffen in de bedrijfstak voor fietsen. In wezen zijn alle grote fietsonderdelen geheel of gedeeltelijk uit deze materialen vervaardigd. Frames, vorken en sturen van fietsen zijn meestal van staal of aluminium. Wielen en spaken, kettingen, derailleurs, tandwielen en kabels en dragers zijn gewoonlijk van staal gemaakt. Spatborden en pedalen zijn gemaakt van metaal of kunststof (d.w.z. producten van de chemische industrie). In het verzoek werd gewezen op de verstoringen van betekenis in de Chinese staal- en aluminiumsectoren die de Europese Commissie in recente onderzoeken heeft vastgesteld, zoals met betrekking tot de invoer uit de VRC van stalen bevestigingsmiddelen, gelaste buizen en pijpen van staal, stalen windmolenmasten en warmgewalst roestvrij staal ([9]); aluminium converter foil, aluminium extrusies, gewalste platte aluminiumproducten, bladaluminium en aluminium wielen ([10]). De herhaalde en consistente bevindingen in deze zaken zijn volgens het verzoek duidelijk bewijs van systemische verstoringen van de Chinese kosten en prijzen van staal- en aluminiumproducten in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), van de basisverordening.

(41) Net als in de vorige onderzoeken betreffende de staal- en aluminiumsectoren in de VRC heeft de Commissie in het onderhavige onderzoek onderzocht of het wegens het bestaan van verstoringen van betekenis al dan niet passend was om gebruik te maken van de binnenlandse prijzen en kosten in de VRC. Daartoe heeft de Commissie gebruikgemaakt van het beschikbare bewijsmateriaal in het dossier, met inbegrip van het bewijsmateriaal in het verzoek en in het werkdocument van de diensten van de Commissie over verstoringen van betekenis in de economie van de VRC met het oog op handelsbeschermingsonderzoeken ([11]) ("het rapport"), alsook in de

([9]) Zie Uitvoeringsverordening (EU) 2022/191 van de Commissie van 16 februari 2022 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde soorten ijzeren of stalen bevestigingsmiddelen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 36 van 17.2.2022); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/635 van de Commissie van 16 april 2021 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde gelaste buizen en pijpen van ijzer of niet-gelegeerd staal, van oorsprong uit Belarus, de Volksrepubliek China en Rusland (PB L 132 van 19.4.2021); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2239 van de Commissie van 15 december 2021 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde stalen windmolenmasten voor grootschalige toepassing van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 450 van 16.12.2021); en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2239 van de Commissie van 15 december 2021 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde stalen windmolenmasten voor grootschalige toepassing van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 450 van 16.12.2021).

([10]) Zie Uitvoeringsverordening (EU) 2021/983 van de Commissie van 17 juni 2021 tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op aluminium converter foil van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 216 van 18.6.2021); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2170 van de Commissie van 7 december 2021 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op aluminium converter foil van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 438 van 8.12.2021); Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1428 van de Commissie van 12 oktober 2020 tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op aluminium extrusies van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 336 van 13.10.2020); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/546 van de Commissie van 29 maart 2021 tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige recht op aluminium extrusies van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 109 van 30.3.2021); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/582 van de Commissie van 9 april 2021 tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op gewalste platte aluminiumproducten van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 124 van 12.4.2021); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1784 van de Commissie van 8 oktober 2021 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op gewalste platte aluminiumproducten van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 359 van 11.10.2021); Uitvoeringsverordening (EU) 2022/402 van de Commissie van 9 maart 2022 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaald bladaluminium van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 83 van 10.3.2022); Uitvoeringsverordening (EU) 2023/112 van de Commissie van 18 januari 2023 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde aluminium wielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 18 van 19.1.2023). Zie ook Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1012 van de Commissie van 17 juli 2018 tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/671 (PB L 181 van 18.7.2018).

([11]) Werkdocument van de diensten van de Commissie SWD(2017) 483 final/2 van 20.12.2017, beschikbaar op: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=en.

geactualiseerde versie ervan ([12]) ("het geactualiseerde rapport"), dat is gebaseerd op openbaar beschikbare bronnen. Bij deze analyse is niet alleen gekeken naar het aanzienlijke overheidsingrijpen in de economie van de VRC in het algemeen, maar ook naar de specifieke marktsituatie in de sector die het onderzochte product omvat. De Commissie heeft deze bewijselementen verder aangevuld met haar eigen onderzoek naar de verschillende criteria die relevant zijn om het bestaan van verstoringen van betekenis in de VRC aan te tonen, zoals die ook in het kader van haar eerdere onderzoeken in dit verband zijn vastgesteld.

(42) In het verzoek werd aangevoerd dat de Chinese economie als geheel sterk wordt beïnvloed door en de gevolgen ondervindt van aanzienlijk overheidsingrijpen, waardoor de binnenlandse prijzen en kosten van de bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen niet kunnen worden gebruikt in dit onderzoek. In het verzoek werd met name vermeld dat de Chinese bedrijfstak van de VRC voor elektrische fietsen wordt gekenmerkt door een hoge mate van staatseigendom, invloed van de staat en/of subsidiëring door de staat, en dat verschillende producenten van elektrische fietsen nauwe banden hebben met de Chinese overheid of regionale of lokale overheden, hetzij rechtstreeks, hetzij via verenigingen. Ter ondersteuning van zijn standpunt verwees de indiener in zijn verzoek naar het rapport, naar de Chinese wetgeving, naar verdere rapporten en naar aanvullende anekdotische aanwijzingen voor verstoringen waarvan in het tijdvak van het nieuwe onderzoek sprake was.

(43) Zoals vermeld in overweging 40, werd er in het verzoek op gewezen dat de Commissie in recente onderzoeken heeft vastgesteld dat er sprake is van aanzienlijk overheidsingrijpen in de VRC, wat leidt tot een verstoring van de effectieve toewijzing van middelen overeenkomstig de marktbeginselen ([13]). Meer specifiek werd in het verzoek gesteld dat de Chinese economie, met inbegrip van de bedrijfstak voor elektrische fietsen en voor fietsen, in grote mate wordt bepaald door een uitgebreid planningsysteem waarin prioriteiten en doelen worden gesteld waarop de centrale overheid en de lokale overheden zich moeten concentreren. Met dit discriminerende beleid worden binnenlandse leveranciers bevoordeeld of wordt de vrije marktwerking anderszins beïnvloed. In het verzoek werd ook opgemerkt dat het planningsysteem in de VRC ertoe leidt dat er middelen worden toegewezen aan sectoren die door de overheid als strategisch of anderszins politiek belangrijk zijn bestempeld, in plaats van dat de toewijzing plaatsvindt in overeenstemming met de marktkrachten. Bovendien werd in het verzoek vermeld dat de kosten van de meeste, zo niet alle productiefactoren van de Chinese productie van elektrische fietsen verstoord zijn, waaronder staal en aluminium voor fietsonderdelen, elektriciteit, grond en loonkosten.

(44) Het verzoek bevat voorbeelden van elementen die duiden op het bestaan van verstoringen als bedoeld in artikel 2, lid 6 bis, punt b), eerste tot en met zesde streepje, van de basisverordening. In het verzoek werd ook vastgesteld dat de bedrijfstak voor elektrische fietsen en onderdelen daarvoor (namelijk accu's, motoren, regeleenheden en lichte metalen onderdelen) volgens de beschikbare gegevens wordt beschouwd als een van belangrijke/strategische bedrijfstakken, en het een beleidsdoelstelling van de Chinese overheid is om de verdere ontwikkeling hiervan actief te bevorderen. In het ingediende verzoek werd in het bijzonder aangevoerd dat de Chinese overheid de bedrijfstak van de VRC voor fietsen en elektrische fietsen sterk heeft bevorderd door middel van nationale, regionale en lokale instrumenten zoals het 14e algemene vijfjarenplan ([14]); de mededeling "Made in China 2025" ([15]); de Catalogus van sectoren die worden aangemoedigd voor buitenlandse investeringen in Centraal- en West-China ([16]) (versie van 2020) en de Richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur ([17]) (accu's en lichtgewicht materialen). In het verzoek werden ook verschillende provincies vermeld, waaronder Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong en Guangdong, die de bedrijfstak voor fietsen en elektrische fietsen in hun regionale plannen hebben opgenomen.

