II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/1379 VAN DE COMMISSIE

van 28 augustus 2019

tot instelling van een definitief antidumpingrecht op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China, zoals uitgebreid tot rijwielen verzonden vanuit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka, Tunesië, Cambodja, Pakistan en de Filipijnen, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit deze landen, naar aanleiding van een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2016/1036

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. Geldende maatregelen

(1) Bij Verordening (EEG) nr. 2474/93 ([2]) ("het oorspronkelijke onderzoek") heeft de Raad een definitief antidumpingrecht van 30,6 % ingesteld op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("de VRC" of "het betrokken land"). Na een antiontwijkingsonderzoek werd dit recht bij Verordening (EG) nr. 71/97 van de Raad ([3]) uitgebreid tot bepaalde rijwielonderdelen van oorsprong uit de VRC. Bij Verordening (EG) nr. 88/97 van de Commissie ([4]) werd een stelsel van vrijstelling voor bepaalde rijwielonderdelen geïntroduceerd. Sindsdien volgden er verscheidene onderzoeken, op grond waarvan de oorspronkelijke maatregelen werden gewijzigd.

(2) Momenteel zijn definitieve antidumpingrechten van toepassing die zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 502/2013 van de Raad ([5]). De thans geldende antidumpingrechten variëren van 0 % tot en met 48,5 % ("de geldende maatregelen"). Het onderzoek dat tot de instelling van de geldende maatregelen heeft geleid, wordt hierna "het vorige nieuwe onderzoek" genoemd.

([1]) PB L 176 van 30.6.2016, blz. 21.

([2]) Verordening (EEG) nr. 2474/93 van de Raad van 8 september 1993 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer in de Gemeenschap van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht (PB L 228 van 9.9.1993, blz. 1).

([3]) Verordening (EG) nr. 71/97 van de Raad van 10 januari 1997 tot uitbreiding van het definitieve antidumpingrecht, ingesteld bij Verordening (EEG) nr. 2474/93 voor rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China op de invoer van bepaalde onderdelen van rijwielen uit de Volksrepubliek China en tot heffing van het uitgebreide recht op dergelijke uit hoofde van Verordening (EG) nr. 703/96 geregistreerde invoer (PB L 16 van 18.1.1997, blz. 55).

([4]) Verordening (EG) nr. 88/97 van de Commissie van 20 januari 1997 tot goedkeuring van de vrijstelling van de invoer van bepaalde delen van rijwielen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, van de uitbreiding bij Verordening (EG) nr. 71/97 van de Raad van het bij Verordening (EEG) nr. 2474/93 van de Raad ingestelde antidumpingrecht (PB L 17 van 21.1.1997, blz. 17).

([5]) Verordening (EU) nr. 502/2013 van de Raad van 29 mei 2013 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 990/2011 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een tussentijds nieuw onderzoek op grond van artikel 11, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1225/2009 (PB L 153 van 5.6.2013, blz. 17).

(3) De Raad heeft bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 501/2013 ([6]) ook de maatregelen met betrekking tot de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC uitgebreid tot de invoer van uit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka en Tunesië verzonden rijwielen, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka en Tunesië. In het kader van dit onderzoek werden diverse vrijstellingen aan echte producenten-exporteurs in deze landen verleend.

(4) De Commissie heeft bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/776 ([7]) de maatregelen met betrekking tot de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC uitgebreid tot de invoer van rijwielen verzonden uit Cambodja, Pakistan en de Filipijnen, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Cambodja, Pakistan en de Filipijnen. In het kader van dit onderzoek werden diverse vrijstellingen aan echte producenten-exporteurs in deze landen verleend.

(5) Op 14 december 2017 ([8]) heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie het arrest van het Gerecht van de Europese Unie bevestigd waarmee de verordening tot instelling van de antidumpingmaatregelen nietig werd verklaard voor zover deze betrekking had op de verzoekster, Giant Co. Ltd Daarom gelden de maatregelen niet voor Giant Co. Ltd en valt deze onderneming buiten het kader van dit onderzoek.

(6) Naar aanleiding een nieuw onderzoek ten behoeve van een nieuwe exporteur op grond van de artikel 11, lid 4, en artikel 13, lid 4, van de basisverordening heeft de Commissie bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/49 ([9]) de maatregelen betreffende de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC gewijzigd.

1.2. **Opening van een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen**

(7) Na de bekendmaking van een bericht van het naderend vervallen van de geldende definitieve antidumpingmaatregelen ([10]) heeft de European Bicycle Manufacturers Association ("de EBMA" of "de indiener van het verzoek") op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening een verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen ingediend. Het verzoek werd ingediend op 5 maart 2018. De indiener van het verzoek handelt namens rijwielproducenten in de EU die meer dan 45 % van de totale productie van rijwielen in de Unie vertegenwoordigen. Het verzoek werd ingediend omdat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk zou leiden tot een voortzetting of herhaling van dumping en schade voor de bedrijfstak van de Unie.

(8) Op 4 juni 2018 heeft de Commissie door de bekendmaking van een bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([11]) ("het bericht van opening") de opening aangekondigd van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China, op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening.

1.3. **Onderzoek**

1.3.1. *Tijdvak van het nieuwe onderzoek en beoordelingsperiode*

(9) Het onderzoek naar de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van dumping had betrekking op de periode van 1 april 2017 tot en met 31 maart 2018 ("het tijdvak van het nieuwe onderzoek" of "TNO"). Het onderzoek van de ontwikkelingen die relevant zijn voor de beoordeling van de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van schade had betrekking op de periode van 1 januari 2014 tot het einde van het tijdvak van het nieuwe onderzoek ("de beoordelingsperiode").

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 501/2013 van de Raad van 29 mei 2013 tot uitbreiding van het definitieve antidumpingrecht dat bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 990/2011 is ingesteld op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China tot de invoer van rijwielen verzonden uit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka en Tunesië, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka en Tunesië (PB L 153 van 5.6.2013, blz. 1).

([7]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/776 van de Commissie van 18 mei 2015 tot uitbreiding van het definitieve antidumpingrecht dat bij Verordening (EU) nr. 502/2013 van de Raad is ingesteld op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China tot rijwielen verzonden vanuit Cambodja, Pakistan en de Filipijnen, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Cambodja, Pakistan en de Filipijnen (PB L 122 van 19.5.2015, blz. 4).

([8]) Arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 14 december 2017, C-61/16 P, *EBMA/Giant (China)*, ECLI:EU:C:2017:968.

([9]) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/49 van de Commissie van 11 januari 2018 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 501/2013 van de Raad tot uitbreiding van het definitieve antidumpingrecht dat bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 990/2011 is ingesteld op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China tot de invoer van rijwielen verzonden uit onder meer Tunesië, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit onder meer Tunesië, naar aanleiding van een nieuw onderzoek ten behoeve van een nieuwe exporteur op grond van artikel 11, lid 4, en artikel 13, lid 4, van Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 7 van 12.1.2018, blz. 31).

([10]) PB C 294 van 5.9.2017, blz. 3.

([11]) PB C 189 van 4.6.2018, blz. 18.

1.3.2. *Belanghebbenden*

(10) In het bericht van opening werden alle belanghebbenden door de Commissie uitgenodigd om aan het onderzoek mee te werken. Daarnaast heeft de Commissie de volgende partijen officieel van de opening van het nieuwe onderzoek in kennis gesteld: de indiener van het verzoek, de bekende producenten in de Unie en de desbetreffende verenigingen, de bekende producenten-exporteurs in de VRC, de bekende niet-verbonden importeurs in de Unie, de haar bekende betrokken leveranciers van onderdelen en de vereniging van gebruikers in de Unie en de autoriteiten in de VRC.

(11) Alle belanghebbenden werd verzocht hun standpunt kenbaar te maken en informatie en bewijsmateriaal in te dienen binnen de termijnen zoals vastgesteld in het bericht van opening. De belanghebbenden werden tevens in de gelegenheid gesteld een schriftelijk verzoek om een hoorzitting met de onderzoeksdiensten van de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures in te dienen.

1.3.3. *Steekproef*

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

1.3.3.1. Steekproef van producenten in de Unie

(13) In het bericht van opening heeft de Commissie verklaard dat zij een voorlopige steekproef van producenten in de Unie had samengesteld overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de basisverordening. Vóór de opening hadden meer dan zeventig producenten in de Unie de voor de samenstelling van de steekproef gevraagde gegevens verstrekt en zich bereid verklaard om mee te werken met de Commissie. Op basis van deze informatie had de Commissie een voorlopige steekproef samengesteld van drie producenten die, wat de omvang van hun verkoop en productie van het soortgelijke product in de Unie betreft, representatief waren gebleken voor de bedrijfstak van de Unie. De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vertegenwoordigden 22 % van de geraamde totale productie van de bedrijfstak van de Unie en 21 % van de totale verkoop door de bedrijfstak van de Unie aan niet-verbonden afnemers in de Unie in de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd om opmerkingen over de voorlopige samenstelling van de steekproef kenbaar te maken. Er zijn geen opmerkingen ontvangen.

(14) Na de inleiding van de zaak bleek dat een aantal producenten in de Unie het productieproces geheel of gedeeltelijk in het kader van verwerkingsovereenkomsten ("tolling agreements") aan derden ("tollers") hebben uitbesteed. Daarom heeft de Commissie de tien grootste producenten in de Unie om aanvullende informatie verzocht over hun bedrijfsmodellen en productiehoeveelheden. In het licht van de nieuw ontvangen informatie heeft de Commissie besloten twee extra producenten in de Unie in de steekproef op te nemen, zodat de steekproef de verschillende bedrijfsmodellen omvat die in de EU van toepassing zijn. De definitieve steekproef betrof 27 % van de geschatte totale productiehoeveelheid en 26 % van de geschatte totale verkoophoeveelheid aan niet-verbonden afnemers in de Unie, in het jaar 2017. Er zijn verder geen opmerkingen ontvangen. De steekproef werd als representatief voor de bedrijfstak van de Unie beschouwd.

1.3.3.2. Steekproef van niet-verbonden importeurs

(15) Om de Commissie in staat te stellen te beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze samen te stellen, werd alle niet-verbonden importeurs verzocht om deel te nemen aan dit onderzoek. Hun werd verzocht zich bekend te maken door de Commissie de in bijlage II bij het bericht van opening vermelde informatie over hun ondernemingen te verstrekken.

(16) Bovendien werd in de openingsfase met 75 in het verzoek om een nieuw onderzoek genoemde importeurs contact opgenomen door de Commissie en werd deze verzocht hun activiteit toe te lichten en bijlage II bij het bericht van opening in te vullen. Geen van hen heeft zich gemeld.

1.3.3.3. Steekproef van producenten in de VRC

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

(18) Zes producenten-exporteurs/producenten hebben zich na de inleiding van de procedure gemeld, waarvan een vervolgens zijn medewerking opzegde. Slechts twee van de resterende vijf medewerkende producenten-exporteurs/producenten hebben in het tijdvak van het nieuwe onderzoek rijwielen naar de Unie uitgevoerd.

(19) Overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de basisverordening heeft de Commissie een representatieve steekproef van drie groepen producenten-exporteurs/producenten samengesteld op basis van het grootste opgegeven volume van de uitvoer, zowel naar de EU als naar derde landen, en de productie van het onderzochte product in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

(20) Op deze basis zijn de drie in de steekproef opgenomen groepen Chinese producenten-exporteurs goed voor ongeveer 89 % van de totale opgegeven productie en verkoop van de vijf medewerkende ondernemingen/groepen van ondernemingen. Over het geheel genomen vertegenwoordigden de drie in de steekproef opgenomen groepen gedurende het tijdvak van het nieuwe onderzoek 18 % van de verkoop van rijwielen van de VRC naar de EU, en 1 % van de productie van rijwielen in de VRC.

(21) De partijen werden in de gelegenheid gesteld opmerkingen over de voorgestelde steekproef te maken. De Commissie heeft alleen opmerkingen ontvangen van de indiener van het verzoek. Ten eerste stelde de indiener van het verzoek dat de producenten die zich hadden gemeld, geen Chinese rijwielproducenten zijn, omdat zij met Taiwanese ondernemingen zijn verbonden. Ten tweede voerde de indiener aan dat de in de steekproef opgenomen ondernemingen en de ondernemingen die zich hadden gemeld, geen typische Chinese rijwielproducenten zijn, omdat zij niet in de drie hoofdcentra van de Chinese rijwielindustrie gevestigd zijn. Ten derde betoogde de indiener dat de in de steekproef opgenomen ondernemingen en de ondernemingen die zich hadden gemeld, geen instapmodellen van rijwielen produceren. Ten vierde stelde de indiener dat voor twee van de in de steekproef opgenomen ondernemingen een ad valorem antidumpingrecht geldt van nul procent.

(22) De Commissie merkte op dat de indiener geen enkel bewijs heeft verstrekt waaruit blijkt dat de locatie een verschil zou maken voor de productietypen of -kosten, dan wel dat de geselecteerde ondernemingen geen instapmodellen van rijwielen zouden produceren. Voorts kon de Commissie zich ervan vergewissen dat de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs ook instapmodellen van rijwielen vervaardigden.

(23) Bovendien was de Commissie door de bepalingen van artikel 17 van de basisverordening bij het samenstellen van een representatieve steekproef gebonden aan de ondernemingen die zich hadden gemeld. Wat betreft die medewerkende ondernemingen, maakte de Commissie duidelijk dat ondanks de eigendom, de locatie en het productassortiment alle voor de steekproef geselecteerde ondernemingen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek rijwielen in de VRC produceerden.

(24) De argumenten van de EBMA met betrekking tot de steekproef werden daarom afgewezen.

1.3.3.4. Vragenlijsten en controles ter plaatse

(25) De Commissie heeft vragenlijsten gestuurd naar de vijf in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, de drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, de indiener van het verzoek en de Chinese overheid. De vijf in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en hun tien "tollers", de drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en de indiener van het verzoek hebben de vragenlijst beantwoord.

(26) De Commissie heeft alle informatie gecontroleerd die zij nodig achtte om de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van de dumping en schade vast te stellen en om het belang van de Unie te bepalen. Bij de volgende belanghebbenden werd ter plaatse een controle verricht:

a) Producenten in de Unie:

— Denver Bike, Italië

— Maxcom EOOD, Bulgarije

— MFC (Manufacture Française du Cycle), Frankrijk

— RGVS Ibérica Lda, Decathlon group, Portugal

— Sprick Rowery Spółka z o.o., Polen

b) "Tollers" in de Unie (onderaannemers)

— A. J. Maias SA, Portugal

— All Bike's SRL, Italië

— Andos Bike SRL, Italië

— G.L. Cicli Di Giraudo Lorena, Italië

— RTE SA, Portugal

c) Producenten-exporteurs en hun verbonden ondernemingen:

— Ideal Bike Co., Ltd, Dongguan (VRC)

— Advanced Sports International-China Ltd, Dongguan (VRC)

— Econotrade Co. Ltd, Taichung (Taiwan)

— Top Sport International Co. Ltd, Taichung (Taiwan)

— Ideal Bike Corporation Co., Ltd, Taichung (Taiwan)

— Oyama Bicycles Co., Ltd, Taicang (VRC)

— Universal Cycle Corporation Co., Ltd, Guangzhou (VRC)

— Universal Cycle Corporation (Taiwan Branch), Taipei (Taiwan)

1.3.4. *Procedure voor de vaststelling van de normale waarde op grond van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening*

(27) Aangezien er bij de opening van het onderzoek voldoende bewijs beschikbaar was waaruit bleek dat er sprake was van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening, achtte de Commissie het passend om het onderzoek op grond van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening te openen.

(28) Om de benodigde gegevens voor de uiteindelijke toepassing van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening te verzamelen, heeft de Commissie in het bericht van opening de producenten in het betrokken land verzocht de in bijlage III bij het bericht van opening verlangde informatie over de basisproducten voor de vervaardiging van het onderzochte product te verstrekken. Dezelfde zes producenten-exporteurs/producenten die de steekproefformulieren ingevuld hadden teruggestuurd, hebben ook de in bijlage III gevraagde informatie verstrekt.

(29) Om de vereiste informatie voor haar onderzoek te verkrijgen, heeft de Commissie ook een vragenlijst naar de Chinese overheid gestuurd over de vermeende verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening. De Chinese overheid heeft de vragenlijst niet beantwoord.

(30) In het bericht van opening heeft de Commissie alle belanghebbenden verzocht hun standpunt kenbaar te maken en informatie en bewijsmateriaal in te dienen met betrekking tot de vraag of artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening van toepassing moet blijven; de Commissie heeft hun verzocht dit uiterlijk 37 dagen na de datum van bekendmaking van dit bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* te doen. Wat dit betreft, werd geen informatie of aanvullend bewijs ontvangen.

(31) In het bericht van opening heeft de Commissie ook vermeld dat zij, gezien het beschikbare bewijs, wellicht op grond van artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening een geschikt representatief land moet selecteren om op basis van niet-verstoorde prijzen of benchmarks de normale waarde vast te stellen.

(32) Op 4 juli 2018 heeft de Commissie een eerste mededeling in het dossier gepubliceerd ("de eerste mededeling over productiefactoren"), waarin de belanghebbenden werd verzocht hun standpunt kenbaar te maken over de relevante bronnen die de Commissie mogelijk zou gebruiken voor de vaststelling van de normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder e), tweede streepje, van de basisverordening. In die mededeling heeft de Commissie een lijst verstrekt van alle productiefactoren zoals grondstoffen, energie en arbeid die bij de productie van het onderzochte product door de producenten-exporteurs worden gebruikt. Daarnaast heeft de Commissie op basis van de criteria voor de keuze van niet-verstoorde prijzen of benchmarks zes mogelijke representatieve landen aangewezen: Brazilië, Mexico, Rusland, Servië, Thailand en Turkije.

(33) De Commissie heeft alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken. De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van één producent-exporteur en één producent in de Unie, en van de indiener van het verzoek, terwijl de autoriteiten van het betrokken land geen opmerkingen hebben gemaakt.

(34) De Commissie heeft de opmerkingen die over de eerste mededeling over productiefactoren zijn ontvangen, behandeld in een tweede mededeling van 9 augustus 2018 ("de tweede mededeling over productiefactoren"). De Commissie heeft ook de lijst van productiefactoren opgesteld en geconcludeerd dat Servië in dat stadium het meest geschikte representatieve land was in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder a), eerste streepje, van de basisverordening. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hierover opmerkingen te maken. De Commissie heeft geen opmerkingen ontvangen.

1.3.5. *Vervolg van de procedure*

(35) Op 7 juni 2019 heeft de Commissie de belangrijkste feiten en overwegingen meegedeeld op basis waarvan zij voornemens is antidumpingrechten in te stellen ("mededeling van de definitieve bevindingen"). Alle partijen konden binnen een bepaalde termijn opmerkingen indienen ten aanzien van de mededeling van feiten en overwegingen.

(36) De Commissie ontving opmerkingen van de indiener van het verzoek en van de Chinese Kamer van Koophandel voor de in- en uitvoer van machines en elektronische producten ("CCCME").

2. ONDERZOCHT PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT

2.1. **Onderzocht product**

(37) Het nieuwe onderzoek heeft betrekking op rijwielen (inclusief bakfietsen, maar exclusief eenwielers), zonder motor, ingedeeld onder de GN-codes 8712 00 30 en ex 8712 00 70 (Taric-codes 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 en 8712 00 70 99) ("het onderzochte product" of "rijwielen").

(38) De Commissie heeft opgemerkt dat er sinds het vorige nieuwe onderzoek veranderingen in de sector hebben plaatsgevonden. Er zijn talrijke technologische ontwikkelingen geweest, vooral wat betreft de gebruikte grondstoffen. Voorts is de markt aanzienlijk veranderd en specifieke categorieën rijwielen genieten nu meer populariteit en hebben een behoorlijk marktaandeel verworven. In het licht van deze ontwikkelingen heeft de Commissie besloten de in het vorige nieuwe onderzoek gehanteerde rijwielcategorieën aan te passen. Alle belanghebbenden werden van dit besluit op de hoogte gebracht en in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken. Er zijn geen opmerkingen ontvangen.

(39) De rijwielen werden derhalve ingedeeld onder de volgende hoofdtypen:

— code (A): ATB's (terreinfietsen, inclusief mountainbikes, frame groter dan 24 inch)

— code (F): vouwfietsen

— code (J): junioractie- (BMX) en kinderfietsen (frame 24 inch en kleiner)

— code (R): recreatie-/racefietsen (frame groter dan 24 inch)

— code (T): trekking-, stads-, hybride- en toerfietsen (frame groter dan 24 inch)

— code (O): overige (bv. bestelfiets, bakfiets, driewieler)

(40) Alle soorten rijwielen zoals hierboven omschreven, hebben dezelfde fysieke en technische basiskenmerken. Bovendien worden zij op de markt van de Unie verkocht via vergelijkbare distributiekanalen, zoals detailhandelaren, sportketens, grootwinkelbedrijven en zelfstandige fietshandelaren. De basistoepassing en het gebruik van de rijwielen is identiek, zodat sommige modellen van verschillende typen onderling uitwisselbaar zijn en met elkaar kunnen concurreren.

(41) Op basis hiervan werd geconcludeerd dat alle typen rijwielen één enkel product vormen.

2.2. **Soortgelijk product**

(42) In dit nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is bevestigd dat op de binnenlandse markt van de VRC en van het representatieve land Servië geproduceerde en verkochte rijwielen en het in de Unie door de producenten in de Unie geproduceerde en verkochte product dezelfde fysieke en technische basiskenmerken hebben en voor dezelfde doeleinden worden gebruikt. Deze producten worden beschouwd als identieke producten, die in elk opzicht gelijk zijn, in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

3. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN VOORTZETTING OF HERHALING VAN DUMPING

3.1. **Inleidende opmerkingen**

(43) Overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of voortzetting of herhaling van dumping bij uitvoer uit de VRC waarschijnlijk is indien de geldende maatregelen zouden komen te vervallen.

3.2. **Medewerking vanuit de VRC**

(44) Zes ondernemingen/groepen van ondernemingen hebben het steekproefformulier ingevuld teruggestuurd; een van deze ondernemingen/groepen van ondernemingen heeft haar medewerking opgezegd. De door de vijf medewerkende ondernemingen totale opgegeven uitvoer van rijwielen naar de Unie bedroeg in het tijdvak van het nieuwe onderzoek [120 000 tot 150 000] eenheden, wat volgens de Eurostat-gegevens overeenkomt met 18 % van de totale invoer van het onderzochte product uit de VRC in die periode. De totale opgegeven productiecapaciteit van de medewerkende ondernemingen/groepen van ondernemingen bedroeg circa één miljoen eenheden; dat is ongeveer 1 % van de totale geschatte productiecapaciteit in China (117 miljoen eenheden).

(45) Gezien de geringe mate van medewerking heeft de Commissie artikel 18 toegepast en haar bevindingen over de Chinese rijwielmarkt, inclusief productie, en (reserve)capaciteit, op de beschikbare gegevens gebaseerd.

(46) Daarnaast heeft de Ideal Group, een van de in de steekproef opgenomen groepen, de Commissie niet zijn verkoopprijzen verstrekt voor de verkoop die via een verbonden handelaar is gedaan aan de eerste onafhankelijke afnemer (verkoop aan de Unie en aan de rest van de wereld). Daarom heeft de Commissie artikel 18 van de basisverordening toegepast en voor dat deel van de uitvoer van deze groep gebruikgemaakt van de beste beschikbare gegevens.

3.3. **Voortzetting van invoer met dumping tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek**

(47) Voor het tijdvak van het nieuwe onderzoek blijkt uit de statistische gegevens van Eurostat dat 747 313 rijwielen uit de VRC in de Unie zijn ingevoerd, wat neerkomt op 4 % van het totale verbruik in de Unie. Op grond hiervan heeft de Commissie geconcludeerd dat de feitelijke invoer in het tijdvak van het nieuwe onderzoek voldoende representatief was om te onderzoeken of de dumping in dit tijdvak werd voorgezet.

3.3.1. *Normale waarde*

(48) Volgens artikel 2, lid 1, van de basisverordening is de normale waarde "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".

(49) In artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening is echter het volgende bepaald: "*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 deze waarde omvat "*een niet-verstoord en redelijk bedrag voor administratiekosten, verkoopkosten en algemene kosten en voor winst*". Zoals hieronder verder wordt toegelicht, heeft de Commissie in dit onderzoek geconcludeerd dat het op basis van het beschikbare bewijs en gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en de afwezigheid van argumenten van de producenten-exporteurs juist was artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening toe te passen.

3.3.2. *Aanwezigheid van verstoringen van betekenis*

3.3.2.1. Inleiding

(50) In artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening worden verstoringen van betekenis omschreven als "*de verstoringen die zich voordoen wanneer de gerapporteerde prijzen en kosten, waaronder de kosten van grondstoffen en energie, niet door de vrije marktwerking tot stand komen, doordat zij door aanzienlijk overheidsingrijpen worden beïnvloed. Bij de beoordeling van de aanwezigheid van verstoringen van betekenis, wordt onder meer acht geslagen op de mogelijke gevolgen van een of meer van de volgende factoren*:

— *het feit dat de markt in kwestie voor een groot deel wordt bediend door ondernemingen die in handen zijn van de autoriteiten van het land van uitvoer, waarover deze zeggenschap hebben of waarop deze beleidstoezicht uitoefenen;*

— *overheidsdeelneming in bedrijven, waardoor inmenging van de overheid in de prijzen of kosten mogelijk wordt;*

— *discriminerend overheidsbeleid of discriminerende overheidsmaatregelen die binnenlandse leveranciers bevoordelen of de vrije marktwerking anderszins beïnvloeden;*

— *het ontbreken, de discriminerende toepassing of de ontoereikende handhaving van faillissements-, vennootschaps- of eigendomswetgeving;*

— *verstoringen van loonkosten;*

— *toegang tot financiering door instellingen die de doelstellingen van het overheidsbeleid uitvoeren of anderszins in hun werking niet onafhankelijk zijn ten opzichte van de staat.*".

(51) Volgens artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening moet bij de beoordeling van de aanwezigheid van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder a), rekening worden gehouden met onder meer de niet-uitputtende lijst van factoren in de voorgaande bepaling. Overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening wordt bij de beoordeling van de aanwezigheid van verstoringen van betekenis acht geslagen op de mogelijke gevolgen van een of meer van deze factoren voor de prijzen en kosten in het land van uitvoer van het onderzochte product. Aangezien de lijst niet-cumulatief is, hoeft niet op alle factoren acht te worden geslagen om een verstoring van betekenis te kunnen vaststellen. Bovendien kunnen dezelfde feitelijke omstandigheden worden gebruikt om de aanwezigheid van een of meer factoren van de lijst aan te tonen. Alle conclusies ten aanzien van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder a), moeten echter worden getrokken op basis van al het beschikbare bewijsmateriaal. Bij de algehele beoordeling van het bestaan van verstoringen kan ook rekening worden gehouden met de algemene context en situatie in het land van uitvoer, met name wanneer op basis van de fundamentele onderdelen van de economische en administratieve structuur van het land van uitvoer de overheid substantiële bevoegdheden heeft om de marktwerking te beïnvloeden en bijgevolg de prijzen en kosten niet tot stand komen door een vrije marktwerking.

(52) In artikel 2, lid 6 bis, onder c), van de basisverordening is het volgende bepaald: "*Wanneer de Commissie beschikt over gegronde aanwijzingen die duiden op de mogelijke aanwezigheid van verstoringen van betekenis zoals bedoeld onder b), in een bepaald land of een bepaalde sector in dat land, en waar passend voor de doeltreffende toepassing van deze verordening, stelt zij een rapport op waarin de marktomstandigheden, zoals bedoeld onder b), in dat land of die sector worden beschreven; zij maakt dat rapport openbaar en actualiseert het geregeld*."

(53) Op grond van deze bepaling heeft de Commissie een landenrapport over de VRC opgesteld ("het rapport") ([12]). De belanghebbenden zijn uitgenodigd om het bewijsmateriaal dat zich ten tijde van de opening van het onderzoek in het onderzoeksdossier bevond, te weerleggen, aan te vullen of daarover opmerkingen te maken. In dat kader, en gezien het gebrek aan medewerking in deze zaak, baseerde de Commissie zich op het rapport, waaruit blijkt dat er op vele niveaus van de economie sprake is van aanzienlijk overheidsingrijpen, met inbegrip van specifieke verstoringen in belangrijke productiefactoren (zoals grond, energie, kapitaal, grondstoffen en arbeid) en in specifieke sectoren (zoals aluminium, staal en chemische stoffen). Het rapport werd bij de opening aan het onderzoeksdossier toegevoegd.

(54) Het verzoek ondersteunt tevens de beweringen over verstoringen van betekenis als bedoeld in het hierboven aangehaalde artikel 2, lid 6 bis, onder b), en is een aanvulling op het rapport.

(55) Ten eerste verwijst de indiener van het verzoek naar de bepalingen in het Dertiende Vijfjarenplan voor de rijwiel- en elektrischefietsenindustrie ("het Dertiende Fietsenplan"). Specifieke bepalingen van dat plan zijn te vinden in hoofdstuk 5.1 van het verzoek. Voorts verwijst de indiener naar het bestaan van staatsondernemingen in de rijwielindustrie (hoofdstuk 5.2 van het verzoek) en naar de zware druk die op de kleinere producenten wordt uitgeoefend om te consolideren op grond van het Dertiende Fietsenplan (hoofdstuk 5.2 van het verzoek).

(56) De Commissie heeft onderzocht of het wegens het bestaan van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening al dan niet passend was om gebruik te maken van de binnenlandse prijzen en kosten in de VRC. De Commissie baseerde zich hiervoor op het bewijsmateriaal in het dossier, met inbegrip van het bewijsmateriaal in het rapport, dat is gestoeld op openbaar beschikbare bronnen, met name op Chinese wetgeving, officieel gepubliceerde Chinese beleidsdocumenten, door internationale organisaties gepubliceerde verslagen alsmede studies en artikelen van gerenommeerde academici, die specifiek in het rapport worden vermeld. Bij deze analyse werd niet alleen het aanzienlijke overheidsingrijpen in de economie in het algemeen onderzocht, maar ook de specifieke marktsituatie in de betrokken sector, met inbegrip van het onderzochte product.

(57) Zoals vermeld in overweging 29, heeft de Chinese overheid geen enkel antwoord op de vragenlijst gegeven. De producenten-exporteurs die de vragenlijsten hebben beantwoord, hebben geen opmerkingen gemaakt of bewijsmateriaal verstrekt ter ondersteuning of weerlegging van het bestaande bewijsmateriaal in het dossier, waaronder het rapport, en het door de indiener van het verzoek verstrekte aanvullende bewijsmateriaal over het bestaan van verstoringen van betekenis en/of over de geschiktheid van de toepassing van artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening in het onderhavige geval.

([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" ("Verstoringen van betekenis in de economie van de Volksrepubliek China met het oog op handelsbeschermingsonderzoeken"), 20 december 2017, SWD(2017) 483 final/2.