([12]) Werkdocument van de diensten van de Commissie, "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations", 10 april 2024, SWD(2024) 91 final, beschikbaar op: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

([13]) Zie Uitvoeringsverordening (EU) 2022/2068 van de Commissie, overweging 80; Uitvoeringsverordening (EU) 2022/191 van de Commissie, overweging 208; Uitvoeringsverordening (EU) 2022/95 van de Commissie, overweging 59; Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2239 van de Commissie, overwegingen 67 tot en met 74, en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/635 van de Commissie, overwegingen 149 en 150.

([14]) 14e vijfjarenplan voor de economische en sociale ontwikkeling en vooruitzichten voor 2035, beschikbaar op https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([15]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([16]) Beschikbaar (vanaf blz. 29) op https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([17]) Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

(45) Concluderend werd in het verzoek het standpunt ingenomen dat de prijzen en kosten, waaronder de kosten van grondstoffen, energie en arbeid, niet door vrije marktwerking tot stand komen omdat zij worden beïnvloed door aanzienlijk overheidsingrijpen in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), van de basisverordening. Op grond daarvan is het volgens het verzoek in dit geval niet passend om voor de vaststelling van de normale waarde gebruik te maken van de binnenlandse prijzen en kosten.

(46) De Chinese overheid heeft geen opmerkingen gemaakt of bewijsmateriaal verstrekt ter ondersteuning of weerlegging van het bestaande bewijsmateriaal in het dossier, waaronder het (geactualiseerde) rapport en het door de indiener van het verzoek verstrekte aanvullende bewijsmateriaal, over de aanwezigheid van verstoringen van betekenis en/of de juistheid van de toepassing van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening in het onderhavige geval.

(47) In het onderzoek van de Commissie werd het argument in het verzoek bevestigd dat de bedrijfstak voor elektrische fietsen door de Chinese overheid nog steeds als een essentiële bedrijfstak wordt beschouwd. Dit wordt bevestigd door de talrijke plannen, richtlijnen en andere documenten die zijn toegespitst op de bevordering van de bedrijfstak voor fietsen in het algemeen en de bedrijfstak voor elektrische fietsen in het bijzonder, die op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau zijn uitgegeven.

(48) In het 14e algemene vijfjarenplan werd de Chinese bedrijfstak voor elektrische fietsen specifiek genoemd als een aangemoedigde bedrijfstak. Bovendien is de bedrijfstak voor elektrische fietsen als aangemoedigde bedrijfstak opgenomen in verschillende catalogi die door de Chinese overheid zijn vastgesteld, zoals de catalogi die vermeld zijn in overweging 44.

(49) Bovendien hebben de Chinese overheid en regionale overheden ook sectorspecifieke plannen en steunprogramma's voor de bedrijfstak voor fietsen opgesteld. Zo bevat het Richtinggevend advies van 2022 over de hoogwaardige ontwikkeling van de lichte industrie (MIIT 2022/68) ([18]) specifieke informatie over belangrijke O & O-projecten op het gebied van sleuteltechnologieën, waarin melding wordt gemaakt van fietstransmissietechnologie en technologie voor de veiligheid van hoogrenderende lithiumionaccu's. Het bevat ook informatie over de modernisering van innovatieve productietechnieken voor producten in verband met fietsen, zoals off-roadfietsen voor lange afstanden en hoogwaardige vouwfietsen, alsook intelligente elektrische fietsen. Het Ministerie van Industrie en Informatietechnologie van de Volksrepubliek China, de overheidsadministratie voor Marktregulering en het nationaal bureau voor brandweer en reddingsdiensten hebben de industriële normen voor elektrische fietsen 2024 ([19]) en de beheersmaatregelen in het kader van de aankondiging van de industriële normen voor elektrische fietsen (MIIT) ([20]) bekendgemaakt om de ontwikkeling van de bedrijfstak voor elektrische fietsen te bevorderen. In deze bekendmaking werd opgemerkt dat "nieuwe producenten en nieuwe en uitgebreide projecten moeten voldoen aan de bepalingen van het nationale industriebeleid. Ondernemingen moeten de technologische innovatie versterken, de productkwaliteit verbeteren, de hoogwaardige, intelligente en groene transformatie en modernisering van bestaande productielijnen bevorderen en bouwprojecten waarmee eenvoudigweg de productiecapaciteit wordt uitgebreid, verminderen. Zij moeten regio's aanmoedigen met voorwaarden om de intensieve ontwikkeling van de bedrijfstak voor elektrische fietsen op basis van parken te bevorderen". Daarnaast bevatte de aankondiging informatie over het toezicht op en het beheer van de bedrijfstak voor elektrische fietsen, met de vermelding dat "ondernemingen in brancheorganisaties moeten worden samengebracht om de zelfdiscipline van de bedrijfstak te versterken, ondernemingen te begeleiden bij hun productie- en bedrijfsactiviteiten overeenkomstig de wet, en de voor de bedrijfstak bevoegde afdeling bij te staan bij de uitvoering en follow-up van het toezicht op deze normen".

([18]) Richtinggevend advies van 2022 over de hoogwaardige ontwikkeling van de lichte industrie, beschikbaar op https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([19]) Zie ook het artikel op de website van MOFCOM van 12 juni 2024, "China's electric bicycles actively expand the "One Belt One Road" market", beschikbaar op http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) "Industriële normen voor elektrische fietsen 2024" en de "beheersmaatregelen in het kader van de aankondiging van de industriële normen voor elektrische fietsen" (MIIT), beschikbaar op http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

(50) Verdere doelstellingen van het industriebeleid met betrekking tot elektrische fietsen zijn ook te vinden in de planningsdocumenten van provincies, zoals die van Shandong ([21]), Hebei ([22]), Tianjin ([23]), Jinghai en Jiangsu ([24]). De provincie Jiangsu is de belangrijkste provincie voor de productie van elektrische fietsen in de VRC, en de productie van elektrische fietsen van deze provincie is goed voor ongeveer 20 % van de productie van elektrische fietsen in het land ([25]). De provincie heeft een hightechindustriepark met de naam Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone, het belangrijkste industriegebied voor de productie van fietsen in het algemeen en elektrische fietsen in het bijzonder ([26]), waaraan het merk "China Bicycle and Electric Bicycle Capital" is toegekend door de deskundigengroep van de China Light Industry Federation en de China Bicycle Association ([27]).

(51) Wat betreft de vraag of de Chinese overheid zich via overheidsaanwezigheid in bedrijven kan mengen in de prijzen en kosten in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), tweede streepje, van de basisverordening, werd in het onderzoek vastgesteld dat de vereniging "China Bicycle Association" (CBA) onder zeggenschap staat van de Communistische Partij van China, zoals vastgesteld bij de artikelen van de vereniging ([28]). Meer in het bijzonder zijn in artikel 21 van de CBA de samenstelling van de raad van bestuur en de voorwaarden waaraan deze moet voldoen, vastgesteld, waaronder het "ondersteunen van het leiderschap van de Communistische Partij van China, het zorgvuldig uitvoeren van de lijn, beginselen en beleidsmaatregelen van de partij, het naleven van wet- en regelgeving, het naleven van sociale en beroepsethiek, en het aan de dag leggen van een hoge politieke kwaliteit en professionalisme". Bovendien is in artikel 4 van de Jiangsu Bicycle Association ([29]) bepaald dat deze vereniging "overeenkomstig de bepalingen van de statuten van de Communistische Partij van China de organisatie van de Communistische Partij van China opricht, partijactiviteiten uitvoert en de nodige voorwaarden voor de activiteiten van de partijorganisatie schept", en vermeldt artikel 5 het volgende: "De registratieautoriteit van deze vereniging is het departement Burgerzaken van de provincie Jiangsu. Deze vereniging aanvaardt de commerciële leiding, het toezicht en het beheer van het departement Burgerzaken van de provincie Jiangsu en andere relevante afdelingen".