3.3.2.2. Verstoringen van betekenis die gevolgen hebben voor de binnenlandse prijzen en kosten in de VRC: algemene economische context

(58) Het Chinese economische stelsel is gebaseerd op het concept van de "socialistische markteconomie". Dat concept is vastgelegd in de Chinese grondwet en is bepalend voor het economisch bestuur van de VRC. Het grondbeginsel is "*de socialistische publieke eigendom van de productiemiddelen, namelijk eigendom van het gehele volk en collectieve eigendom van de werkende bevolking*". De staatseconomie wordt als de "*leidende kracht van de nationale economie*" beschouwd en de staat heeft de opdracht om "*de consolidatie en groei ervan te waarborgen*" ([13]). De Chinese economie is derhalve in het algemeen zo ingericht dat aanzienlijk overheidsingrijpen in de economie niet alleen is toegestaan, maar zelfs uitdrukkelijk is voorgeschreven. Het begrip suprematie van het staatseigendom over het private eigendom doordringt het hele rechtssysteem en wordt als algemeen beginsel in de centrale wetgeving benadrukt. Het Chinese vermogensrecht vormt een voorbeeld bij uitstek hiervan: het verwijst naar het primaire stadium van het socialisme en de staat krijgt de taak toebedeeld om het fundamentele economische systeem in stand te houden waarin het publieke eigendom een dominante rol speelt. Andere vormen van eigendom worden getolereerd, waarbij de wet toelaat dat zij zich naast de staatseigendom ontwikkelen ([14]).

(59) Voorts wordt de socialistische markteconomie krachtens de Chinese wetgeving verder ontwikkeld onder het leiderschap van de Chinese Communistische Partij ("de CCP"). De structuren van de Chinese staat en van de CCP zijn op alle niveaus (juridisch, institutioneel, persoonlijk) met elkaar verweven en vormen een superstructuur waarin de rollen van de CCP en de staat niet van elkaar zijn te onderscheiden. Na een wijziging van de Chinese grondwet in maart 2018 werd de leidende rol van de CCP nog prominenter gemaakt door de herbevestiging ervan in artikel 1 van de grondwet. Na de eerste zin van dit artikel: "[h]*et socialistische systeem is het fundamentele stelsel van de Volksrepubliek China*" is een nieuwe tweede zin ingevoegd, die luidt: "[d]*e bepalende eigenschap van het socialisme met Chinese kenmerken is het leiderschap van de Communistische Partij van China*" ([15]). Dit is illustratief voor de zeggenschap van de CCP over het economische stelsel van de VRC. Deze zeggenschap is inherent aan het Chinese systeem en gaat verder dan de gebruikelijke situatie in andere landen, waar overheden brede macro-economische controle uitoefenen binnen de grenzen van de vrije marktwerking.

(60) De Chinese staat voert een interventionistisch economisch beleid om doelstellingen na te streven die samenvallen met de politieke agenda van de CCP en niet zozeer de heersende economische omstandigheden op een vrije markt weerspiegelen ([16]). De Chinese autoriteiten hanteren talrijke interventionistische economische instrumenten, waaronder het systeem van industriële planning, het financiële stelsel en de regelgeving.

(61) Ten eerste, wat de algehele bestuurlijke zeggenschap betreft, wordt de Chinese economie geleid door een complex systeem van industriële planning dat gevolgen heeft voor alle economische activiteiten in het land. Al deze plannen samen bestrijken een complete en complexe matrix van sectoren en transversaal beleid en worden op alle overheidsniveaus doorgevoerd. De plannen op provinciaal niveau zijn gedetailleerd, terwijl in de nationale plannen bredere doelen worden gesteld. In de plannen worden ook de middelen beschreven om de desbetreffende bedrijfstakken/sectoren te ondersteunen, en het tijdsbestek waarin de doelstellingen moeten worden gerealiseerd. Sommige plannen bevatten expliciete productiedoelen. In het kader van de plannen worden afzonderlijke industriële sectoren en/of projecten aangewezen als (positieve of negatieve) prioriteiten in overeenstemming met de prioriteiten van de overheid en worden er specifieke ontwikkelingsdoelstellingen aan toegekend (industriële modernisering, internationale expansie enz.). De marktdeelnemers, zowel particulier als publiek, moeten hun bedrijfsactiviteiten op de door het planningssysteem verlangde realiteit afstemmen. Dit komt niet alleen vanwege het bindende karakter van de plannen, maar ook omdat de bevoegde Chinese autoriteiten op alle overheidsniveaus zich aan het systeem van plannen houden en hun verworven bevoegdheden dienovereenkomstig gebruiken, waardoor de marktdeelnemers ertoe worden aangezet de in de plannen vastgelegde prioriteiten na te leven (zie ook punt 3.3.2.5) ([17]).

(62) Ten tweede, wat de toewijzing van financiële middelen betreft, wordt het financiële stelsel van China gedomineerd door de handelsbanken in staatseigendom. Deze banken moeten bij het formuleren en uitvoeren van hun kredietverleningsbeleid de doelstellingen van het industriebeleid van de overheid nastreven en niet in eerste instantie een bepaald project op zijn economische merites beoordelen (zie ook punt 3.3.2.9) ([18]). Hetzelfde geldt voor de andere componenten van het Chinese financiële stelsel, zoals de aandelenmarkten, obligatiemarkten, private-equitymarkten enz. Deze markten zijn minder belangrijk dan het bankwezen, maar deze onderdelen van de financiële sector zijn institutioneel en operationeel zodanig opgezet dat zij er niet op gericht zijn de financiële markten zo efficiënt mogelijk te laten werken maar om de zeggenschap en het ingrijpen van de staat en de CCP te faciliteren ([19]).

([13]) Rapport — hoofdstuk 2, blz. 6-7.
([14]) Rapport — hoofdstuk 2, blz. 10.
([15]) http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law
([16]) Rapport — hoofdstuk 2, blz. 20-21.
([17]) Rapport — hoofdstuk 3, blz. 41, 73-74.
([18]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 120-121.
([19]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 122-135.

(63) Ten derde, wat de regelgeving betreft, grijpt de staat op een aantal manieren in de economie in. De regels inzake overheidsopdrachten worden bijvoorbeeld regelmatig gebruikt bij het nastreven van andere beleidsdoelstellingen dan economische efficiëntie, waardoor de marktbeginselen op dit gebied worden ondermijnd. In de toepasselijke wetgeving is specifiek bepaald dat overheidsopdrachten worden geplaatst met het oog op het behalen van doelstellingen overeenkomstig het beleid van de staat. De aard van deze doelstellingen blijft echter onduidelijk, waardoor de besluitvormende organen over een ruime beoordelingsmarge beschikken ([20]). Ook op het gebied van investeringen behoudt de Chinese overheid aanzienlijke zeggenschap over en invloed op de bestemming en de omvang van zowel publieke als particuliere investeringen. Het doorlichten van investeringen, evenals diverse prikkels, beperkingen en verboden met betrekking tot investeringen worden door de autoriteiten gebruikt als een belangrijk middel om doelen van het industriebeleid te ondersteunen, zoals het handhaven van de zeggenschap van de staat over belangrijke sectoren of het versterken van de binnenlandse industrie ([21]).

(64) Kortom, het Chinese economische model is gebaseerd op een aantal fundamentele axioma's die voorzien in een hoge mate van overheidsingrijpen en dit aanmoedigen. Dergelijk aanzienlijk overheidsingrijpen is in strijd met de vrije marktwerking en leidt tot een verstoring van de doeltreffende toewijzing van middelen in lijn met de marktbeginselen ([22]).

3.3.2.3. Verstoringen van betekenis overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), eerste streepje, van de basisverordening: het feit dat de markt in kwestie voor een groot deel wordt bediend door ondernemingen die in handen zijn van de autoriteiten van het land van uitvoer, waarover deze zeggenschap hebben of waarop deze beleidstoezicht uitoefenen

(65) In de VRC vormen ondernemingen die in handen zijn van de staat, waarover de staat zeggenschap heeft of waarop de staat beleidstoezicht uitoefent, een essentieel onderdeel van de economie.

(66) Wat betreft staatseigendom, heeft de Chinese overheid nog altijd een bepaald deel van de rijwielsector in handen. De rijwielindustrie in China is zeer gefragmenteerd en kent een groot aantal kleine producenten, maar de grootste rijwielproducenten, inclusief Flying Pigeon en Phoenix, zijn staatsondernemingen; het is echter niet mogelijk de exacte cijfers te schatten op basis van de informatie die van de medewerkende producenten-exporteurs is ontvangen.

(67) Wat de zeggenschap van de staat betreft, kennen de overheid en de CCP structuren die waarborgen dat zij blijvende invloed op de staatsondernemingen hebben. De staat (en in veel opzichten ook de CCP) formuleert het algehele economische beleid en ziet erop toe dat afzonderlijke ondernemingen dit beleid uitvoeren, en eist bovendien haar recht op om deel te nemen aan de operationele besluitvorming van deze ondernemingen. De factoren die wijzen op het bestaan van zeggenschap van de staat over ondernemingen in de ijzer- en staalsector worden hieronder nader beschreven in punt 3.3.2.4.

(68) Het beleidstoezicht door de staat in de sector wordt geanalyseerd in de punten 3.3.2.4 en 3.3.2.5. Vanwege de hoge mate van zeggenschap van en ingrijpen door de overheid in de rijwielsector, zoals hieronder beschreven, kunnen zelfs particuliere producenten niet onder marktvoorwaarden handelen.

(69) Dat de Chinese autoriteiten zeggenschap hebben over en beleidstoezicht uitoefenen op de sector, blijkt verder uit de doelstellingen van de voornaamste branchevereniging, de China Bicycle Association ("CBA"), die sterke banden heeft met de Chinese overheid en de CCP. Volgens de website van de CBA telt de vereniging 650 leden, die goed zijn voor 80 % van de totale jaarlijkse productie en uitvoer van de sector. De doelen van de vereniging luiden als volgt: de krachten van de sector bundelen, de zaken van de sector regelen, de sector dienstbaar zijn en de ontwikkeling van de sector bevorderen ([23]). De statuten van de CBA duiden op een nauwe band met de Chinese overheid en de CCP, inclusief artikel 2: "*De doelen van de vereniging zijn de volgende: volgens de theorie van Xi Jinping van het socialisme met Chinese kenmerken voor een nieuw tijdperk en de geest van het negentiende nationale congres van de CCP, het nationale relevante industriebeleid volledig uitvoeren en de overheid helpen het beheer van de sector te versterken […] De vereniging houdt zich aan de grondwet, de wet- en regelgeving en het nationale beleid, op grond van de kernwaarden van het socialisme*" ([24]). Voorts heeft de CBA het Dertiende Fietsenplan gepubliceerd en uit een recent onderzoek van de Europese Commissie bleek dat zij daarbij een sterke band met de Chinese overheid had ([25]).

([20]) Rapport — hoofdstuk 7, blz. 167-168.
([21]) Rapport — hoofdstuk 8, blz. 169-170, 200-201.
([22]) Rapport — hoofdstuk 2, blz. 15-16, rapport — hoofdstuk 4, blz. 50, blz. 84, rapport — hoofdstuk 5, blz. 108-109.
([23]) Website van de CBA: http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11 (geraadpleegd op 26 maart 2019).
([24]) Zie de statuten van de CBA: http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (geraadpleegd op 27 maart 2019).
([25]) Zie 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, overwegingen 136, 137 en 138.

(70) Op basis van het bovenstaande werd geconcludeerd dat de markt voor rijwielen in de VRC in belangrijke mate werd bediend door ondernemingen waarover de Chinese overheid zeggenschap had of waarop zij beleidstoezicht uitoefende.

3.3.2.4. Verstoringen van betekenis overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), tweede streepje, van de basisverordening: overheidsdeelneming in bedrijven, waardoor inmenging van de overheid in de prijzen of kosten mogelijk wordt

(71) De Chinese overheid kan zich door middel van overheidsdeelneming in ondernemingen mengen in prijzen en kosten. Het recht van overheidsinstanties om belangrijk leidinggevend personeel in staatsondernemingen te benoemen en te ontslaan, zoals voorzien in de Chinese wetgeving, kan worden beschouwd als afspiegeling van de corresponderende eigendomsrechten ([26]), maar daarnaast vormen de CCP-cellen in ondernemingen, niet alleen in staatsondernemingen maar ook in particuliere ondernemingen, een ander kanaal door middel waarvan de staat zich in de besluitvorming van bedrijven kan mengen. Volgens het Chinese vennootschapsrecht moet in elke vennootschap een CCP-organisatie in het leven worden geroepen (met ten minste drie CCP-leden zoals bepaald in de statuten van de CCP ([27])) en moet de vennootschap de nodige voorwaarden scheppen voor de activiteiten van de partijorganisatie. In het verleden lijkt deze vereiste niet altijd te zijn nageleefd of strikt te zijn gehandhaafd. In ieder geval sinds 2016 echter heeft de CCP haar aanspraken op zeggenschap bij zakelijke beslissingen in staatsondernemingen nadrukkelijker als politiek beginsel doen gelden. Ook zijn er berichten dat de CCP druk uitoefent op particuliere ondernemingen om "vaderlandslievendheid" voorop te stellen en zich naar de partijlijn te voegen ([28]). In 2017 werd bericht dat in 70 % van de circa 1,86 miljoen ondernemingen in particuliere eigendom partijcellen aanwezig waren, en dat er toenemende druk was om de CCP-organisaties het laatste woord te laten hebben over de besluitvorming in de betrokken ondernemingen ([29]). Deze regels zijn van algemene toepassing in de hele Chinese economie, met inbegrip van de ijzer- en staalsector. Bijgevolg zijn die regels ook van toepassing op de producenten van rijwielen en de leveranciers van de basisproducten ervan.

(72) Met name in de rijwielsector is er sprake van een nauwe betrokkenheid van de staat, en met name de CCP, bij de besluitvormingsprocessen van ondernemingen. Bij een aantal Chinese rijwielproducenten bestaan er partijstructuren waarvan de bezetting overlap vertoont met de leidinggevende organen. Een voorbeeld is de voorzitter van de Shanghai Phoenix Enterprise, die sinds 2012 ook als partijsecretaris in deze onderneming fungeert ([30]). Evenzo was de plaatsvervangend secretaris van het partijcomité bij Shanghai Zhonglu tegelijk lid van het comité van toezicht ([31]).

(73) Verder hebben ook de aanwezigheid en het ingrijpen van de staat op de financiële markten (zie ook punt 3.3.2.8) en bij de levering van grondstoffen en basisproducten een verstorend effect op de markt ([32]).

(74) Op basis van het voorgaande luidt de conclusie dat de Chinese overheid zich kan mengen in de vaststelling van de prijzen en de kosten door de aanwezigheid van de staat in ondernemingen in de rijwielsector, maar ook in de financiële sector en andere sectoren van basisproducten, in combinatie met het kader dat is beschreven in punt 3.3.2.3 en in de daaropvolgende punten.

3.3.2.5. Verstoringen van betekenis overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), derde streepje, van de basisverordening: discriminerend overheidsbeleid of discriminerende overheidsmaatregelen die binnenlandse leveranciers bevoordelen of de vrije marktwerking anderszins beïnvloeden

(75) De richting die de Chinese economie opgaat, wordt in grote mate bepaald door een uitgebreid planningssysteem waarin prioriteiten en doelen worden gesteld waarop de centrale en lokale overheid zich moeten concentreren. In alle bestuurslagen bestaan bijbehorende plannen en deze bestrijken vrijwel alle economische sectoren, de via de planningsinstrumenten geformuleerde doelen hebben een bindend karakter en op elk bestuurlijk niveau houden de autoriteiten toezicht op de uitvoering van de plannen van het overeenkomstige lagere overheidsniveau. Over de gehele linie leidt het planningssysteem in de VRC ertoe dat er middelen worden toegewezen aan sectoren die door de overheid als strategisch of anderszins politiek belangrijk zijn bestempeld, waarbij de marktwerking buiten beschouwing blijft ([33]).

([26]) Rapport — hoofdstuk 5, blz. 100-101.
([27]) Rapport — hoofdstuk 2, blz. 26.
([28]) Rapport — hoofdstuk 2, blz. 31-2.
([29]) Zie https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU
([30]) http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600679&Name=%D6%DC%CE%C0%D6%D0
([31]) http://www.600818.cn/about.asp?id=5 en http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600818&Name=%B9%CB%BE%F5%D0%C2
([32]) Rapport — hoofdstukken 14.1-14.3.
([33]) Rapport — hoofdstuk 4, blz. 41-42, 83.

(76) In het Ontwikkelingsplan voor de lichte industrie (2016-2020), ("Ontwikkelingsplan voor de lichte industrie"), dat door de Chinese overheid is opgesteld ter uitvoering van het Dertiende Vijfjarenplan en Made in China 2025, worden ook rijwielen ingedeeld onder de belangrijkste industrietakken. Daarin wordt ook aanbevolen om "*de rijwielindustrie te stimuleren om zich te ontwikkelen in de richting van lichtgewicht rijwielen, een gediversifieerd en modieus aanbod en intelligente producten. Zorgen voor versnelling van O&O en de toepassing van hoogwaardige lichte materialen, transmissies, aandrijfsystemen, nieuwe energiebronnen, intelligente sensortechnologie en technologie van het internet der dingen. Zich toespitsen op de ontwikkeling van gediversifieerde fietsen die geschikt zijn voor populaire en vrijetijdsdoeleinden, lichaamsbeweging en fitness, lange afstandsritten, die op een hoogwaardige manier kunnen worden opgevouwen […].*"

(77) In het Ontwikkelingsplan voor de lichte industrie zijn ook enkele concrete beleidsmaatregelen ter bevordering van de belangrijkste industrietakken vermeld. De eerste reeks maatregelen heeft betrekking op de hervorming voor betere markttoegang, voornamelijk door middel van vereenvoudiging van de bureaucratische procedures (d.w.z. afschaffen van onnodige goedkeuringen, beperken en standaardiseren van de betreffende tarieven en goedkeuringsprocedures). De tweede reeks maatregelen heeft betrekking op meer ondersteuning door middel van financieel en fiscaal beleid:

— *"Het ontwikkelingsfonds voor kleine en middelgrote ondernemingen alle vrijheid geven in zijn leidende rol ten behoeve van het verhogen van de investeringen op het gebied van technologische innovatie, structurele hervormingen, energiebesparing en emissiereductie, de tenuitvoerlegging van verschillende preferentiële beleidsmaatregelen en een perfect servicesysteem voor kleine en middelgrote ondernemingen";*

— *"tenuitvoerlegging van het beleid voor versnelde afschrijving van vaste activa, bedrijven stimuleren om meer te investeren in geavanceerde apparatuur";*

— *"de speciale fondsen voor schonere productie alle vrijheid geven bij de ondersteuning van de toepassing van productietechnologie en bevordering van schone productietechnologie in de belangrijkste industrietakken";*

— *"tenuitvoerlegging van preferentieel beleid voor relevante belastingen en heffingen, verlagen van de kosten voor ondernemingen voor "vijf fondsen voor sociale verzekeringen en één fonds voor huisvesting", redelijke aanpassing van het beleid inzake verbruiksbelasting";*

— *"bedrijven stimuleren om de O&O-investeringen in groene producten te verhogen, bij overheidsinkopen de hoogste prioriteit geven aan producten met een groen productcertificaat".*

(78) De derde reeks maatregelen heeft betrekking op ondersteuning door middel van financieel beleid, in het bijzonder:

— *"Uitvoering van het financieel beleid ter ondersteuning van de ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen, de financieringsmogelijkheden van kleine en middelgrote ondernemingen nader onderzoeken, het kredietgarantiesysteem voor kleine en middelgrote ondernemingen verder verbeteren";*

— *"de ontwikkeling van financiële producten en diensten versnellen ter ondersteuning van het ondernemerschap en de innovatie in de lichte industrie";*

— *"verhogen van de financiële steun voor technologische omschakeling en vervanging van apparatuur van ondernemingen";*

— *"stimuleren van bancaire financiële instellingen om de leningsdiensten te ontwikkelen, waarbij ook immateriële activa als garantie worden gebruikt, met inbegrip van: hun eigen merken, de speciale rechten op het gebruik van de merken, ter ondersteuning van merkopbouw in de lichte industrie";*

— *"de rol van beleid en ontwikkelingsfinanciering uitbreiden, de financiële instellingen ondersteunen door middel van consortiale leningen, exportkrediet, projectfinanciering, het opzetten van een platform voor financiële dienstverlening voor internationale O&O, productiesystemen en promotie van merken voor ondernemingen";*

— *"verhogen van de steun voor exportkredietverzekeringen aan ondernemingen die merken produceren, handelsbanken stimuleren om actief op te treden met betrekking tot de financiering van exportkredietverzekeringen".*

(79) De Ontwikkelingsplannen voor de lichte industrie worden ook op lokaal niveau ontwikkeld. Dit is ook het geval bij het Gemeentelijk ontwikkelingsplan voor de lichte industrie en de textielindustrie van Tianjin voor het Twaalfde Vijfjarenplan (2011-2015), waarin wordt gepleit voor de creatie van vier centra voor de lichte industrie op nationaal niveau in de provincie: "De stad Tianjin zal een productie- en uitvoerbasis voor fietsen op nationaal niveau ontwikkelen. Met het industriegebied *"Fietskoninkrijk van China" in het district Wuqing en het industriegebied voor de productie van (elektrische) fietsen in het district Binhai als kern, zullen we werken aan een intensieve ontwikkeling van de productiesectoren (elektrische) fietsen, onderdelen daarvoor enz.*".

(80) Ook in het Dertiende Vijfjarenplan voor economisch-industriële ontwikkeling van Tianjin zijn duidelijke doelstellingen opgenomen ter ondersteuning van de bedrijfstakken rijwielen en elektrische fietsen, en de onderdelen daarvoor, zoals:

— *"nadrukkelijk ontwikkelen van de rijwielindustrie";*

— *"versnellen van de aanleg van bases voor de kernindustrieën, waaronder […] productie van rijwielen, in het district Jinghai en het district Wuqing";*

— *"versnellen van de omschakeling en modernisering van ondernemingen. De merkstrategie op daadkrachtige wijze uitvoeren, ondernemingen begeleiden bij de intensivering van technologische innovatie en het creëren van productbekendheid, en de marktposities van concurrerende producten, waaronder fietsen, verbeteren. Bevorderen van annexatie en reorganisatie van ondernemingen en grondig verbeteren van de innovatieve capaciteit en toegevoegde waarde van producten van kleine en middelgrote ondernemingen en particuliere ondernemingen";*

— *"versnellen van de bouw van industrieparken, waaronder industrieparken voor de productie van rijwielen, in Quqing en Jinghai"; […]*

— *"uitbreiden van gebieden met onderscheidende voordelen. De lithium-ion-accu als uitgangspunt nemen voor het bevorderen van de ontwikkeling van ultracondensatoren en hoogwaardige accu's".*

(81) Voorts zijn in het Dertiende Vijfjarenplan voor de rijwiel- en elektrischefietsenindustrie (*"het Dertiende Fietsenplan"), uitgegeven door de CBA, rijwielen opgenomen onder de "opkomende industrieën": "De opkomende industrieën zijn bevorderd tot het niveau van nationale strategie, het gaat hierbij om industrieën zoals nieuwe energiebronnen, nieuwe materialen, internet, energiebesparing en milieubescherming en informatietechnologie en het is voor traditionele industrieën dus onvermijdelijk geworden om deel te gaan uitmaken van bedrijven in het midden- en hogere segment. Met name nu de vijfde plenaire sessie heeft besloten om "de ontwikkeling van verkeer en transport met een lage CO_2-uitstoot te bevorderen en milieuvriendelijk reizen per fiets te stimuleren", zal de rijwielindustrie zeker de vruchten plukken van de nieuwe, historische kansen voor ontwikkeling."*

(82) In het Dertiende Fietsenplan zijn meetbare doelen opgenomen die de Chinese overheid in 2020 in de rijwielindustrie wil bereiken: "*de opbrengsten uit de belangrijkste activiteiten van de grotere bedrijven in de bedrijfstak zullen een jaarlijks groeipercentage van 6 % bereiken en in 2020 meer dan 200 miljard RMB bedragen. Het uitvoerniveau van fietsen en onderdelen hiervan zal stabiel blijven, en de uitvoer van elektrische fietsen zal drastisch worden verhoogd. De integratie van de industrie zal verder worden versterkt, en de bijdrage van toonaangevende ondernemingen aan het productievolume zal stijgen tot meer dan 50 %. De industrie zal 3-5 industrieclusters en kernregio's vormen en deze gezamenlijk verder ontwikkelen en verbeteren. Het aandeel fietsen in het midden- en hoge segment en elektrische fietsen met lithium-accu's zal jaarlijks stijgen.*" Het Dertiende Fietsenplan heeft tevens tot doel merken nadrukkelijker op de kaart te zetten en internationale merken te creëren.

(83) Zoals hierboven is aangetoond, wordt de rijwielindustrie nauwlettend door de Chinese overheid in de gaten gehouden en ondersteund. Om de verschillende doelen in de diverse plannen te verwezenlijken, is een sterke betrokkenheid van de Chinese overheid bij de rijwielindustrie nodig.

(84) De Commissie achtte het bovenstaande bewijs betreffende de rijwielsector voldoende om te concluderen dat beleid of maatregelen van de overheid van invloed zijn op de vrije marktwerking in deze sector.

(85) De Commissie constateerde evenwel ook dat er sprake is van aanzienlijk overheidsingrijpen als het gaat om de grondstoffen die worden gebruikt om rijwielen te produceren. De meeste onderdelen waarmee fietsen worden geproduceerd, zijn gemaakt van grondstoffen waarbij sprake is van sterke bemoeienis door de Chinese overheid ([34]), inclusief aluminium en staal (die kunnen worden gebruikt om frames, vorken, sturen, wielen en spaken, kettingen, derailleurs, tandwielen, kabels en dragers te maken), rubber (om wielen te vervaardigen) en chemische stoffen (kunststofonderdelen en lakken).

(86) Zo valt aluminium onder het Ontwikkelingsplan voor de non-ferrometaalbranche 2016-2020 (Dertiende Vijfjarenplan voor de non-ferrometaalbranche), dat strikte kwantitatieve en kwalitatieve doelen en uitgebreide steunmaatregelen voor de industrie omvat om deze verder te ontwikkelen. Staal valt onder het Plan voor de aanpassing en modernisering van de staalindustrie voor 2016-2020 (het Dertiende Vijfjarenplan voor staal), dat vrijwel alle aspecten van de ontwikkeling van de industrie omvat, waaronder doelen voor de productiecapaciteit,

([34]) Zie het rapport, hoofdstuk 14 over staal, hoofdstuk 15 over aluminium, hoofdstuk 16 over de chemische sector (waarvan een deel over rubber gaat) en hoofdstuk 12 over grondstoffen (met aanvullende informatie over rubber).

het moderniseren en waarborgen van een effectieve levering, herstructurering van de sector, financiële ondersteuning, kwantitatieve doelen en de geografische ligging van staalfabrieken. Evenzo voorziet het Dertiende Vijfjarenplan voor de chemische en petrochemische industrie (2016-2020) in strikte regulering van de chemische sector; hieronder vallen grondstoffen die worden gebruikt om materialen voor fietsen te maken, zoals rubber, lakken en kunststoffen.

(87) Daarnaast wordt de staalsector gekenmerkt door een grote aanwezigheid van staatsondernemingen. Meerdere grote producenten zijn in eigendom van de staat, en sommigen daarvan worden in het "Plan voor de aanpassing en modernisering van de staalindustrie voor 2016-2020" ([35]) specifiek genoemd als voorbeelden van de successen van het Twaalfde Vijfjarenplan (zoals Baosteel, Anshan Iron and Steel, Wuhan Iron and Steel enz.). Gedetailleerde regels voor staal zijn te vinden in talrijke plannen, richtsnoeren en andere op de staalsector gerichte documenten, die op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau worden gepubliceerd, zoals het "Plan voor de aanpassing en modernisering van de staalindustrie voor 2016-2020". In dit plan staat te lezen dat de staalindustrie "een belangrijke, fundamentele sector van de nationale economie en een hoeksteen van de natie is" ([36]).

(88) Het Dertiende Vijfjarenplan voor economische en sociale ontwikkeling ([37]) voorziet in steun aan ondernemingen die hoogwaardige soorten staalproducten produceren ([38]). Daarnaast is het gericht op het realiseren van kwaliteit, duurzaamheid en betrouwbaarheid van de producten door ondernemingen te ondersteunen die technologieën toepassen voor schone staalproductie, precisiewalsen en kwaliteitsverbetering ([39]).

(89) In de "Catalogus voor leidende beginselen voor herstructurering van de industrie (versie van 2011) (wijziging van 2013)" ([40]) ("de catalogus") worden ijzer en staal genoemd als industrieën die worden gestimuleerd. De stimuleringsmaatregelen in de catalogus zijn met name gericht op "[d]*e ontwikkeling en toepassing van technologieën voor hoogwaardiger, hoogkwalitatieve en verbeterde staalproducten, waaronder plaatstaal van hoge sterkte van ten minste 600 MPa voor auto's, hoogwaardig pijpleidingstaal voor transport van olie en gas, brede en dikke platen van hoge sterkte voor vaartuigen, staal voor de scheepsbouw, platen van middelmatige dikte van ten minste 420 MPa voor gebouwen, bruggen en andere constructies, staal voor hogesnelheidsspoorlijnen en zwarevrachtspoorlijnen, siliciumstaal met laag kernverlies en hoogmagnetische inductie, roest- en slijtagebestendig staal, hulpbronnenbesparend gelegeerd roestvrij staal (modern ferritisch roestvrij staal, roestvrij duplexstaal en roestvrij stikstofstaal), speciale stalen staven en walsdraad voor hoogwaardige basisonderdelen (hoogwaardige tandwielen, bouten in ten minste 12.9 kwaliteit, veren van hoge sterkte en lang meegaande lagers) en hoogwaardig speciaal gesmeed materiaal (onder meer staal voor gereedschap en mallen, roestvrij staal en staal voor machines)*". De toepasselijkheid van de catalogus werd bevestigd door het recente antisubsidieonderzoek naar bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, niet-gelegeerd staal of ander gelegeerd staal van oorsprong uit de VRC ([41]).

(90) Ook bij aluminium is er in de VRC sprake van krachtige staatsinmenging. Ten eerste wordt de aluminiumsector gekenmerkt door de dominantie van staatsondernemingen. Volgens schattingen zijn staatsondernemingen goed voor meer dan 50 % van de totale productie van primair aluminium in de VRC ([42]). Een recent onderzoek van de non-ferrometaalbranche in de VRC wijst eveneens in de richting van staatsondernemingen die een dominant aandeel op de binnenlandse markt hebben ([43]). Al wordt de groei in capaciteit in recente jaren deels toegeschreven aan particuliere bedrijven, een dergelijke groei is gewoonlijk deels ook te danken aan verschillende vormen van betrokkenheid van de (lokale) overheid, zoals het tolereren van illegale capaciteitsuitbreiding ([44]). Bovendien is de capaciteit van de aluminiumproductie onder de voornaamste staatsondernemingen eveneens gestegen, hoewel in mindere mate ([45]).

([35]) De volledige tekst van het plan is te vinden op de website van het MIIT: http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1652930/n3757016/c5353943/content.html

([36]) Inleiding tot het Plan voor de aanpassing en de verbetering van de staalindustrie.

([37]) Het Dertiende Vijfjarenplan voor economische en sociale ontwikkeling van de Volksrepubliek China (2016-2020), http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf

([38]) Rapport — hoofdstuk 14, blz. 349.

([39]) Rapport — hoofdstuk 14, blz. 352.

([40]) Catalogus voor leidende beginselen voor herstructurering van de industrie (versie 2011) (wijziging van 2013), vastgesteld bij besluit nr. 9 van de Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming van 27 maart 2011, en gewijzigd overeenkomstig het besluit van de Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming tot wijziging van de toepasselijke bepalingen van de catalogus voor leidende beginselen voor herstructurering van de industrie (versie 2011), vastgesteld bij besluit nr. 21 van de Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming van 16 februari 2013.

([41]) Zie overweging 56 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/969 van de Commissie van 8 juni 2017 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/649 van de Commissie tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 146 van 9.6.2017, blz. 17).