(52) Wat de belangrijkste producenten van elektrische fietsen betreft, is uit het onderzoek ook gebleken dat Fushida lid is van de CBA en dat zijn CEO een secretaris van de partijafdeling is ([30]). Shanghai Phoenix is een onderneming die voor 24,36 % in handen is van de staat ([31]) en de voorzitter is sinds januari 2023 secretaris van het partijcomité. Flying Pigeon is een staatsonderneming die in handen is van de Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, een staatsonderneming die behoort tot SASAC ([32]). Wat betreft de particuliere onderneming Zhonglu Co., dat het merk Shanghai Forever exploiteert, moet worden opgemerkt dat de voorzitter van het bedrijf een plaatsvervangend secretaris van het partijcomité is ([33]).

([21]) Beheersmaatregelen van Shandong van 2022 die van toepassing zijn op elektrische fietsen, beschikbaar op https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([22]) Hebei, 14e vijfjarenplan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie, beschikbaar op http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([23]) Tianjin, 14e vijfjarenplan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie, beschikbaar op https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([24]) Jiangsu, Mededeling over het uitvoeringsplan van 2024 voor de bevordering van de vernieuwing van apparatuur in de industrie, beschikbaar op https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([25]) Zie persbericht van 21 november 2023, beschikbaar op https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([26]) Persbericht over het fietscluster Tianjin Jinghai van 11 december 2023, "Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the "capital"? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let "small wheels" drive "big development"", beschikbaar op https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([27]) Persbericht over het industriepark van Jinghai van 4 juli 2024, "The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working", beschikbaar op https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([28]) Artikel 3 van de CBA, beschikbaar op http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([29]) Zie http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([30]) Zie https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([31]) Zie jaarverslag 2023, blz. 9, 28 en 65, beschikbaar op http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([32]) Zie https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([33]) Zie jaarverslag 2023, blz. 22, beschikbaar op http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

(53) Verder wordt in de sector van het onderzochte product een beleid gehanteerd dat discrimineert ten gunste van binnenlandse producenten of dat anderszins de markt beïnvloedt in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), derde streepje, van de basisverordening. In het kader van het onderzoek werden verdere documenten gevonden waaruit blijkt dat de bedrijfstak profiteert van overheidsrichtsnoeren en ingrijpen van de overheid in de sector elektrische fietsen. Bovendien werd de bedrijfstak voor fietsen in het district Jinghai in 2023 opgenomen in de lijst van kenmerkende industrieclusters van kleine en middelgrote ondernemingen, wat door het Ministerie van Industrie en Informatietechnologie werd aangekondigd (zie overweging 49) ([34]).

(54) In het onderhavige onderzoek is geen bewijsmateriaal overgelegd waaruit blijkt dat de sector elektrische fietsen niet wordt beïnvloed door overheidsingrijpen in het financiële stelsel in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), zesde streepje, van de basisverordening. In het onderzoek werd bijvoorbeeld bevestigd dat Shanghai Phoenix in 2022 en 2023 overheidssubsidies had ontvangen, zoals vermeld in zijn jaarverslag over 2023 ([35]). Zhonglu Co., dat het merk Shanghai Forever exploiteert, heeft ook overheidssubsidies ontvangen, zoals vermeld in zijn jaarverslag over 2023 ([36]).

(55) Tot slot herinnert de Commissie eraan dat voor de productie van het onderzochte product een aantal basisproducten nodig is (zie ook overweging 40). Wanneer de producenten van elektrische fietsen deze basisproducten inkopen of daarvoor een contract sluiten, zijn de prijzen die zij betalen (en die als kosten worden geregistreerd) duidelijk blootgesteld aan dezelfde systemische verstoringen als hierboven genoemd. Leveranciers van basisproducten maken bijvoorbeeld gebruik van arbeid die aan de verstoringen onderhevig is. Zij kunnen geld lenen dat onderhevig is aan de verstoringen in de financiële sector/kapitaaltoewijzing. Daarnaast zijn zij onderworpen aan het planningsysteem dat op alle niveaus van de overheid en op alle sectoren van toepassing is.

(56) Dientengevolge zijn niet alleen de binnenlandse verkoopprijzen van elektrische fietsen ongeschikt om te worden gebruikt in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening, maar geldt dat ook voor alle kosten voor basisproducten (waaronder grondstoffen, energie, grond, financiering, arbeid enz.), omdat de prijsvorming ervan ook wordt beïnvloed door aanzienlijk overheidsingrijpen, zoals beschreven in de delen I en II van het (geactualiseerde) rapport. Het overheidsingrijpen dat met betrekking tot de toewijzing van kapitaal, grond, arbeid, energie en grondstoffen is beschreven, vindt namelijk plaats in de gehele VRC. Dit betekent bijvoorbeeld dat een basisproduct dat zelf in de VRC is geproduceerd, door de combinatie van een reeks productiefactoren aan verstoringen van betekenis onderhevig is. Hetzelfde geldt voor het basisproduct van het basisproduct enz.

(57) Samengevat is uit het beschikbare bewijsmateriaal gebleken dat de prijzen en kosten van het onderzochte product, waaronder de kosten van grondstoffen, energie en arbeid, niet door vrije marktwerking tot stand zijn gekomen omdat zij worden beïnvloed door aanzienlijk overheidsingrijpen in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), van de basisverordening, zoals blijkt uit de daadwerkelijke of mogelijke gevolgen van een of meer van de daarin genoemde relevante factoren. Op grond daarvan en gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid heeft de Commissie geconcludeerd dat het in dit geval niet passend is om voor het vaststellen van de normale waarde gebruik te maken van de binnenlandse prijzen en kosten. Bijgevolg heeft de Commissie, in overeenstemming met artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening, de normale waarde uitsluitend berekend aan de hand van productie- en verkoopkosten waarin niet-verstoorde prijzen of benchmarks tot uitdrukking komen, dat wil zeggen in dit geval aan de hand van de overeenkomstige productie- en verkoopkosten in een passend representatief land, zoals beschreven in het volgende punt.

([34]) Persbericht over het industriepark van Jinghai van 4 juli 2024, "The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working", beschikbaar op https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([35]) Zie jaarverslag 2023, blz. 165, beschikbaar op http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

([36]) Zie jaarverslag 2023, blz. 116, beschikbaar op http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (geraadpleegd op 29 augustus 2024).

3.3.2. *Representatief land*

3.3.2.1. Algemene opmerkingen

(58) De keuze voor het representatieve land is gemaakt op basis van de volgende criteria uit hoofde van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening:

— een niveau van economische ontwikkeling dat vergelijkbaar is met dat van de VRC. Hiertoe heeft de Commissie aan de hand van de databank van de Wereldbank landen gebruikt met een bruto nationaal inkomen per inwoner dat vergelijkbaar is met dat van de VRC ([37]);

— de productie van het onderzochte product in dat land ([38]);

— de aanwezigheid van relevante onmiddellijk beschikbare gegevens in het representatieve land;

— wanneer er sprake is van meer dan één mogelijk representatief land, moet, indien van toepassing, de voorkeur worden gegeven aan het land met een toereikend niveau van sociale en milieubescherming.

(59) Zoals toegelicht in overweging 36, heeft de Commissie op 18 juli 2024 een mededeling aangaande de bronnen voor de vaststelling van de normale waarde toegevoegd aan het dossier. In deze mededeling heeft de Commissie een beschrijving gegeven van de feiten en het bewijsmateriaal die ten grondslag liggen aan de relevante criteria en heeft zij de belanghebbenden in kennis gesteld van haar voornemen om Turkije in dit geval als een passend representatief land aan te merken indien het bestaan van verstoringen van betekenis in overeenstemming met artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening zou worden bevestigd.

(60) Overeenkomstig de criteria van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening heeft de Commissie Turkije aangemerkt als een land met een vergelijkbaar niveau van economische ontwikkeling als de VRC. Turkije wordt door de Wereldbank op basis van het bruto nationaal inkomen ingedeeld als "hogermiddeninkomensland". Bovendien werd Turkije geïdentificeerd als een land waar het onderzochte product wordt geproduceerd en waar onmiddellijk relevante gegevens beschikbaar zijn.

(61) Tot slot hoefde er, aangezien was vastgesteld dat Turkije op grond van alle voornoemde factoren een passend representatief land was, en aangezien geen van de belanghebbenden een alternatief passend representatief land had voorgesteld, geen beoordeling van het niveau van sociale en milieubescherming plaats te vinden overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, punt a), eerste streepje, laatste zin, van de basisverordening.

3.3.2.2. Conclusie

(62) Bij gebrek aan medewerking heeft de Commissie, zoals voorgesteld in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen en gelet op het feit dat Turkije voldeed aan de criteria van artikel 2, lid 6 bis, punt a), eerste streepje, van de basisverordening, Turkije als passend representatief land geselecteerd.

3.3.3. *Bronnen voor de vaststelling van niet-verstoorde kosten*

(63) In de mededeling over de bronnen die voor de vaststelling van de normale waarde moeten worden gebruikt, heeft de Commissie de door de producenten in de Unie en Turkije bij de productie van het onderzochte product gebruikte productiefactoren (waaronder materialen, energie en arbeid) vermeld op basis van de informatie in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, zoals naar behoren bijgewerkt wanneer nauwkeurigere informatie beschikbaar was. De Commissie heeft ook verklaard dat zij, voor de berekening van de normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening, gebruik zou maken van de Global Trade Atlas ("GTA") ([39]) om de niet-verstoorde kosten van enkele productiefactoren, met name de belangrijkste grondstoffen, vast te stellen. Bovendien heeft de Commissie verklaard dat zij gebruik zou maken van informatie van het Turkse Bureau voor de Statistiek ([40]) om niet-verstoorde kosten voor arbeid en energie vast te stellen.

(64) De Commissie heeft ook verklaard dat zij voor de vaststelling van de redelijke bedragen voor de VAA-kosten en voor de winst gebruik zou maken van de financiële gegevens uit de Company Accounts Statistics voor 206 ondernemingen die actief zijn in NACE-categorie 30.9, zoals uiteengezet in overweging 36.

([37]) World Bank Open Data — Upper Middle Income, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.
([38]) Als het onderzochte product in geen enkel land met een vergelijkbaar ontwikkelingsniveau wordt geproduceerd, kan de productie van een product in dezelfde algemene categorie en/of sector als van het onderzochte product in aanmerking worden genomen.
([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.
([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) De Commissie heeft de belanghebbenden verder meegedeeld dat een aantal productiefactoren (verf, grondlaag en elektrische kits voor elektrisch ondersteunde fietsen) elk afzonderlijk in het tijdvak van het nieuwe onderzoek een klein deel van de totale kosten van grondstoffen/onderdelen vertegenwoordigde (samen minder dan 1 % van de totale kosten van grondstoffen/onderdelen). De Commissie heeft deze andere productiefactoren daarom behandeld als "verbruiksmaterialen" en heeft deze verbruiksmaterialen uitgedrukt als een percentage van de totale grondstofkosten.

(66) Bovendien heeft de Commissie een waarde voor de overhead-productiekosten opgenomen om de niet in de bovengenoemde productiefactoren vervatte kosten in aanmerking te nemen. De Commissie heeft de verhouding tussen de overhead-productiekosten en de directe productiekosten vastgesteld op basis van door de indiener van het verzoek verstrekte specifieke informatie van producenten in de Unie en hun verbonden ondernemingen ([41]).

(67) In het licht van de opmerkingen van de indiener van het verzoek over de mededeling in het dossier heeft de Commissie de lijst van productiefactoren op twee punten gewijzigd. Ten eerste werd een administratieve fout gecorrigeerd waarbij de informatie over accu's onbedoeld was verwisseld met de informatie voor de elektrische motor voor fietsen. Ten tweede werden voor vier productiefactoren (kruksets, pedalen, achternaaf en voornaaf) de in de mededeling gebruikte goederencodes vervangen door nauwkeurigere goederencodes die rechtstreeks verband hielden met de desbetreffende onderdelen. Deze wijzigingen zijn weergegeven in tabel 1.

### 3.4. **Niet-verstoorde kosten en benchmarks**

#### 3.4.1. *Productiefactoren*

(68) Aan de hand van alle gegevens in het verzoek, de daaropvolgend door de indiener van het verzoek verstrekte gegevens en de tijdens de controlebezoeken verzamelde gegevens zijn voor de vaststelling van de normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening de volgende productiefactoren en de bronnen daarvan in kaart gebracht:

*Tabel 1*

**Productiefactoren voor elektrische fietsen**

| Productiefactor | Goederencode | Niet-verstoorde waarde (CNY) | Meeteenheid | Bron van informatie |
|---|---|---|---|---|
| **Grondstoffen** | | | | |
| Adapters (elektrische onderdelen) | 39235090 | 55,13 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Adapters (overige) | 39235090, 87149990 | 1,61 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Accu | 85076 | 1 487,88 | Stuks | GTA |
| Batterijbehuizing | 39235090 | 54,78 | Kilogram | GTA |
| Bel | 871499 | 3,64 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Rem | 87149420 | 282,49 | Kilogram | GTA |
| Binnenkabel rem | 871499 | 2,83 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Remgreep | 87149490 | 14,24 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Kabelgroep | – | 3,73 | Meter | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Ketting | 73151110, 73151900 | 32,53 | Meter | Verzoek om een nieuw onderzoek |

([41]) De indiener van het verzoek schatte de overheadkosten (huur, verbruiksmaterialen en andere) op een conservatieve 1 % van de totale productiekosten van een elektrische fiets. Zie de bijlagen 40.0 en 40.1 bij het verzoek om een nieuw onderzoek, beschikbaar in Tron.tdi t24.000754.

| Productiefactor | Goederencode | Niet-verstoorde waarde (CNY) | Meeteenheid | Bron van informatie |
|---|---|---|---|---|
| Kettingkast | 871499900019 | 36,29 | Set | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Kettingkasthouder | 87149990 | 3,83 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Verbindingsstuk | 871499 | 0,56 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Krukset | 87149630 | 120,22 | Kilogram | GTA |
| Overdrukplaatjes | 490890 | 511,63 | Kilogram | GTA |
| Elektrische fietsonderdelen | 871499 | 1,38 | Meter | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Elektriciteitskabel | 871499 | 51,00 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Elektrische motor voor fietsen | 8501310090 | 1 162,33 | Stuks | GTA |
| Vork | 87149130 | 626,86 | Stuks | GTA |
| Frame | 871491100019 | 1 485,75 | Stuks | GTA |
| Frametoebehoren | 871499900019 | 5,47 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Voornaaf | 871493 | 185,46 | Kilogram | GTA |
| Handvat | 87149990 | 11,03 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Stuur | 87149910 | 28,65 | Stuks | GTA |
| Stuurpen | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Koplamp | 871499 | 115,77 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Koplampsteun | 871499 | 14,59 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Balhoofd | 87149190 | 59,39 | Kilogram | GTA |
| Compressor voor balhoofd | 87149190 | 3,83 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Binnenband | 401320 | 5,96 | Stuks | GTA |
| Standaard | 871499 | 32,47 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Spatbord | 87149990 | 56,85 | Set | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Onderdelen van het spatbord | 87149990 | 15,68 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Onderdelen van de versnellingsnaaf | 87149990 | 15,85 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Spaaknippels | 87149990 | 5,67 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Buitenbehuizing | – | 5,13 | Meter | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Pedaal | 87149610 | 42,23 | Paar | GTA |
| Bagagedrager | 87149930 | 97,30 | Stuks | GTA |

| Productiefactor | Goederencode | Niet-verstoorde waarde (CNY) | Meeteenheid | Bron van informatie |
|---|---|---|---|---|
| Achterderailleur | 87149950 | 168,27 | Kilogram | GTA |
| Achternaaf | 871493 | 185,46 | Kilogram | GTA |
| Kettingwiel achter | 871493 | 185,46 | Kilogram | GTA |
| Velg | 87149210 | 85,76 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Velglint | 8714999 | 1,23 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Rotor | 871499 | 43,32 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Zadel | 871495 | 81,05 | Kilogram | GTA |
| Zadelklem | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Zadelpen | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Versnellingshendel | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Snelheidsmeter | 871499 | 364,85 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Spaak | 87149990 | 37,13 | Kilogram | GTA |
| Spaakbeschermer | 87149990 | 3,83 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Schakelaar | 39235090 | 54,78 | Kilogram | GTA |
| Achterlicht | 871499 | 12,92 | Stuks | Verzoek om een nieuw onderzoek |
| Buitenband | 401150 | 22,52 | Stuks | GTA |
| **Arbeid** | | | | |
| Arbeid | N.v.t. | 50,90 | Uren | Turks Bureau voor de Statistiek ([1]) |
| **Energie** | | | | |
| Elektriciteit | N.v.t. | 0,892 | kWh | Turks Bureau voor de Statistiek ([1]) |
| Aardgas | N.v.t. | 4,112 | kWh | Turks Bureau voor de Statistiek ([1]) |

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

3.4.1.1. Grondstoffen

(69) De productieprocessen van elektrische fietsen zijn over het algemeen vergelijkbaar, zonder significante verschillen tussen de productieprocessen of basisproducten in de VRC, de Unie en andere landen.