([42]) Australian Anti-Dumping Commission, *Aluminium Extrusions from China*, REP 248, blz. 79 (13 juli 2015).

([43]) Taube, M. (2017). *Analysis of Market Distortions in the Chinese Non-Ferrous Metals Industry*, Think!Desk, 24 april 2017, blz. 51.

([44]) Zie bijvoorbeeld een verslag over het falen van de provinciale overheid van Shandong om de uitbreiding van de capaciteit van de aluminiumproductie te beperken: https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzI2OTUyMzA0Nw==&mid=2247494318&idx=1&sn=9690ca50845c19f38eafff659516817a&chksm=eaddaba6ddaa22b071a5e2588aa787ed6f6a1a964ccae55c4d85c6f7ccbfcb5cedd3cdceac9d&scene=0&pass_ticket=JFplYZoDqNTFmOPYUGJbMwF0XlC1N3hAJ3EYPpsKx6rkt4fSeZ4TwIvB5BffX4du#rd (geraadpleegd op 22 februari 2019).

([45]) Rapport — hoofdstuk 15, blz. 387-388.

(91) Het Dertiende Vijfjarenplan voor de non-ferrometaalbranche heeft tot doel de reeks productsoorten die de Chinese aluminiumindustrie vervaardigt, te verbeteren, onder meer door innovatie te ondersteunen. Er wordt een oproep gedaan om het gemengde eigendomssysteem snel te ontwikkelen en de vitaliteit van de staatsondernemingen te stimuleren. Voorts voorziet het plan in de mogelijkheid om voorraden van non-ferrometalen aan te leggen en het zeker stellen van hulpbronnen, waaronder aluminium, te verbeteren en worden er specifieke kwantitatieve doelen gesteld om het energieverbruik terug te dringen, terwijl het aandeel van gerecycled aluminium in de productie en de bezettingsgraad zullen toenemen ([46]).

(92) Daarnaast voorziet het plan in structurele aanpassingen met een strengere controle op nieuwe smeltfaciliteiten en de verwijdering van verouderde capaciteit. Het zorgt voor de geografische verdeling van verwerkingsinstallaties, richt zich op projecten om de exploitatie van bauxiet en aluminiumoxide te vergroten en heeft betrekking op het beleid inzake de levering en prijsstelling van elektriciteit ([47]).

(93) Andere beleidsdocumenten voor de aluminiumsector zijn de Standaardvoorwaarden voor de aluminiumindustrie, die door het Ministerie van Industrie en Informatietechnologie ("het MIIT") zijn gepubliceerd; Toegangsvoorwaarden voor de aluminiumindustrie van de Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming ("NDRC") en Richtsnoeren voor een snellere herstructurering van de aluminiumsector ([48]) van de NDRC.

(94) Uit de talrijke plannen, richtlijnen en andere documenten met betrekking tot aluminium op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau blijkt dus duidelijk hoe groot het ingrijpen van de Chinese overheid in de aluminiumsector is ([49]).

(95) Daarom is vastgesteld dat het Chinese overheidsbeleid de vrije marktwerking met betrekking tot de productie van rijwielen en de in die sector gebruikte grondstoffen beïnvloedt. Dergelijke maatregelen belemmeren de normale marktwerking.

3.3.2.6. Verstoringen van betekenis overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), vierde streepje, van de basisverordening: het ontbreken, de discriminerende toepassing of de ontoereikende handhaving van faillissements-, vennootschaps- of eigendomswetgeving

(96) Volgens de beschikbare informatie blijkt het Chinese faillissementsstelsel niet in staat te zijn om zijn eigen hoofddoelstellingen te realiseren, zoals het eerlijk voldoen van vorderingen en schulden en de bescherming van de wettige rechten en belangen van crediteuren en debiteuren. Dit lijkt zijn oorsprong te hebben in het feit dat het Chinese faillissementsrecht, ook al berust het formeel op soortgelijke beginselen als die van het overeenkomstige recht in andere landen, wordt gekenmerkt door structureel ontoereikende handhaving. Het aantal faillissementen is nog altijd opvallend laag in verhouding tot de omvang van de economie van het land, niet in de laatste plaats doordat de insolventieprocedures lijden aan een aantal tekortkomingen die in de praktijk ontmoedigen om een faillissementsaanvraag in te dienen. Bovendien blijft de staat een vooraanstaande en actieve rol in de insolventieprocedures spelen, met vaak een directe invloed op de uitkomst ervan ([50]).

(97) Daarnaast zijn de tekortkomingen van het systeem van eigendomsrechten met name evident met betrekking tot de eigendom van grond en het recht op het gebruik van grond in de VRC ([51]). Alle grond is eigendom van de Chinese staat (landbouwgrond in collectieve eigendom en stedelijke grond in staatseigendom). Uitsluitend de staat beslist over de toewijzing ervan. Er zijn wettelijke bepalingen waarmee wordt beoogd de rechten op het gebruik van grond op transparante wijze en tegen marktprijzen toe te wijzen, bijvoorbeeld door invoering van biedprocedures. Het komt echter regelmatig voor dat deze bepalingen niet worden nageleefd, waarbij sommige kopers hun grond kosteloos of onder de marktkoers verkrijgen ([52]). Bovendien streven de autoriteiten bij het toewijzen van grond vaak specifieke politieke doelen na, waaronder de uitvoering van de economische plannen ([53]).

([46]) Rapport — hoofdstuk 12, blz. 275-282.
([47]) Rapport — hoofdstuk 15, blz. 378-382, 390.
([48]) Rapport — hoofdstuk 15, blz. 386.
([49]) Rapport — hoofdstuk 15, blz. 377-387.
([50]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 138-149.
([51]) Rapport — hoofdstuk 9, blz. 216.
([52]) Rapport — hoofdstuk 9, blz. 213-215.
([53]) Rapport — hoofdstuk 9, blz. 209-211.

(98) Derhalve lijkt de Chinese faillissements- en eigendomswetgeving niet naar behoren te functioneren, wat leidt tot verstoringen door het op de been houden van insolvente bedrijven en als het gaat om het aanbieden en verwerven van grond in de VRC. Deze wetgeving is ook van toepassing op fietsen, met inbegrip van de producenten-exporteurs van het onderzochte product. De Commissie heeft met name in een eerder onderzoek vastgesteld dat voor de producenten van elektrische fietsen, een sector die grotendeels valt onder dezelfde beleidsinstrumenten als rijwielen (bijvoorbeeld het Dertiende Vijfjarenplan voor de rijwiel- en elektrischefietsenindustrie), grondgebruiksrechten ter beschikking zijn gesteld tegen een minder dan toereikende vergoeding ([54]). Uit recent onderzoek naar andere sectoren is eveneens gebleken dat grondgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende vergoeding zijn toegewezen ([55]).

(99) In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat er sprake was van discriminerende toepassing of ontoereikende handhaving van de faillissements- en eigendomswetgeving in de rijwielsector, ook ten aanzien van het onderzochte product.

3.3.2.7. Verstoringen van betekenis overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), vijfde streepje, van de basisverordening: verstoringen van loonkosten

(100) Een systeem van marktgebaseerde lonen kan zich in de VRC niet volledig ontwikkelen, omdat werknemers en werkgevers worden belemmerd in hun recht op collectieve organisatie. De VRC heeft een aantal kernverdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) niet geratificeerd, met name de verdragen betreffende de vrijheid van vereniging en collectieve onderhandelingen ([56]). Krachtens het nationale recht is er slechts één vakbondsorganisatie actief. Deze organisatie is echter onvoldoende onafhankelijk van de overheidsinstanties en zij is slechts in beperkte mate bij collectieve onderhandelingen en de bescherming van de rechten van werknemers betrokken ([57]). Bovendien wordt de mobiliteit van werknemers in China beperkt door het systeem van registratie van huishoudens, waarbij de toegang tot het volledige scala van socialezekerheids- en andere voorzieningen is beperkt tot de lokale inwoners van een bepaald administratief gebied. Dit leidt er doorgaans toe dat werknemers die niet als lokale ingezetene zijn geregistreerd, zich in een kwetsbare werkgelegenheidssituatie bevinden en een lager inkomen ontvangen dan de houders van de ingezetenenregistratie ([58]). Dit alles leidt tot de verstoring van loonkosten in de VRC.

(101) Uit niets in het dossier van dit onderzoek blijkt dat de rijwielsector niet onder het beschreven Chinese stelsel van arbeidswetgeving valt. De rijwielsector lijkt derhalve zowel direct (tijdens het vervaardigen van het onderzochte product) als indirect (bij de toegang tot kapitaal of basisproducten van bedrijven die tot hetzelfde arbeidssysteem in de VRC behoren) met verstoringen van loonkosten te maken te hebben.

(102) Op grond van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat er in de rijwielsector sprake is van verstoring van de loonkosten, ook ten aanzien van het onderzochte product.

3.3.2.8. Verstoringen van betekenis overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder b), zesde streepje van de basisverordening: toegang tot financiering door instellingen die de doelstellingen van het overheidsbeleid uitvoeren of anderszins in hun werking niet onafhankelijk zijn ten opzichte van de staat

(103) Wat betreft de toegang tot kapitaal voor bedrijven in de VRC, is er sprake van diverse verstoringen.

([54]) Zie de overwegingen 503 tot en met 515 van 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) (C/2019/43).

([55]) Zie de overwegingen 478 tot en met 493 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1690 van de Commissie van 9 november 2018 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1579 van de Commissie tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163 (PB L 283 van 12.11.2018, blz. 1) (C/2018/7349).

([56]) Rapport — hoofdstuk 13, blz. 332-337.

([57]) Rapport — hoofdstuk 13, blz. 336.

([58]) Rapport — hoofdstuk 13, blz. 337-341.

(104) Ten eerste wordt het Chinese financiële stelsel gekenmerkt door een sterke positie van staatsbanken ([59]), die bij het verlenen van toegang tot financiering rekening houden met andere criteria dan de economische levensvatbaarheid van een project. Net als niet-financiële staatsondernemingen blijven de banken verbonden met de staat, niet alleen via de eigendomsrelatie maar ook via persoonlijke betrekkingen (de hoogste bestuurders van de grote financiële instellingen in handen van de overheid worden in laatste instantie door de CCP benoemd) ([60]), en zij voeren, wederom net als niet-financiële staatsondernemingen, geregeld overheidsbeleid uit. Hiermee voldoen de banken aan een uitdrukkelijke wettelijke verplichting om te handelen in overeenstemming met de behoeften van de nationale economische en sociale ontwikkeling en overeenkomstig het industriebeleid van de staat ([61]). Daarbij komen nog aanvullende bestaande regels, die geldmiddelen naar sectoren leiden die volgens de overheid moeten worden gestimuleerd of anderszins als belangrijk zijn aangemerkt ([62]).

(105) Hoewel wordt erkend dat er mogelijk verschillende wettelijke instrumenten zijn waarin wordt verwezen naar de noodzaak tot het in acht nemen van normaal gedrag van banken en prudentiële voorschriften, zoals het onderzoeken van de kredietwaardigheid van de kredietnemer, blijkt uit het desbetreffende bewijsmateriaal dat deze bepalingen bij de toepassing van de verschillende wettelijke instrumenten slechts een secundaire rol spelen ([63]). In eerdere handelsbeschermingsonderzoeken werd op basis van de bevindingen dezelfde conclusie getrokken ([64]).

(106) Voorts zijn obligatie- en kredietratings dikwijls om verscheidene redenen verstoord, onder meer omdat de risicobeoordeling wordt beïnvloed door het strategische belang dat een bedrijf voor de Chinese overheid heeft, en door de kracht die uitgaat van een impliciete garantie van de overheid. Ramingen geven sterk de indruk dat Chinese kredietratings systematisch overeenkomen met lagere internationale ratings ([65]).

(107) Dit leidt ertoe dat gemakkelijker kredieten worden verstrekt aan staatsondernemingen, grote particuliere bedrijven met goede connecties en bedrijven in belangrijke sectoren van de industrie, wat impliceert dat de beschikbaarheid en de kosten van kapitaal niet voor alle marktdeelnemers gelijk zijn.

(108) Ten tweede worden de kredietkosten kunstmatig laag gehouden om de groei van investeringen te stimuleren. Dit heeft geleid tot een buitensporig gebruik van kapitaalinvesteringen met een steeds lager rendement. Dit wordt geïllustreerd door de recente groei van de bedrijfsschuld in de overheidssector ondanks een scherpe daling van de winstgevendheid, waaruit blijkt dat de mechanismen in het bankwezen niet volgens normale commerciële beginselen reageren.

(109) Ten derde zijn de prijssignalen, ondanks de liberalisering van de nominale rente in oktober 2015, nog steeds niet het resultaat van de vrije marktwerking, maar worden zij beïnvloed door verstoringen die door de overheid zijn veroorzaakt. Het aandeel leningen tegen of onder de benchmarkrente vormt namelijk nog steeds 45 % van alle leningen en het lijkt erop dat er steeds meer van gerichte kredieten gebruik wordt gemaakt, omdat het aandeel daarvan sinds 2015 fors is toegenomen ondanks de verslechterende economische omstandigheden. Kunstmatig lage rentetarieven leiden tot te lage prijzen en daarmee tot een te hoog gebruik van kapitaal.

(110) De algehele kredietgroei in de VRC duidt erop dat de toewijzing van kapitaal minder doeltreffend plaatsvindt dan voorheen, zonder aanwijzingen voor kredietschaarste die in een niet-verstoorde marktomgeving te verwachten zouden zijn. Als gevolg daarvan is het aantal niet-renderende leningen de afgelopen jaren snel gestegen. Geconfronteerd met een situatie van toenemende risicovolle schulden, heeft de Chinese overheid ervoor gekozen wanbetalingen te voorkomen. Als gevolg hiervan is het probleem van oninbare vorderingen aangepakt door schulden door te rollen, wat heeft geleid tot het ontstaan van zogeheten "zombie"-ondernemingen, of door de eigendom van de schuld over te dragen (bv. via fusies of schuldconversies), zonder dat daarbij noodzakelijkerwijs het totale schuldprobleem werd verholpen of de onderliggende oorzaken van dat probleem werden weggenomen.

(111) Ondanks de stappen die recentelijk zijn gezet om de markt te liberaliseren, wordt het systeem van bedrijfskredieten in de VRC in essentie beïnvloed door belangrijke systemische problemen en verstoringen als gevolg van de voortdurende allesbepalende rol van de staat op de kapitaalmarkten.

([59]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 114-117.
([60]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 119.
([61]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 120.
([62]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 121-122, 126-128, 133-135.
([63]) Rapport, ibid.
([64]) Rapport — hoofdstuk 14, blz. 362-363, waarin een lijst is opgenomen van EU-handelsbeschermingsonderzoeken (betreffende bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China en betreffende bepaalde organisch beklede staalproducten van oorsprong uit de Volksrepubliek China), evenals handelsbeschermingsonderzoeken die zijn verricht door de Australische, Canadese, Indiase of Amerikaanse autoriteiten.
([65]) Rapport — hoofdstuk 6, blz. 127, met name met betrekking tot de raming van het IMF.

(112) Uit niets in het dossier van dit onderzoek blijkt dat de rijwielproducenten en/of de leveranciers van grondstoffen en andere basisproducten geen baat hebben bij dit financiële stelsel. Uit het recente onderzoek naar producenten van elektrische fietsen, die onder dezelfde beleidsinstrumenten als rijwielproducenten vallen (zie de overwegingen 80 en 81), bleek zelfs dat zij profiteerden van preferentiële leningen ([66]), preferentiële financiering en verzekering (exportkredietverzekering) ([67]), belastingvrijstelling van inkomsten uit dividenden tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen ([68]) en subsidieprogramma's ([69]). Voorts zijn in het dossier van het huidige onderzoek bewijzen te vinden die aantonen dat enkele van de medewerkende producenten tijdens het onderzoektijdvak leningen ontvingen. Die laatste vorm van ondersteuning en het hierboven beschreven aanzienlijke overheidsingrijpen in het financiële stelsel in het algemeen, leidt er dan ook toe dat de marktomstandigheden op alle niveaus ernstig worden beïnvloed.