(70) Met het oog op de vaststelling van de niet-verstoorde prijs van grondstoffen als geleverd aan de fabriekspoort van een producent in het representatieve land, heeft de Commissie als basis de gewogen gemiddelde invoerprijs voor het representatieve land gebruikt, zoals vermeld in de GTA, waarbij invoerrechten werden opgeteld. Een invoerprijs in het representatieve land werd vastgesteld als het gewogen gemiddelde van de eenheidsprijzen van de invoer uit alle derde landen, met uitzondering van de VRC en de in bijlage I bij Verordening (EU) 2015/755 van het Europees Parlement en de Raad genoemde landen die geen lid zijn van de WTO ([42]). De Commissie besloot de invoer uit de

([42]) Verordening (EU) 2015/755 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de gemeenschappelijke regeling voor de invoer uit bepaalde derde landen (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Volgens artikel 2, lid 7, van de basisverordening kunnen de binnenlandse prijzen in die landen niet worden gebruikt voor de vaststelling van de normale waarde.

VRC in het representatieve land uit te sluiten, aangezien zij in overweging 57 tot de conclusie was gekomen dat het niet passend is om de binnenlandse prijzen en kosten in de VRC te gebruiken wegens de aanwezigheid van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt b), van de basisverordening. Aangezien er geen bewijsmateriaal is waaruit blijkt dat dezelfde verstoringen niet gelijkelijk gevolgen hebben voor de voor de uitvoer bestemde producten, was de Commissie van mening dat die verstoringen gevolgen hebben gehad voor de uitvoerprijzen. Na de invoer uit de VRC in het representatieve land te hebben uitgesloten, bleef het volume van de invoer uit andere derde landen representatief.

(71) De Commissie heeft geen andere invoer in significante hoeveelheden uit andere verstoorde bronnen gevonden.

(72) Voor sommige productiefactoren bevatten de statistische gegevens van de GTA prijzen per ton/kilogram, terwijl de verbruikswaarden bij de productie van een elektrische fiets in stuks (of andere eenheden zoals meters) waren geregistreerd. Dit betrof de volgende productiefactoren: schakelaars, remmen, kruksets, achterderailleurs, kettingwielen achter, versnellingshendels, voornaven, achternaven, spaken, overdrukplaatjes, balhoofden, pedalen, zadels, zadelklemmen en zadelpennen. Voor de voor deze productiefactoren te gebruiken omrekeningsfactoren heeft de Commissie zich gebaseerd op de verklaringen en bewijsstukken die de indieners van het verzoek in hun verzoek hebben verstrekt ([43]). Dit bewijs bestond uit informatie van gespecialiseerde websites ([44]) en de eigen berekeningen van het gewicht per artikel door de indieners van het verzoek ([45]).

(73) Voor een aantal productiefactoren vertegenwoordigden de door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie werkelijk gemaakte kosten een verwaarloosbaar percentage van de totale grondstofkosten in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Aangezien de voor deze productiefactoren gebruikte waarde geen merkbare invloed had op de berekeningen van de dumpingmarge, ongeacht de gebruikte bron, heeft de Commissie besloten die kosten op te nemen in de kosten van verbruiksmaterialen, zoals toegelicht in overweging 65.

(74) Gezien het gebrek aan medewerking en het ontbreken van andere elementen in het dossier heeft de Commissie op basis van de door de indiener van het verzoek verstrekte gegevens de verhouding tussen de verbruiksmaterialen en de totale kosten van grondstoffen/onderdelen vastgesteld op 1 %. Dit percentage heeft zij vervolgens toegepast op de herberekende kosten van grondstoffen/onderdelen bij gebruik van de vastgestelde niet-verstoorde prijzen.

(75) Normaliter moeten bij deze invoerprijzen ook de kosten voor binnenlands vervoer worden opgeteld. Gezien het gebrek aan medewerking en de aard van dit nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, dat bedoeld is om vast te stellen of de dumping in het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd voortgezet of zich opnieuw zou kunnen voordoen, en niet om de exacte omvang daarvan te bepalen, heeft de Commissie echter besloten dat een correctie voor binnenlands vervoer niet nodig is. Een dergelijke correctie zou slechts leiden tot een verhoging van de normale waarde en derhalve van de dumpingmarge.

3.4.1.2. Arbeid

(76) Het Turkse Bureau voor de Statistiek publiceert uitvoerige informatie over lonen in verschillende economische sectoren in Turkije. De Commissie heeft gebruikgemaakt van de meest recente beschikbare statistieken (2022) voor de gemiddelde loonkosten in NACE-sector 30, waarin de loonkosten voor de productie van elektrische fietsen zijn opgenomen ([46]). De aldus verkregen gemiddelde loonkosten per uur werden verder gecorrigeerd voor inflatie met behulp van de loonkostenindex ([47]) om de kosten voor het tijdvak van het nieuwe onderzoek weer te geven.

([43]) Zie bijlage 40.2 bij het verzoek, beschikbaar in Tron.tdi t24.000754 en als bijlage bij de mededeling in het dossier over de bronnen voor de vaststelling van de normale waarde (Tron.tdi t24.006125).

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

([45]) Deze berekeningen werden uitgevoerd door een bepaald artikel (bv. een achternaaf) op een digitale weegschaal te plaatsen en het totale gewicht in de invoerstatistieken voor dat artikel te delen door het gewicht per stuk.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (laatst geraadpleegd op 6 september 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (laatst geraadpleegd op 6 september 2024).

3.4.1.3. Elektriciteit

(77) Om de benchmarkprijs voor elektriciteit vast te stellen, heeft de Commissie gebruikgemaakt van de prijzen zoals vermeld in de tabellen met elektriciteitstarieven op basis van elektriciteitsrekeningen, die door de Turkse regelgevende autoriteit voor de energiemarkt (EMRA) in haar periodieke persberichten worden bekendgemaakt ([48]). De Commissie heeft gebruikgemaakt van de gegevens met betrekking tot de industriële elektriciteitsprijzen in kuruş/kWh voor de industriële sector voor 2023, namelijk 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Aardgas

(78) Om de benchmarkprijs voor aardgas vast te stellen, heeft de Commissie gebruikgemaakt van de gasprijs voor industriële gebruikers in Turkije, zoals gepubliceerd door het Turkse Bureau voor de Statistiek ([49]) in zijn regelmatige persberichten voor de tweede helft van 2021 en de eerste helft van 2022. De Commissie heeft de gegevens over de gasprijzen in de overeenkomstige verbruikscategorie in kuruş/$m^3$, naar behoren gecorrigeerd voor inflatie, gebruikt aan de hand van de door het Turkse Bureau voor de Statistiek gepubliceerde producentenprijsindex ([50]) voor aanpassing aan het tijdvak van het nieuwe onderzoek (2023), wat resulteerde in een prijs van 4,112 CNY/$m^3$. De prijs werd gecorrigeerd voor 18 % btw, aangezien de opgegeven prijs inclusief btw was.

3.4.1.5. Overhead-productiekosten, VAA-kosten, winst en afschrijving

(79) In artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening is het volgende bepaald: "De door berekening vastgestelde normale waarde omvat een niet-verstoord en redelijk bedrag voor administratiekosten, verkoopkosten en algemene kosten en voor winst.". Bovendien moet een waarde voor de overhead-productiekosten worden vastgesteld om de niet in de bovengenoemde productiefactoren opgenomen kosten in aanmerking te nemen.

(80) Om een niet-verstoorde waarde voor de overhead-productiekosten vast te stellen, heeft de Commissie — bij gebrek aan medewerking van de Chinese producenten van elektrische fietsen — overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening gebruikgemaakt van de beschikbare gegevens. Daarom heeft de Commissie het aandeel van de overhead-productiekosten in de totale productie- en loonkosten vastgesteld op basis van de door de indiener van het verzoek verstrekte gegevens. Vervolgens heeft zij dit percentage toegepast op de niet-verstoorde waarde van de productiekosten om de niet-verstoorde waarde van de overhead-productiekosten te verkrijgen.

(81) Om een niet-verstoord en redelijk bedrag voor VAA-kosten en winst te kunnen vaststellen, heeft de Commissie zich gebaseerd op de meest recente beschikbare financiële gegevens voor 206 Turkse ondernemingen die actief zijn in NACE-categorie 30.9, zoals uiteengezet in overweging 36. De Commissie achtte het aldus vastgestelde bedrag voor VAA-kosten en winst redelijk in de zin van artikel 2, lid 6 bis, punt a), voor het handelsstadium af fabriek waarin de normale waarde werd berekend.

3.4.2. *Berekening van de normale waarde*

(82) Op basis van het bovenstaande heeft de Commissie de normale waarde per productsoort in het stadium af fabriek berekend overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening.

(83) Allereerst heeft de Commissie bepaald wat de niet-verstoorde productiekosten zijn. Wegens het gebrek aan medewerking van de producenten-exporteurs heeft de Commissie zich gebaseerd op de informatie die de indiener in het verzoek om een nieuw onderzoek heeft verstrekt ([51]) over het gebruik van elke productiefactor (materialen, energie en arbeid) bij de productie van elektrische fietsen, zoals gecontroleerd bij een van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. De Commissie heeft de verbruiksfactoren vermenigvuldigd met de niet-verstoorde kosten per eenheid zoals die zijn vastgesteld in het representatieve land Turkije.

([48]) EMRA | Regelgevende autoriteit voor de energiemarkt (epdk.gov.tr) (laatst geraadpleegd op 6 september 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (laatst geraadpleegd op 6 september 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (laatst geraadpleegd op 6 september 2024).
([51]) De relevante gegevens werden voor het tijdvak van het nieuwe onderzoek bijgewerkt en ter plaatse gecontroleerd bij een van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(84) Nadat de niet-verstoorde productiekosten waren vastgesteld, heeft de Commissie de overhead-productiekosten, de VAA-kosten en de winst erbij opgeteld, zoals vermeld in de overwegingen 79 en 80. De overhead-productiekosten werden vastgesteld op basis van door de indiener van het verzoek verstrekte gegevens. De VAA-kosten en de winst werden bepaald op basis van het gemiddelde van de voor 2022 gerapporteerde waarden voor de 206 Turkse ondernemingen die actief zijn in NACE-categorie 30.9 ([52]). De Commissie heeft bij de niet-verstoorde productiekosten de volgende elementen opgeteld:

— de overhead-productiekosten, die in totaal 1 % van de directe productiekosten uitmaakten;

— de VAA-kosten en andere kosten, die goed waren voor 5,76 % van de verkoopkostprijs, en

— de winst, die 7,37 % van de verkoopkostprijs bedroeg, werden toegepast op de totale niet-verstoorde productiekosten.

(85) Op basis daarvan heeft de Commissie de normale waarde berekend in het stadium af fabriek overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening.

### 3.5. **Uitvoerprijs**

(86) Gezien de niet-medewerking van producenten-exporteurs in de VRC werd de uitvoerprijs bepaald op basis van cif-gegevens (Eurostat), gecorrigeerd tot het niveau af fabriek. De cif-prijs werd daarom verlaagd met de (zee)vervoer- en verzekeringskosten en de binnenlandse vervoerskosten. De binnenlandse Chinese en internationale vervoerskosten waren gebaseerd op informatie die de indiener van het verzoek in het verzoek om een nieuw onderzoek had verstrekt.

### 3.6. **Vergelijking**

(87) De Commissie heeft de door berekening vastgestelde normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, punt a), van de basisverordening vergeleken met de uitvoerprijs in het stadium af fabriek, zoals hierboven vastgesteld. Aangezien zowel de normale waarde als de uitvoerprijs werd vastgesteld in het handelsstadium af fabriek, waren er geen correcties nodig.

### 3.7. **Dumpingmarge**

(88) Op basis van deze vergelijking werd vastgesteld dat de gemiddelde dumpingmarge aanzienlijk was. Derhalve werd geconcludeerd dat de dumping in het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd voortgezet.

## 4. **WAARSCHIJNLIJKHEID VAN VOORTZETTING VAN DUMPING**

(89) Na te hebben vastgesteld dat in het tijdvak van het nieuwe onderzoek dumping plaatsvond, is de Commissie, in overeenstemming met artikel 11, lid 2, van de basisverordening, nagegaan of voortzetting van dumping waarschijnlijk zou zijn indien de maatregelen zouden komen te vervallen. De volgende bijkomende elementen zijn onderzocht: de productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC, de verhouding tussen de prijzen bij uitvoer naar derde landen en het prijsniveau in de Unie, en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie. Opgemerkt zij dat de analyse vanwege de niet-medewerking van zowel de Chinese producenten-exporteurs als de Chinese overheid overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening werd gebaseerd op de beschikbare gegevens, met name het verzoek om een nieuw onderzoek, GTA-statistieken en andere beschikbare informatie.

### 4.1. **Productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC**

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

([52]) Company Accounts Statistics, beschikbaar op https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (laatst geraadpleegd op 6 september 2024).

(91) Uit het onderzoek is gebleken dat er in de beoordelingsperiode sprake was van een algemene overcapaciteit in de sector elektrische fietsen in de VRC. De productiecapaciteit ([53]) in de VRC in deze periode werd geschat op 130 miljoen stuks per jaar. Bovendien kan de Chinese productie van standaardfietsen gemakkelijk worden overgeschakeld op de productie van elektrische fietsen, met een potentiële totale capaciteit van meer dan 400 miljoen stuks ([54]). Volgens het marktonderzoek van de indiener van het verzoek bedroegen de werkelijke productie en verkoop van elektrische fietsen in de VRC 57 miljoen stuks per jaar, hetgeen wees op een geschatte reservecapaciteit van 73 miljoen stuks per jaar in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ([55]). Deze reservecapaciteit, die bijna 15 keer zo groot was als het totale verbruik in de Unie in dezelfde periode, zou naar de Unie kunnen worden verlegd indien de huidige maatregelen zouden vervallen.

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

### 4.2. **Aantrekkelijkheid van de markt van de Unie**

(93) Op basis van de in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen verstrekte informatie bleef de markt voor elektrische fietsen van de Unie aantrekkelijk voor Chinese exporteurs. Sinds het oorspronkelijke onderzoek is de invoer uit de VRC zowel in absolute als relatieve cijfers gedaald. Sinds 2020, toen het volume van de invoer uit de VRC het laagst was, is de invoer echter aanzienlijk toegenomen en bijna verdubbeld, ondanks de geldende maatregelen (zie tabel 3). Het vroegere marktaandeel van de VRC is gedeeltelijk ingenomen door andere derde landen, zoals Taiwan, dat sinds het vorige onderzoek grotere volumes van het onderzochte product naar de Unie heeft uitgevoerd. Tegelijkertijd was de VRC in het tijdvak van het nieuwe onderzoek nog steeds de op één na grootste exporteur van elektrische fietsen naar de Unie. Hieruit blijkt dat de Unie een aantrekkelijke markt is gebleven voor exporteurs uit de VRC.