(113) In het licht van het voorgaande heeft de Commissie geconcludeerd dat de rijwielproducenten toegang hadden tot financiering door instellingen die de doelstellingen van het overheidsbeleid uitvoeren of anderszins in hun werking niet onafhankelijk zijn ten opzichte van de staat.

3.3.2.9. Systemische aard van de beschreven verstoringen

(114) De Commissie heeft opgemerkt dat de in het rapport beschreven verstoringen niet beperkt blijven tot een specifieke bedrijfstak. Integendeel, uit het beschikbare bewijs blijkt dat de feiten en kenmerken van het Chinese systeem, zoals hierboven beschreven in de punten 3.3.2.1-3.3.2.5 en in deel A van het rapport, van toepassing zijn op het hele land en alle sectoren van de economie. Hetzelfde geldt voor de beschrijving van de productiefactoren zoals hierboven beschreven in de punten 3.3.2.6 tot en met 3.3.2.8 en in deel B van het rapport.

(115) Om rijwielen te produceren, is een breed scala aan basisproducten nodig. Wanneer de rijwielproducenten deze basisproducten aankopen of daarvoor een contract sluiten, zijn de prijzen die zij betalen (en die zij als kosten registreren), duidelijk blootgesteld aan dezelfde systeemverstoringen als hierboven genoemd. Zo zetten leveranciers van basisproducten bijvoorbeeld arbeidskrachten in die aan de verstoringen onderhevig zijn. Zij kunnen geld lenen dat onderhevig is aan de verstoringen in de financiële sector/kapitaaltoewijzing. Daarnaast zijn zij onderworpen aan het planningssysteem dat van toepassing is op alle overheidsniveaus en sectoren.

(116) Bijgevolg kunnen niet alleen de binnenlandse verkoopprijzen van fietsen niet worden gebruikt, maar geven ook alle kosten voor basisproducten (met inbegrip van grondstoffen, energie, grond, financiering, arbeid enz.) een vertekend beeld, omdat de prijsvorming ervan wordt beïnvloed door aanzienlijk overheidsingrijpen, zoals beschreven in de delen A en B van het 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.

3.3.2.10. Conclusie

(117) Uit de analyse in de punten 3.3.2.2 tot en met 3.3.2.9, met onder meer een bestudering van al het beschikbare bewijs voor het ingrijpen door de VRC in haar economie in het algemeen en in de rijwielsector (inclusief het onderzochte product), is gebleken dat prijzen of kosten, waaronder de kosten van grondstoffen, energie en arbeid, niet door de vrije marktwerking tot stand komen, omdat zij worden beïnvloed door aanzienlijk overheidsingrijpen in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening. Op grond hiervan, en bij gebrek aan medewerking van de Chinese overheid en gezien de beperkte informatie die de producenten-exporteurs in de VRC over deze kwesties hebben verschaft, kwam de Commissie tot de conclusie dat het in dit geval niet passend is van de binnenlandse prijzen en kosten gebruik te maken om de normale waarde vast te stellen.

(118) Daarom heeft de Commissie de normale waarde uitsluitend berekend aan de hand van de 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 geschikt representatief land, conform artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening, zoals in het volgende punt wordt besproken. De Commissie wees erop dat niet is aangevoerd dat bepaalde binnenlandse kosten niet verstoord zouden zijn in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder a), derde streepje, van de basisverordening.

([66]) Zie de overwegingen 175 tot en met 346 van 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) (C/2019/43).

([67]) Zie de overwegingen 347 tot en met 367, ibid.

([68]) Zie de overwegingen 551 tot en met 557, ibid.

([69]) Zie de overwegingen 562 tot en met 575, ibid.

3.3.2.11. Opmerkingen van de CCCME over het bestaan van verstoringen van betekenis

(119) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat de analyse van de Commissie inzake verstoringen van betekenis macroscopisch en algemeen was. In de eerste plaats was de CCCME van mening dat een socialistische markteconomie in essentie een markteconomie is met kenmerken van een gewone markteconomie, die ondernemingen volledige autonomie geeft om operationele beslissingen te nemen, waaronder de prijsstelling. De CCCME voerde verder aan dat de Chinese overheid gebruikmaakt van controle op macro-economisch niveau om een stabiele nationale economie te waarborgen, maar dat dit niet verkeerd moet worden geïnterpreteerd als ingrijpen van de overheid in individuele ondernemingen, en geen invloed heeft op de kosten of de prijzen van hun producten.

(120) In de tweede plaats is de CCCME het er niet mee eens dat er sprake is van sterke bemoeienis door de Chinese overheid op de markt voor aluminium, staal, rubber en chemische stoffen. Zelfs als er sprake is van verstoringen op deze markten, geldt dit niet voor de markt voor rijwielonderdelen, aangezien voor de vervaardiging van deze onderdelen grondstoffen in verschillende verwerkingsstadia een rol spelen en de prijs ervan wordt beïnvloed door andere factoren, zoals de specifieke technische kenmerken van de rijwielen en de vraag van individuele afnemers. Eventuele verstoringen op de markten voor aluminium, staal, rubber en chemische stoffen zouden dan ook geen invloed hebben op de prijzen van rijwielonderdelen.

(121) In de derde plaats was de CCCME van mening dat het bestaan van een subsidie niet als bewijs voor het bestaan van een marktverstoring mag worden gebruikt, omdat subsidies voorkomen in veel andere landen die als volwaardige landen met een markteconomie worden beschouwd. De CCCME merkt ook op dat de bevindingen inzake subsidies in de zaak betreffende elektrische fietsen ([70]) onredelijk zijn.

(122) In haar opmerkingen voerde de CCCME verder aan dat zowel de markt voor rijwielen als die voor rijwielonderdelen vrije markten zonder staatsinmenging zijn, aangezien veel producenten van rijwielen en rijwielonderdelen in particuliere handen zijn of de vorm hebben van ondernemingen met een buitenlandse kapitaaldeelneming. De CCCME voegde hieraan toe dat er, zelfs als een aantal ondernemingen staatseigendom is of de staat er een belang in heeft, geen verschil bestaat met andere ondernemingen dat van invloed zou kunnen zijn op de prijzen van rijwielen of rijwielonderdelen, aangezien alle marktdeelnemers zich moeten houden aan dezelfde regels en voorschriften, zoals btw-afdrachten en afdrachten voor gezondheidszorg en pensioenen.

(123) Als eerste merkte de Commissie op dat de CCCME haar beweringen niet staafde met enig bewijs tot weerlegging van de in deze afdeling opgenomen bewijzen voor het bestaan van verstoringen van betekenis in de VRC in het algemeen en in de rijwielindustrie en de sectoren van de toeleveranciers in het bijzonder. De argumenten van de CCCME kunnen derhalve meteen volledig als ongegrond worden afgewezen.

(124) Toch herinnerde de Commissie er nog aan dat bij de beoordeling van het bestaan van verstoringen van betekenis op grond van artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening het mogelijke effect moet worden onderzocht van een of meer van de daarin vermelde elementen op de prijzen en kosten van het betrokken product in het land van uitvoer. Conclusies ten aanzien van verstoringen van betekenis in de zin van artikel 2, lid 6 bis, onder a), moeten worden getrokken op basis van al het beschikbare bewijsmateriaal waaruit blijkt dat die elementen een mogelijk effect hebben op de prijzen en de kosten. De Commissie merkte op dat de CCCME zelf heeft toegegeven dat de Chinese overheid zeggenschap uitoefent om een stabiele nationale economie te waarborgen. Zoals in de punten 3.3.2.1 tot en met 3.3.2.9 naar voren is gebracht, heeft het interventionistische karakter van de Chinese overheid een direct en indirect effect op de kostenstructuur van ondernemingen en op de uiteindelijke prijzen. Uit de omvang van de interventies van de Chinese overheid in de rijwielsector wordt duidelijk dat er op zijn minst sprake was van een potentieel effect op de markt voor rijwielen en/of rijwielonderdelen.

(125) Wat de verstoringen op de grondstoffenmarkt betreft, heeft de Commissie bij punt 3.3.2.5 verschillende voorbeelden gegeven van specifieke overheidsmaatregelen op die markten waaruit blijkt dat er sprake is van verstoringen van betekenis. Ook hier merkte de Commissie op dat de CCCME geen enkel bewijs heeft geleverd dat op het tegendeel zou wijzen. Daarnaast wees de Commissie erop dat het bestaan van prijsverstorende elementen op de markten voor aluminium, staal, rubber en chemische stoffen op zijn minst leidt tot de mogelijke overdracht van die prijsverstoringen op de levering van verwerkte rijwielcomponenten die van deze grondstoffen gemaakt zijn, en dus wel van invloed is op de prijzen of de kosten van rijwielen. Behalve de bewering dat de — niet betwiste — verstoringen op het gebied van de grondstoffen geen effect hebben op de verwerkende industrie, heeft de CCCME geen bewijzen aangevoerd voor de stelling dat de rijwielindustrie geen gevolgen van deze verstoringen ondervindt.

([70]) 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.

(126) Wat het argument van de CCCME met betrekking tot subsidies betreft, benadrukte de Commissie dat subsidies slechts een van de indicatoren zijn voor prijs- en kostenverstoringen in een economie, aangezien zij een direct of indirect, feitelijk of potentieel effect hebben op die kosten en prijzen, die normaal gesproken voor de ontvangende ondernemingen en/of hun afnemers naar beneden gaan. Subsidies, zoals het verlenen van grondgebruiksrechten voor een ontoereikende prijs of de beschikbaarheid van preferentiële leningen en financieringen in een bepaalde sector, verlagen de kosten van de producent en hebben dus gevolgen voor de productiekosten en/of de prijzen van hun producten ([71]). Zoals de Commissie tevens opmerkte, is het feit dat de bevindingen in de zaak betreffende elektrische fietsen door de CCCME als onredelijk worden beschouwd van beperkt belang, aangezien het bestaan van subsidies in de vorm van de verlening van grondgebruiksrechten en preferentiële leningen consequent werd bevestigd in een aantal recente onderzoeken, niet alleen met betrekking tot elektrische fietsen maar in sectoren in de hele Chinese economie (zie overweging 98). Het argument van de CCCME dat ondernemingen in andere economieën ook van subsidies kunnen profiteren, doet niet ter zake in het kader van dit onderzoek, dat gaat over de situatie van het onderzochte product in de VRC en niet in abstracto over de subsidiesituatie in andere landen.

(127) Wat ten slotte het argument betreft dat een groot aantal rijwielproducenten in particuliere handen is, dat alle ondernemingen in de VRC aan vrije marktvoorwaarden onderworpen zijn en dat dezelfde regels van toepassing zijn op zowel particuliere ondernemingen als staatsbedrijven, merkte de Commissie op dat een van de elementen van artikel 2, lid 6 bis, onder b), van de basisverordening — een lijst met indicatoren voor verstoringen van betekenis in een economie — het feit is dat "de markt in kwestie voor een groot deel wordt bediend door ondernemingen die in handen zijn van de autoriteiten van het land van uitvoer, waarover deze zeggenschap hebben of waarop deze beleidstoezicht uitoefenen". Zoals uiteengezet in overweging 66, was het door een gebrek aan voldoende marktgegevens onmogelijk de precieze verhouding tussen staatsondernemingen en particuliere producenten van rijwielen in de VRC vast te stellen. Maar ook al overheersen staatsondernemingen in een bepaalde sector niet, staatseigendom is slechts een van de indicatoren van verstoringen van betekenis. Tot de andere in artikel 2, lid 6 bis, onder b), vermelde indicatoren behoren zeggenschap en beleidstoezicht door de staat, en aangezien hier op grote schaal sprake van is in de rijwielsector (zie punt 3.3.2.3), heeft de Commissie vastgesteld dat de gehele rijwielsector in de VRC gekenmerkt wordt door verstoringen van betekenis. Ten tweede sluit het feit dat zowel overheidsbedrijven als particuliere ondernemingen aan dezelfde regels en voorschriften zijn onderworpen, zoals btw-afdrachten en afdrachten voor gezondheidszorg en pensioenen, niet uit dat al die ondernemingen actief zijn in een omgeving die wordt gekenmerkt door verstoringen van betekenis die van invloed zijn op de kosten en prijzen van die ondernemingen.

(128) Op basis van het bovenstaande werden de argumenten van de CCCME met betrekking tot het bestaan van verstoringen van betekenis afgewezen.

3.3.3. *Representatief land*

3.3.3.1. Algemene opmerkingen

(129) De keuze van het representatieve land werd gebaseerd op de volgende criteria:

— *een niveau van economische ontwikkeling dat vergelijkbaar is met dat van de VRC. Hiertoe heeft de Commissie gebruikgemaakt van de databank van de Wereldbank ([72]) om landen te selecteren met een bruto nationaal inkomen dat vergelijkbaar is met dat van de VRC;*

— *vervaardiging van het onderzochte product in dat land ([73]);*

— *beschikbaarheid van de relevante openbare gegevens in dat land;*

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

(130) In de eerste mededeling over productiefactoren heeft de Commissie de belanghebbenden meegedeeld dat zij zes mogelijke representatieve landen had aangewezen, namelijk Brazilië, Mexico, Rusland, Servië, Thailand en Turkije, en heeft zij de belanghebbenden uitgenodigd om opmerkingen te maken en andere landen voor te stellen. In de tweede mededeling over productiefactoren heeft de Commissie de belanghebbenden meegedeeld dat Servië het geschikte representatieve land was.

([71]) Zie arrest van het Hof van 28 februari 2018, C-301/16 P.
([72]) World Bank Open Data — Upper Middle Income, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income
([73]) Indien het onderzochte product in geen enkel land met een soortgelijk ontwikkelingsniveau wordt vervaardigd, kan er ook worden gekeken naar de fabricage van een product dat tot dezelfde algemene categorie en/of sector als het onderzochte product behoort.

3.3.3.2. Een niveau van economische ontwikkeling dat vergelijkbaar is met dat van de VRC

(131) Brazilië, Mexico, Rusland, Servië, Thailand en Turkije worden door de Wereldbank beschouwd als landen met een vergelijkbaar niveau van economische ontwikkeling als de VRC, dat wil zeggen dat zij alle worden ingedeeld als landen met "*hogere middeninkomens*" op basis van het bruto nationaal inkomen.

(132) In zijn opmerkingen over de eerste mededeling over productiefactoren waarschuwde de indiener van het verzoek dat de ernstige economische crisis waarmee Brazilië in het recente verleden te kampen had, gevolgen kan hebben voor de invoer van rijwielonderdelen en ertoe heeft geleid dat de rijwielproducenten op hun binnenlandse markt slechter presteerden.

(133) De Commissie heeft opgemerkt dat de indiener niet met bewijzen kon staven dat deze crisis gevolgen voor de invoer in Brazilië had of dat de Braziliaanse producenten daardoor in het binnenland stelselmatig slechter presteerden. De Commissie erkende dat de enige bekende rijwielproducent met openbaar beschikbare gegevens een negatief bedrijfsresultaat had, maar zij kon deze bevinding niet naar het land als geheel extrapoleren.

3.3.3.3. Vervaardiging van het onderzochte product in het representatieve land

(134) In alle zes in punt 3.3.3.2 aangewezen landen heeft de Commissie verscheidene producenten geïdentificeerd met producten die vallen onder NACE-code 3092 (nomenclatuur van de economische activiteiten van de Unie), die betrekking heeft op de vervaardiging van rijwielen ([74]).

(135) In zijn opmerkingen over de eerste mededeling over productiefactoren wees de indiener van het verzoek erop dat in Rusland energiesubsidies beschikbaar zijn en dat deze gevolgen kunnen hebben voor de productie van energie-intensief materiaal, zoals aluminium, dat bij de vervaardiging van rijwielen wordt gebruikt.

(136) De Commissie heeft opgemerkt dat de indiener geen bewijs voor het bestaan van deze subsidies leverde en evenmin voor de aanzienlijke gevolgen daarvan voor de productie van rijwielen. Het argument werd derhalve afgewezen.