(94) De markt voor elektrische fietsen van de Unie is een van de grootste ter wereld, met een verbruik van 4 979 000 stuks in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Bovendien zal, zoals uiteengezet in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen, de vraag naar elektrische fietsen de komende jaren naar verwachting toenemen als gevolg van (onder meer) het milieubeleid in de Unie. Uit bewijsmateriaal dat de indiener van het verzoek in het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen heeft verstrekt ([56]) en dat wordt gestaafd door de bevindingen van dit onderzoek (zie overweging 147), bleek dat de Chinese producenten in het tijdvak van het nieuwe onderzoek zowel aan de Unie als aan derde landen elektrische fietsen tegen zeer lage prijzen (tussen 210 en 650 EUR) aanboden.

(95) Ondanks de geldende maatregelen werd de Chinese uitvoer naar de Unie voortgezet en nam deze in de beoordelingsperiode zelfs toe, en werd een marktaandeel van 4,4 % behaald, waaruit blijkt dat de markt van de Unie aantrekkelijk blijft voor de Chinese producenten-exporteurs.

(96) Daarom heeft de Commissie op basis van de aanzienlijke overcapaciteit in de VRC en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie geconcludeerd dat de Chinese producenten-exporteurs de uitvoer waarschijnlijk in grote hoeveelheden tegen dumpingprijzen naar de Unie zullen verleggen indien de huidige maatregelen zouden komen te vervallen.

#### 4.2.1. *Conclusie*

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

([53]) Volgens informatie die de indiener van het verzoek heeft verstrekt op basis van zijn marktkennis, informatie van de websites van een groot aantal Chinese producenten van elektrische fietsen en het "White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry", beschikbaar op https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (laatst geraadpleegd op 7 oktober 2024). Zie bijlage 8 bij het verzoek om een nieuw onderzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000754.

([54]) Op basis van de marktkennis van de indiener van het verzoek en de websites van de bekende Chinese producenten van elektrische fietsen in bijlage 4 bij het verzoek om een nieuw onderzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000754.

([55]) Op basis van de in de voetnoten 55 en 57 genoemde bronnen. Zie de bijlagen 8 en 9 bij het verzoek om een nieuw onderzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000754.

([56]) Zie punt 7.3 en de bijlagen 15, 17 en 18 bij het verzoek om een nieuw onderzoek, beschikbaar in Tron op Tron.tdi t24.000754. Het bewijsmateriaal bestond uit 19 offertes van Chinese producenten voor verschillende soorten elektrische fietsen en statistische informatie van Eurostat.

## 5. **SCHADE**

### 5.1. **Omschrijving van de bedrijfstak van de Unie en productie in de Unie**

(98) Het soortgelijke product werd in de beoordelingsperiode door 67 producenten in de Unie vervaardigd. Zij vormen de bedrijfstak van de Unie in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening.

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

### 5.2. **Verbruik in de Unie**

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

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

*Tabel 2*

**Verbruik in de Unie (stuks)**

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

*Bron:* Eurostat en CONEBI.

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

### 5.3. **Invoer uit de VRC**

#### 5.3.1. *Volume en marktaandeel van de invoer uit de VRC*

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

(104) Vervolgens is het marktaandeel van de invoer vastgesteld door het volume van de invoer te vergelijken met het verbruik in de Unie als vermeld in tabel 2.

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

*Tabel 3*

**Invoervolume (stuks) en marktaandeel**

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

*Bron:* Eurostat en CONEBI.

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

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

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

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

*Tabel 4*

**Invoerprijzen (EUR/stuk)**

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

*Bron:* Eurostat.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Tabel 5*

**Invoer uit derde landen**

| Land | | 2020 | 2021 | 2022 | Tijdvak van het nieuwe onderzoek |
|---|---|---|---|---|---|
| Taiwan | Volume (stuks) | 506 822 | 539 473 | 598 920 | 435 315 |
| | *Index* | *100* | *106* | *118* | *86* |
| | Marktaandeel | 11,6 % | 11,0 % | 11,2 % | 8,7 % |
| | Gemiddelde prijs (EUR/stuk) | 1 092 | 1 046 | 1 168 | 1 393 |
| | *Index* | *100* | *96* | *107* | *128* |
| Vietnam | Volume (stuks) | 162 787 | 173 204 | 210 321 | 199 070 |
| | *Index* | *100* | *106* | *129* | *122* |
| | Marktaandeel | 3,7 % | 3,5 % | 3,9 % | 4,0 % |
| | Gemiddelde prijs (EUR/stuk) | 542 | 585 | 762 | 790 |
| | *Index* | *100* | *108* | *140* | *146* |
| Totaal van alle derde landen behalve het betrokken land | Volume (stuks) | 827 640 | 960 338 | 1 081 033 | 812 356 |
| | *Index* | *100* | *116* | *131* | *98* |
| | Marktaandeel | 18,9 % | 19,6 % | 20,3 % | 16,3 % |
| | Gemiddelde prijs (EUR/stuk) | 966 | 935 | 1 082 | 1 258 |
| | *Index* | *100* | *97* | *112* | *130* |

*Bron:* Eurostat.

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

### 5.4. **Economische situatie van de bedrijfstak van de Unie**

#### 5.4.1. *Algemene opmerkingen*

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

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

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

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

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

#### 5.4.2. *Macro-economische indicatoren*

##### 5.4.2.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

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

*Tabel 6*

**Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad**

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

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

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

5.4.2.2. Verkoopvolume en marktaandeel

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

*Tabel 7*

**Verkoopvolume en marktaandeel (stuks)**

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

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

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

5.4.2.3. Werkgelegenheid en productiviteit

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

*Tabel 8*

**Werkgelegenheid en productiviteit**

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

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

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

5.4.2.4. Groei

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

5.4.2.5. Omvang van de dumpingmarge en herstel van eerdere dumping

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

5.4.3. *Micro-economische indicatoren*

5.4.3.1. Prijzen en factoren die prijzen beïnvloeden

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

*Tabel 9*

**Verkoopprijzen en productiekosten in de Unie (EUR/stuk)**

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

*Bron:* In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

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

5.4.3.2. Loonkosten

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

*Tabel 10*

**Gemiddelde loonkosten per werknemer**

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

*Bron:* In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

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

5.4.3.3. Voorraden

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

*Tabel 11*

**Voorraden**

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

*Bron:* In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

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

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

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

*Tabel 12*

**Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen**

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

| | 2020 | 2021 | 2022 | Tijdvak van het nieuwe onderzoek |
|---|---|---|---|---|
| *Index* | *100* | *223* | *209* | *104* |
| Rendement van investeringen | 147 % | 127 % | 163 % | 111 % |
| *Index* | *100* | *86* | *111* | *75* |

*Bron:* In de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

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

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

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

### 5.5. **Conclusie inzake schade**

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

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

(141) Op grond van het voorgaande heeft de Commissie geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie zich had hersteld van de eerdere aanmerkelijke schade in de zin van artikel 3, lid 5, van de basisverordening die het gevolg was van de invoer met dumping uit de VRC. Tijdens de beoordelingsperiode is echter een aantal schade-indicatoren verslechterd en is de bedrijfstak van de Unie weer in een economisch kwetsbare situatie terechtgekomen. Derhalve heeft de Commissie verder onderzocht of herhaling van de oorspronkelijk door de invoer met dumping uit de VRC veroorzaakte schade waarschijnlijk is als de maatregelen zouden worden ingetrokken.

## 6. **WAARSCHIJNLIJKHEID VAN HERHALING VAN SCHADE**

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

### 6.1. **Reservecapaciteit in de VRC en aantrekkelijkheid van de markt van de Unie**

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

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

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

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

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

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

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

## 7. **BELANG VAN DE UNIE**

(149) Overeenkomstig artikel 21 van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of handhaving van de bestaande antidumpingmaatregelen in strijd zou zijn met het belang van de Unie in haar geheel. Het belang van de Unie werd vastgesteld op basis van een beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder die van de bedrijfstak van de Unie, de importeurs en de gebruikers.

### 7.1. **Belang van de bedrijfstak van de Unie**

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

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

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

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

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

### 7.2. **Belang van de assemblagebedrijven**

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

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

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

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

(159) De Commissie was van oordeel dat de argumenten van de ad-hocgroep reeds in overweging 156 waren behandeld. Aangezien er geen nieuwe inhoudelijke opmerkingen over deze kwesties werden ingediend, werd de conclusie in overweging 157 bevestigd.

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

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

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

(163) Zoals vermeld in de overwegingen 31 en 32, heeft de Commissie artikel 18 van de basisverordening toegepast met betrekking tot de bevindingen ten aanzien van de voortzetting of herhaling van dumping en schade, aangezien de exporteurs/producenten uit de VRC tijdens het onderzoek geen medewerking verleenden. Daarom werden de bevindingen met betrekking tot de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van dumping gebaseerd op de beschikbare gegevens, met name de in het verzoek om een nieuw onderzoek verstrekte informatie en de informatie die tijdens het nieuwe onderzoek was verkregen van de meewerkende partijen (d.w.z. de indiener van het verzoek en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie). Alle informatie die door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie werd verstrekt, is grondig gecontroleerd. Op grond daarvan werd het argument afgewezen.

### 7.3. **Belang van gebruikers en niet-verbonden importeurs**

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

### 7.4. **Conclusie inzake belang van de Unie**

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

## 8. **ANTIDUMPINGMAATREGELEN**

(166) Op basis van de conclusies van de Commissie inzake de voortzetting van dumping, de herhaling van schade en het belang van de Unie moeten de antidumpingmaatregelen ten aanzien van de invoer van elektrische fietsen uit de VRC worden gehandhaafd.

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

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

(169) Indien het volume van de uitvoer door een van de ondernemingen die een lager individueel recht genieten, na de instelling van de maatregelen in kwestie aanzienlijk toeneemt, kan dit op zich worden beschouwd als een verandering in de structuur van het handelsverkeer als gevolg van de instelling van maatregelen in de zin van artikel 13, lid 1, van de basisverordening. In dergelijke omstandigheden kan, mits aan de voorwaarden is voldaan, een onderzoek naar ontwijking van maatregelen worden geopend. Hierbij kan onder meer worden onderzocht of het nodig is een individueel recht of individuele rechten in te trekken en in plaats daarvan een voor het gehele land geldende recht in te stellen.

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

(171) Een onderneming die naderhand haar naam wijzigt, mag vragen deze individuele antidumpingrechten te blijven toepassen. Dit verzoek moet worden ingediend bij de Commissie ([57]). Het moet alle relevante informatie bevatten waaruit blijkt dat de wijziging geen invloed heeft op het recht van de onderneming om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is. Als de naamswijziging van de onderneming niet van invloed is op haar recht om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is, zal een verordening over de naamswijziging worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

(172) Alle belanghebbenden zijn in kennis gesteld van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan het voornemen bestond om handhaving van de bestaande maatregelen aan te bevelen. Zij konden hierover binnen een bepaalde termijn opmerkingen maken.

(173) Een exporteur of producent die het betrokken product in de periode die wordt gebruikt voor de vaststelling van de hoogte van het momenteel op zijn uitvoer toepasselijke recht niet naar de Unie heeft uitgevoerd, kan de Commissie verzoeken om toepassing van het antidumpingrecht voor niet in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen. De Commissie moet een dergelijk verzoek inwilligen mits aan drie voorwaarden wordt voldaan. De nieuwe producent-exporteur zou moeten aantonen dat: i) hij het betrokken product niet naar de Unie heeft uitgevoerd in de periode die werd gebruikt voor de vaststelling van het niveau van het recht dat momenteel van toepassing is op zijn uitvoer; ii) hij niet verbonden is met een onderneming die dit wel deed en derhalve onder de antidumpingrechten valt, en iii) hij het betrokken product daarna heeft uitgevoerd of een onherroepelijke contractuele verplichting is aangegaan om dit in aanzienlijke hoeveelheden te doen.

(174) Indien een bedrag moet worden terugbetaald naar aanleiding van een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie, geldt ingevolge artikel 109 van Verordening (EU, Euratom) 2018/1046 van het Europees Parlement en de Raad ([58]) als rentevoet de rente die de Europese Centrale Bank voor haar basisherfinancieringstransacties hanteert, zoals bekendgemaakt in de C-serie van het *Publicatieblad van de Europese Unie* op de eerste kalenderdag van elke maand.

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

([57]) Europese Commissie, directoraat-generaal Handel, directoraat G, Wetstraat 170, 1040 Brussel, België.

([58]) Verordening (EU, Euratom) 2018/1046 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juli 2018 tot vaststelling van de financiële regels van toepassing op de algemene begroting van de Unie, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 en Besluit nr. 541/2014/EU en tot intrekking van Verordening (EU, Euratom) nr. 966/2012 (PB L 193 van 30.7.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

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

2. De definitieve antidumpingrechten die van toepassing zijn op de nettoprijs, franco grens Unie, vóór inklaring, van het in lid 1 omschreven en door onderstaande ondernemingen vervaardigde product, zijn als volgt:

| Land | Onderneming | Antidumpingrecht | Aanvullende Taric-code |
|---|---|---|---|
| Volksrepubliek China | Bodo Vehicle Group Co., Ltd. | 58,3 % | C382 |
| | Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd; | 9,9 % | C383 |
| | Jinhua Vision Industry Co., Ltd en Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. | 10,3 % | C384 |
| | Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. | 62,1 % | C385 |
| | Yadea Technology Group Co., Ltd. | 37,4 % | C463 |
| | Andere aan het oorspronkelijke antidumpingonderzoek meewerkende ondernemingen (met uitzondering van de ondernemingen die zijn onderworpen aan het parallelle compenserende recht voor alle andere ondernemingen), opgenomen in de lijst van bijlage I | 24,2 % | |
| | Andere aan het oorspronkelijke antidumpingonderzoek meewerkende ondernemingen die zijn onderworpen aan het parallelle compenserende recht voor alle andere ondernemingen, opgenomen in de lijst van bijlage II | 16,2 % | |
| | De in bijlage III vermelde ondernemingen, die niet hebben meegewerkt aan het oorspronkelijke antidumpingonderzoek, maar wel aan het oorspronkelijke parallelle antisubsidieonderzoek | 70,1 % | |
| | Alle andere ondernemingen | 62,1 % | C999 |

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

4. Artikel 1, lid 2, kan worden gewijzigd om nieuwe producenten-exporteurs uit de Volksrepubliek China toe te voegen en hen te onderwerpen aan het passende gewogen gemiddelde antidumpingrecht voor niet in de steekproef opgenomen meewerkende ondernemingen. Een nieuwe producent-exporteur moet met bewijs aantonen dat:

a) hij de in artikel 1, lid 1, beschreven goederen van oorsprong uit de Volksrepubliek China tussen 1 oktober 2016 en 30 september 2017 ("het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek") niet heeft uitgevoerd;

b) hij niet verbonden is met een exporteur of producent op wie de bij deze verordening ingestelde maatregelen van toepassing zijn, en die hebben meegewerkt of hadden kunnen meewerken aan het onderzoek dat tot het recht heeft geleid, en

c) hij het onderzochte product van oorsprong uit de Volksrepubliek China daadwerkelijk heeft uitgevoerd dan wel een onherroepelijke contractuele verplichting is aangegaan om een aanzienlijke hoeveelheid naar de Unie uit te voeren na het verstrijken van het tijdvak van het oorspronkelijke onderzoek.

5. Bij wijziging of opheffing van de bij artikel 1 van Uitvoeringsverordening (EU) 2025/114 van de Commissie ([59]) ingestelde definitieve compenserende rechten worden de in lid 2 vermelde rechten per onderneming in gelijke mate verhoogd, tot maximaal de geconstateerde werkelijke dumpingmarge of de schademarge, naargelang het geval en vanaf de inwerkingtreding van deze verordening.

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

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

*Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel, 23 januari 2025.

*Voor de Commissie*
*De voorzitter*
Ursula VON DER LEYEN

([59]) Uitvoeringsverordening (EU) 2025/114 van de Commissie van 23 januari 2025 tot instelling van een definitief compenserend recht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 18 van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad (PB L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

*BIJLAGE I*

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

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

*BIJLAGE II*

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

*BIJLAGE III*

| Naam | Provincie | Aanvullende Taric-code |
|---|---|---|
| Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd. | Jiangsu | C484 |
| Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd. | Zhejiang | C486 |
| Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd. | Jiangsu | C487 |
| Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd. | Zhejiang | C488 |