(137) De indiener beweerde dat Servische producenten rijwielonderdelen betrekken uit de Unie (ongeveer 30 %), de VRC (ongeveer 30 %), andere Aziatische landen (ongeveer 30 %) en in eigen land (ongeveer 10 %), terwijl de Turkse producenten rijwielonderdelen kopen in de Unie (ongeveer 15 %), de VRC (ongeveer 30 %), andere Aziatische landen (ongeveer 30 %), in eigen land (ongeveer 20 %) en in andere landen (ongeveer 5 %).

(138) De Commissie heeft deze informatie gecontroleerd en bevestigd op grond van de Global Trade Atlas-databank ([75]) en beschouwde dit als een indicatie van open markten met gediversifieerde leveringsbronnen.

(139) De indiener heeft opgemerkt dat de Unie de douanerechten op de invoer van rijwielen uit Thailand heeft verhoogd (door de SAP-preferenties in 2015 in te trekken ([76])), waardoor de uitvoer van rijwielen vanuit Thailand naar de Unie afnam. De indiener stelde dat dit ernstige gevolgen had voor de prestaties van Thaise producenten, die grotendeels naar de Unie exporteren. De indiener beweerde ook dat de Thaise producenten verlies gingen lijden. Hij verstrekte evenwel geen gegevens over de winstgevendheid van Thaise producenten of over de omvang van hun uitvoer.

(140) De Commissie heeft geconstateerd dat de winstgevendheid van de in de mededeling van 4 juli genoemde twee Thaise producenten in 2016 positief was. De Commissie deed ook onderzoek naar ondernemingen in Thailand die rijwielen als nevenactiviteit produceren (namelijk onder secundaire NACE-code 3092), en stelde vast dat van de 93 ondernemingen waarvan de winst-en-verliesrekening in 2017 of 2016 in de Orbis-databank was opgenomen, er 76 winstgevend waren ([77]). Het bovengenoemde argument werd derhalve afgewezen.

3.3.3.4. Beschikbaarheid van de relevante openbare gegevens in het representatieve land

(141) Voor alle zes landen die in overweging 130 zijn aangewezen, werd de beschikbaarheid van openbare gegevens (en in het bijzonder openbare financiële gegevens van de producenten van het onderzochte product) nader door de Commissie gecontroleerd.

([74]) *Bron:* Orbis-databank, verstrekt door Bureau Van Dijk (https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo).
([75]) Global Trade Atlas — GTA (https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm).
([76]) Thailand werd per 1 januari 2015 geschrapt van de lijst van SAP-begunstigde landen als vermeld in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 978/2012 overeenkomstig Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 1421/2013 van de Commissie.
([77]) *Bron:* Orbis-databank, verstrekt door Bureau Van Dijk (https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo).

(142) De Commissie ging op zoek naar rijwielproducenten met openbaar beschikbare financiële gegevens op grond waarvan niet-verstoorde en redelijke bedragen voor de verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten ("VAA-kosten") en voor de winst kunnen worden vastgesteld. Zoals vermeld in de eerste en tweede mededeling over productiefactoren, heeft de Commissie uit de Orbis-databank ([78]) geput als bron van gegevens en geselecteerde ondernemingen met de primaire NACE-code 3092, om de analyse te beperken tot producenten die rijwielen als kernactiviteit hebben. Bovendien heeft de Commissie haar zoektocht beperkt tot ondernemingen met een openbare winst-en-verliesrekening voor de meest recente periode (2016 en 2017). Hierdoor bleef er in Brazilië 1 onderneming over, in Rusland 29 en in Servië 6. Vervolgens heeft de Commissie winstgevende bedrijven geselecteerd. Dit leidde tot de uitsluiting van de enige onderneming in Brazilië en van tien ondernemingen in Rusland, die in 2016 en 2017 een negatieve winstgevendheid vertoonden.

(143) Tot slot heeft de Commissie opgemerkt dat de 6 Servische ondernemingen openbaar beschikbare gegevens voor 2017 hadden, terwijl de 19 resterende Russische bedrijven slechts tot 2016 over zulke gegevens beschikten. Aangezien het tijdvak van het nieuwe onderzoek de laatste drie kwartalen van 2017 en het eerste kwartaal van 2018 bestrijkt, oordeelde de Commissie dat Servië een geschikt representatief land was.

(144) Daarom kondigde de Commissie in de tweede mededeling over productiefactoren aan alle belanghebbenden aan dat zij van plan was Servië als geschikt representatief land te gebruiken, mocht zij tot de conclusie komen dat aan alle voorwaarden was voldaan om de in artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening beschreven methode toe te passen. Met inachtneming van alle bovenstaande elementen en de opmerkingen van de partijen heeft de Commissie de keuze van een geschikt representatief land uiteindelijk op Servië laten vallen en de volgende zes ondernemingen geselecteerd met openbaar beschikbare financiële gegevens aan de hand waarvan niet-verstoorde en redelijke bedragen voor de VAA-kosten en voor winst kunnen worden vastgesteld overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder a), laatste alinea, van de basisverordening:

— *Capriolo d.o.o backa topola;*

— *Planet bike co. D.o.o., Beograd;*

— *Venera bike;*

— *Kripton company d.o.o backa topola;*

— *Crossbike;*

— *Cassini wheels d.o.o.*

3.3.3.5. Niveau van sociale en milieubescherming

(145) Aangezien was vastgesteld dat Servië op grond van deze factoren een geschikt representatief land was, hoefde er geen beoordeling van het niveau van sociale en milieubescherming plaats te vinden conform artikel 2, lid 6 bis, onder a), eerste streepje, laatste zin, van de basisverordening.

3.3.3.6. Conclusie

(146) Gezien de bovenstaande analyse voldeed Servië aan alle in artikel 2, lid 6 bis, onder a), eerste streepje, van de basisverordening vermelde criteria om als geschikt representatief land te worden beschouwd. In het bijzonder wordt het onderzochte product in Servië in aanzienlijke mate geproduceerd en is er voor dit land een volledige reeks gegevens over alle productiefactoren, de VAA-kosten en de winst beschikbaar.

3.3.4. *Vaste productiekosten, VAA-kosten en winst*

(147) Voor de berekening van de normale waarde heeft de Commissie de methode gehanteerd die wordt beschreven in de tweede mededeling over productiefactoren; daarbij heeft zij de VAA-kosten en de winst van de zes in overweging 144 genoemde bedrijven in Servië meegeteld, overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder a), vierde alinea, van de basisverordening.

(148) Bovendien heeft de Commissie van dezelfde onderneming een waarde voor de vaste productiekosten opgenomen om de kosten te verrekenen die niet vervat zijn in de bovengenoemde productiefactoren. Deze waarde werd geschat aan de hand van de verhouding tussen de vaste productiekosten boven de productiekosten die door de medewerkende producenten-exporteurs zijn opgegeven, en de respectieve niet-verstoorde productiekosten (het verbruik van grondstoffen, arbeid, energie en water) die volgens de in punt 3.3.8 beschreven methode zijn vastgesteld.

([78]) *Bron:* Orbis-databank, verstrekt door Bureau Van Dijk (https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo).

3.3.5. *Bronnen gebruikt om niet-verstoorde kosten vast te stellen*

(149) In de tweede mededeling over productiefactoren heeft de Commissie verklaard dat zij voor de berekening van de normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening gebruik zou maken van de Global Trade Atlas ("GTA") om de niet-verstoorde kosten van de meeste productiefactoren vast te stellen. Na de tweede mededeling over productiefactoren heeft de Commissie echter opgemerkt dat voor het tijdvak van het nieuwe onderzoek de informatie van de GTA over de invoer van rijwielonderdelen in Servië onvolledig was. Daarom heeft de Commissie via Eurostat de kosten van materiaal ([79]), elektriciteit en aardgas ([80]) en via de gegevensextractie van Bloomberg van het bureau voor de statistiek van de Republiek Servië de kosten van water ([81]) vastgesteld, en heeft zij met behulp van de financiële gegevens van de zes in overweging 144 genoemde Servische bedrijven de VAA-kosten en de winst bepaald.

(150) Zoals in punt 3.3.5 wordt toegelicht, werden de vaste productiekosten aan de VAA-kosten en de winst toegevoegd en gebaseerd op de verhouding tussen de vaste productiekosten boven de productiekosten die door de medewerkende producenten-exporteurs zijn opgegeven, en de respectieve niet-verstoorde productiekosten.

3.3.6. *Productiefactoren*

(151) In de eerste en tweede mededeling over productiefactoren heeft de Commissie getracht een eerste overzicht op te stellen van productiefactoren en bronnen met als doel deze te hanteren voor alle productiefactoren, zoals grondstoffen, energie en arbeid, die door producenten in de VRC bij de vervaardiging van het onderzochte product worden gebruikt.

(152) De Commissie heeft zich gebaseerd op de door de indiener van het verzoek verschafte gegevens en op de antwoorden op bijlage III bij het bericht van opening die door de zes oorspronkelijke medewerkende producten in de VRC werden verstrekt ([82]), om een complete lijst van factoren van de productie van rijwielen op te stellen.

(153) Om de Chinese en Servische nomenclatuur te kunnen vergelijken, heeft de Commissie, voor elke productiefactor, de bijbehorende zescijferige code van het geharmoniseerd systeem (GS) op het onderverdelingsniveau van dit systeem (zes cijfers) geïdentificeerd op basis van informatie die zowel door de indiener van het verzoek als door de medewerkende producenten in de VRC was verstrekt. De VRC, Servië en de Unie hanteren alle het geharmoniseerde systeem zodat de tariefcodes van alle drie overeenkomen.

(154) Op basis van alle door de indiener van het verzoek en de medewerkende producenten in de VRC verstrekte informatie zijn, waar van toepassing, de volgende productiefactoren en GS-codes vastgesteld:

Tabel 1

Productiefactor	GS-code	Invoerwaarde per eenheid
Volledig frame	8714 91	65,63 EUR/stuk
Kroon voor balhoofdbuis	8714 91	7,63 EUR/kg
Inzet voor frame	8714 91	7,63 EUR/kg
Hanger voor frame	8714 91	7,63 EUR/kg
Onderdelen voor montage op de balhoofdbuis	8714 91	7,63 EUR/kg
Juk voor frame	8714 91	7,63 EUR/kg
Framedriehoek	8714 91	7,63 EUR/kg
Frametoebehoren	8714 91	7,63 EUR/kg
Framebrug	8714 91	7,63 EUR/kg

([79]) http://comext.eurostat.ec.europa.eu/ANALYTICAL_S10_V17_ECAS/Analytical.html
([80]) https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/main-tables
([81]) https://www.bloomberg.com/
([82]) Op 4 juli 2018 had de onderneming Yong Yi haar medewerking aan het onderzoek nog niet opgezegd en daarom werd de in bijlage III verstrekte informatie als bron gebruikt.

Productiefactor	GS-code	Invoerwaarde per eenheid
Doos met toebehoren	8714 99	9,15 EUR/kg
Badge van gelegeerd metaal	8310 00	11,02 EUR/kg
Buis van gelegeerd aluminium	7608 20	4,78 EUR/kg
Voetsteun	8714 99	9,15 EUR/kg
Trapasonderdelen	8714 99	9,15 EUR/kg
Trapasset	8714 99	9,15 EUR/kg
Bracket	8714 99	9,15 EUR/kg
As van trapas	8714 99	9,15 EUR/kg
Tas	3923 21	2,20 EUR/kg
Bar-end	8714 99	9,15 EUR/kg
Mand	8714 99	9,15 EUR/kg
Bevestigingsbeugel mand	8714 99	9,15 EUR/kg
Accu	8714 99	9,15 EUR/kg
Bel	8306 10	12,47 EUR/kg
Rem	8714 94	7,48 EUR/kg
Remkabel	8714 94	7,48 EUR/kg
Behuizing remkabel	8714 99	9,15 EUR/kg
Binnenkabel rem	8714 94	7,48 EUR/kg
Remgreep	8714 94	7,48 EUR/kg
Draaipunt rem	8714 94	7,48 EUR/kg
Remkabel	8714 94	7,48 EUR/kg
Brug	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabelgeleider	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabelstopper	8714 99	9,15 EUR/kg
Carbon vorkblad	8714 91	7,63 EUR/kg
Bevestigingsmoer drager	7318 16	5,55 EUR/kg
Doos	4819 10	1,11 EUR/kg
Ketting	7315 11 of 8714 99	14,23 EUR/kg 9,15 EUR/kg

Productiefactor	GS-code	Invoerwaarde per eenheid
Kettingspanner	8714 99	9,15 EUR/kg
Bevestigingsbeugel kettingkast	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettingscherm	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettingkast	3926 90	8,93 EUR/kg
Bevestigingsbeugel kettingkast	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettingwiel	8714 96	7,41 EUR/kg
CKD-set	8714 99	9,15 EUR/kg
Golfkarton	4808 10	0,77 EUR/kg
Crankset	8714 99	9,15 EUR/kg
Decal	4821 10	7,77 EUR/kg
Derailleurkabel	8714 99	9,15 EUR/kg
Derailleurbeschermer	8714 99	9,15 EUR/kg
Schijf met gebruikershandleiding	8523 49	335,30 EUR/kg
Montagebeugel schijf	8714 94	7,48 EUR/kg
Schijfrem	8714 94	7,48 EUR/kg
Elektrisch toebehoren	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabeleindje voor handvat	8714 99	9,15 EUR/kg
Spatbord	8714 99	9,15 EUR/kg
Vork	8714 91	7,63 EUR/kg
Uiteinden achtervork	8714 91	7,63 EUR/kg
Versteller/derailleur (voor/achter)	8714 99	9,15 EUR/kg
Handvat	8714 99	9,15 EUR/kg
Stuur	8714 99	9,15 EUR/kg
Stuurpen	8714 99	9,15 EUR/kg
Balhoofd	8714 91 of 8714 99	7,63 EUR/kg 9,15 EUR/kg
Balhoofdbuis	7608 20	4,78 EUR/kg
Buizen van hoogwaardig staal	7304 51	1,97 EUR/kg
Naaf	8714 93	15,53 EUR/kg
Naafdop	8714 99	9,15 EUR/kg
Binnenband	4013 20	0,93 EUR/stuk

Productiefactor	GS-code	Invoerwaarde per eenheid
Scharnier	8714 99	9,15 EUR/kg
Standaard	8714 99	9,15 EUR/kg
Standaardplaat	8714 99	9,15 EUR/kg
Lampen	8512 10	3,20 EUR/kg
Slot	8301 40	14,33 EUR/kg
Handleiding	4911 10	1,95 EUR/kg
Ander toebehoren	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabelhoedje	8714 94	7,48 EUR/kg
Kabelhoedje voor rem	8714 94	7,48 EUR/kg
Verpakkingsmateriaal	3923 90	3,17 EUR/kg
Verpakkingstoebehoren	8714 99	9,15 EUR/kg
Lak	3208 20 of 3208 90	4,35 EUR/kg 3,81 EUR/kg
Lakfles	7010 90	0,45 EUR/kg
Pedaal	8714 96	8,93 paar
Snelsluiter	8714 99	9,15 EUR/kg
Bagagedrager	8714 99	9,15 EUR/kg
Reflectorbeugel	8714 99	9,15 EUR/kg
Reflector	3926 90	8,93 EUR/kg
Velg	8714 92	3,01 EUR/kg
Velgenset zonder binnen- en buitenband	8714 92	3,01 EUR/kg
Velglint	4012 90	3,22 EUR/kg
Klinknagel	7318 16	5,55 EUR/kg
Rotor	8714 94	7,48 EUR/kg
Rotor/toebehoren voor mand/toebehoren voor spatbord	8714 99	9,15 EUR/kg
Zadel	8714 95	6,15 EUR/kg
Schroef	7318 15	3,69 EUR/kg
Schroef/bout	7318 16	5,55 EUR/kg
Zadelklem	8714 99	9,15 EUR/kg
Zadelpenklem	8714 99	9,15 EUR/kg

Productiefactor	GS-code	Invoerwaarde per eenheid
Zadelpen	8714 99	9,15 EUR/kg
Brug staande achtervork	8714 99	9,15 EUR/kg
Versnellingshendel	8714 99	9,15 EUR/kg
Binnenkabel versteller	8714 99	9,15 EUR/kg
Buitenkabel versteller	8714 99	9,15 EUR/kg
Spaak	8714 92	3,01 EUR/kg
Spaakbeschermer	8714 99	9,15 EUR/kg
Sticker	3919 90	5,60 EUR/kg
Vering	8714 99	9,15 EUR/kg
Toebehoren vering	8714 99	9,15 EUR/kg
Buitenband	4011 50	2,75 EUR/stuk
Gereedschap	8714 99	9,15 EUR/kg
Buis	7608 20	4,78 EUR/kg
Ventiel	8714 99	9,15 EUR/kg
V-vormige spatbordstang	8714 99	9,15 EUR/kg
Bevestigingsmoer waterfles	7318 16	5,55 EUR/kg
Vrijloop	8714 93	15,53 EUR/kg
Wielsets	8714 93	15,53 EUR/kg
Trainingswiel	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabel	8714 94 of 8714 99	7,48 EUR/kg 9,15 EUR/kg
Arbeid		
Arbeidslonen in de productiesector	[n.v.t.]	1,49 EUR/uur of 3 396,84 EUR/jaar
Energie		
Elektriciteit	[n.v.t.]	0,06 EUR/kWh
Gas	[n.v.t.]	0,33 EUR/m³
Water	[n.v.t.]	2,28 EUR/m³

3.3.6.1. Grondstoffen

(155) Met het oog op de vaststelling van de niet-verstoorde prijs van grondstoffen, als geleverd aan de fabriekspoort van de producent, zoals bepaald in artikel 2, lid 6 bis, onder a), eerste streepje, van de basisverordening, heeft de Commissie de invoerprijzen in het representatieve land toegepast van elk materiaal dat de medewerkende producenten in de VRC gebruiken.

(156) Om de normale waarde te berekenen, moeten volgens de methode van de Commissie de invoerrechten van de productiefactoren en de in Servië ingevoerde grondstoffen, en de kosten van het binnenlands vervoer bij deze invoerprijzen worden opgeteld. Dit zou tot een hogere normale waarde leiden omdat de invoerprijzen van rijwielonderdelen door de invoerrechten verder zouden stijgen. Hierdoor zou de dumpingmarge nog hoger worden. Gezien de bevinding in overweging 178 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 en niet om de exacte omvang daarvan te bepalen, heeft de Commissie besloten dat de invoerrechten en het binnenlands vervoer geen aanpassingen behoeven.

3.3.6.2. Arbeid

(157) Uit de statistieken van de IAO kon informatie worden afgeleid over de maandsalarissen in de productiesector en de wekelijkse gewerkte uren in Servië voor het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Voor Ideal, dat het totale personeelssalaris voor het tijdvak van het nieuwe onderzoek opgaf, heeft de Commissie het individuele gemiddelde maandloon geëxtrapoleerd en dit vervangen door het gemiddelde maandloon van de IAO. Voor Oyama, dat lonen in manuren opgaf, heeft de Commissie eerst de maandelijkse arbeidsuren van de IAO-gegevens over arbeidsuren per week geëxtrapoleerd en vervolgens het gemiddelde maandloon door de gemiddelde arbeidsuren gedeeld; op die manier werd het gemiddelde loon per uur verkregen dat tot slot werd gebruikt in plaats van de door het bedrijf verstrekte informatie.

3.3.6.3. Elektriciteit en aardgas

(158) De prijzen van elektriciteit en aardgas voor professionele afnemers en met name voor middelgrote ondernemingen waren in Eurostat eenvoudig te raadplegen voor Servië ([83]), wat betreft het jaar 2017. De elektriciteitsprijs werd in euro per kWh en de gasprijs in euro per gigajoule opgegeven. De laatste had een vaste omrekeningskoers in kubieke meters, de maat die de medewerkende producenten in de VRC hanteerden om hun gasverbruik op te geven.

3.3.6.4. Water

(159) De gegevens voor het bepalen van de waterprijs werden ontleend aan de Bloomberg-databank in de serie Servië CPI Indexcijfer van consumentenprijzen voor de watervoorziening; voor januari 2019 was het bedrag 269,1 RSD.

3.3.7. *Berekeningen*

(160) Om de normale waarde te berekenen, heeft de Commissie de volgende twee stappen gezet.

(161) Ten eerste heeft de Commissie bepaald wat de niet-verstoorde productiekosten zijn. Hiertoe werd de gebruiksfactor van elke productiefactor vermenigvuldigd met de niet-verstoorde kosten ervan per eenheid. De gebruiksfactoren voor grondstoffen, arbeid, energie en water werden door de medewerkende producenten-exporteurs verstrekt. De niet-verstoorde kosten per eenheid waren de kosten zoals waargenomen in het representatieve land.

(162) Ten tweede heeft de Commissie de vaste productiekosten vastgesteld. Deze werden berekend aan de hand van de verhouding tussen de vaste productiekosten boven de productiekosten die door de medewerkende producenten-exporteurs waren opgegeven, en de respectieve niet-verstoorde productiekosten (het verbruik van grondstoffen, arbeid, energie en water) die volgens de in punt 3.3.6 beschreven methode zijn vastgesteld.

(163) Ten derde heeft de Commissie op de hierboven vermelde productiekosten de gemiddelde VAA-kosten en de winst van zes ondernemingen in Servië (Capriolo, Planet bike, Venera bike, Kripton, Crossbike en Cassini Wheels) toegepast. Zij werden vastgesteld op basis van openbaar beschikbare informatie over de jaarrekening 2017 van deze ondernemingen ([84]) en werden uitgedrukt in de volgende percentages:

— VAA-kosten ([85]) van 6,62 % toegepast op de som van de productiekosten en de vaste productiekosten, en

— een winst ([86]) van 10,05 % toegepast op de som van de productiekosten en de vaste productiekosten.

([83]) https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database
([84]) *Bron:* Orbis-databank, verstrekt door Bureau Van Dijk (https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo).
([85]) Berekend als gemiddelde van de exploitatieopbrengst minus de bedrijfswinst, minus de financiële winst, minus de kosten van verkochte goederen (materiaalkosten, personeelskosten, afschrijvingen).
([86]) Berekend als de winst vóór belastingen over de kosten van verkochte goederen (materiaalkosten, personeelskosten, afschrijvingen).

(164) Op basis daarvan heeft de Commissie de normale waarde per productsoort in het stadium af fabriek berekend overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening. Voor elke producent-exporteur werd een andere normale waarde vastgesteld.

(165) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat de Commissie bij het vaststellen van de niet-verstoorde normale waarde geen gegevens heeft gebruikt die door de medewerkende producenten-exporteurs waren verstrekt. De CCCME voerde aan dat, aangezien de VRC niet langer als een land zonder markteconomie wordt beschouwd, factoren als energiekosten, vaste productiekosten, VAA-kosten en winst niet door benchmarks zouden moeten worden vervangen. De CCCME voerde ook aan dat andere productiefactoren, zoals carbon (koolstof) frames, niet zouden moeten worden vervangen, aangezien de in deze frames gebruikte koolstof niet was genoemd als materiaal dat onderworpen is aan verstoringen van betekenis in de VRC.

(166) De Commissie merkte op dat de stelling dat zij bij de vaststelling van de niet-verstoorde normale waarde geen door de medewerkende producenten-exporteurs verstrekte gegevens zou hebben gebruikt, feitelijk onjuist is. Zoals vermeld in de overwegingen 150 en 161, heeft de Commissie gebruikgemaakt van de gebruiksfactoren voor materialen, arbeid, energie en water, alsmede van de verhouding tussen vaste en totale productiekosten, die alle door de medewerkende producenten-exporteurs waren opgegeven en door de Commissie zijn gecontroleerd.

(167) De Commissie merkte verder op dat het argument van de CCCME dat de VRC niet langer als een land zonder markteconomie wordt beschouwd, ook irrelevant is. De Commissie roept in herinnering dat in overweging 2 van de nieuwe antidumpingverordening duidelijk wordt gesteld dat *"[d]e onderhavige verordening […] de vaststelling of een WTO-lid al dan niet een markteconomie is, onverlet [dient] te laten, alsmede de voorwaarden zoals vastgesteld in de protocollen en overige instrumenten volgens welke landen zijn toegetreden tot de Overeenkomst van Marrakesh tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie van 15 april 1994"* ([87]). Aangezien de nieuwe antidumpingwetgeving geen onderscheid meer maakt tussen markteconomieën en niet-markteconomieën, heeft dit argument van de CCCME geen rechtsgrondslag die van toepassing is op dit onderzoek. Artikel 2, lid 6 bis, van de basisverordening wordt per geval toegepast, waarbij rekening wordt gehouden met alle beschikbare gegevens over het land van uitvoer.

(168) Daarnaast merkte de Commissie op dat in artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening wordt bepaald dat het bestaan van marktverstoringen van betekenis het gebruik van binnenlandse kosten en prijzen ongeschikt maakt, en dat de normale waarde derhalve uitsluitend moet worden berekend aan de hand van productie- en verkoopkosten waarin niet-verstoorde prijzen of benchmarks tot uitdrukking komen. In de basisverordening is ook bepaald dat de normale waarde een niet-verstoord en redelijk bedrag voor VAA-kosten en voor winst moet omvatten. Het gebruik van binnenlandse kosten in die context is alleen mogelijk wanneer op basis van nauwkeurig en passend bewijsmateriaal is vastgesteld dat die kosten niet verstoord zijn, en met name op basis van bewijsmateriaal dat overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder c), door belanghebbenden is verstrekt. De CCCME heeft geen bewijsmateriaal verstrekt dat daarop wees.

(169) Ten slotte merkte de Commissie nog op dat geen van de drie in de steekproef opgenomen medewerkende producenten in de VRC had beweerd dat ook maar enige productiefactor voor niet-verstoorde prijzen was verkregen.

(170) Dit argument werd derhalve afgewezen.

3.3.8. *Uitvoerprijs*

(171) Van de beide in de steekproef opgenomen producenten/groepen producenten in de VRC die het onderzochte product in het tijdvak van het nieuwe onderzoek te koop aanboden, verkocht de een het product rechtstreeks aan onafhankelijke afnemers en de ander via verbonden handelaren.

(172) De uitvoer van het onderzochte product door de producenten-exporteurs vond ofwel rechtstreeks naar onafhankelijke afnemers in de Unie ofwel via een handelaar plaats. Daarom was de uitvoerprijs gebaseerd op de werkelijk betaalde of te betalen prijzen van het onderzochte product dat met het oog op uitvoer naar de Unie werd verkocht, overeenkomstig artikel 2, lid 8, van de basisverordening.

([87]) Verordening (EU) 2017/2321 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 tot wijziging van Verordening (EU) 2016/1036 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie, en Verordening (EU) 2016/1037 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie (PB L 338 van 19.12.2017, blz. 1).

(173) Zoals vermeld in overweging 46, heeft een van de in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs de Commissie niet zijn verkoopprijzen verstrekt voor de verkoop die via een verbonden handelaar is gedaan aan de eerste onafhankelijke afnemer (verkoop aan de Unie en aan de rest van de wereld). Om de uitvoerprijs voor die groep producenten-exporteurs te bepalen, gebruikte de Commissie daarom op grond van de beste beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening uitsluitend transacties waarvan de prijs voor de onafhankelijke afnemer kon worden vastgesteld.

3.3.9. *Vergelijking*

(174) De Commissie heeft de door berekening vastgestelde normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 6 bis, onder a), van de basisverordening met de uitvoerprijs vergeleken in het stadium af fabriek.

(175) Waar dat voor een billijke vergelijking gerechtvaardigd was, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 2, lid 10, van de basisverordening op de uitvoerprijs een correctie toegepast voor verschillen die van invloed zijn op de vergelijkbaarheid van de prijzen. Er zijn correcties toegepast voor de kosten van binnenlands vervoer, lading, overlading, lossing en aanverwante kosten, krediet- en bankkosten.

(176) Voorts werd voor een van de producenten-exporteurs de uitvoerprijs gecorrigeerd overeenkomstig artikel 2, lid 10, onder i), van de basisverordening door daarvan commissies over de verkoop via een handelaar af te trekken. De berekening van de commissies was gebaseerd op de VAA-kosten van de handelaar en een redelijke winstmarge. Bij het toepassen van een correctie op de winst hanteerde de Commissie het niveau dat was vastgesteld in het onderzoek waarin de actuele hoogte van de rechten werd bepaald.

3.3.9.1. Dumpingmarge

(177) De Commissie heeft de gewogen gemiddelde normale waarde van elke soort van het soortgelijke product vergeleken met de gewogen gemiddelde uitvoerprijs van de overeenkomstige soort van het betrokken product, zoals bepaald in artikel 2, leden 11 en 12, van de basisverordening.

(178) Op basis hiervan bedroeg de gewogen gemiddelde dumpingmarge, uitgedrukt in procenten van de cif-prijs, grens Unie, vóór inklaring, 2,56 % voor Ideal en 49,82 % voor Oyama.

3.3.9.2. Dumping door de niet-medewerkende producenten-exporteurs

(179) De Commissie heeft tevens de gemiddelde dumpingmarge voor de niet-medewerkende producenten-exporteurs berekend. Gezien de geringe mate van medewerking van de VRC als besproken in punt 3.2, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening de beschikbare gegevens gehanteerd.

(180) Ten eerste heeft de Commissie de normale waarde vastgesteld aan de hand van de gemiddelde normale waarde van de twee medewerkende producenten-exporteurs/groepen producenten.

(181) Ten tweede heeft de Commissie de uitvoerprijs vastgesteld op basis van Eurostat-gegevens na aftrek van de uitvoer van de beide medewerkende producenten-exporteurs. Om een vergelijking te kunnen maken, heeft de Commissie een correctie toegepast op de uitvoerprijs af fabriek op grond van de gemiddelde geverifieerde correcties, inclusief de vervoerskosten, van de twee medewerkende producenten-exporteurs.

(182) Op basis hiervan bedroeg de gewogen gemiddelde dumpingmarge, uitgedrukt in procenten van de cif-prijs, grens Unie, vóór inklaring, 206 %. Deze dumpingmarge zou hoger zijn geweest als de normale waarde van de medewerkende producenten-exporteurs was gecorrigeerd voor de kosten van het binnenlands vervoer en de invoerrechten voor Servië, zoals vermeld in overweging 156.

(183) Om alle beste beschikbare gegevens te gebruiken overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening, heeft de Commissie als alternatief de dumpingmarge berekend aan de hand van de gemiddelde door berekening vastgestelde normale waarde die in de klacht was vermeld. Uitgangspunt hierbij was dat Turkije het representatieve land vormde. Ondanks dat deze alternatieve normale waarde slechts de belangrijkste productiefactoren omvatte (15 tot 20, afhankelijk van het rijwieltype), bedroeg de resulterende dumpingmarge 86 %.

(184) Het lijdt derhalve geen twijfel dat de dumping in het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd voorgezet.

3.3.9.3. Conclusie

(185) De Commissie heeft derhalve geconcludeerd dat de dumping in het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd voortgezet.

3.4. **Waarschijnlijkheid dat dumping uit de VRC wordt voortgezet**

(186) Om de waarschijnlijkheid van voortzetting van dumping vast te stellen, werden door de Commissie de volgende elementen onderzocht: de productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie.

3.4.1. *Productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC*

(187) Volgens de China Bicycle Association bedroeg de totale rijwielproductie in 2017 80 miljoen eenheden.

(188) Voorts rapporteerden de vijf medewerkende ondernemingen in het tijdvak van het nieuwe onderzoek een bezettingsgraad tussen 38 % en 96 % (d.w.z. een gewogen gemiddelde van 68 %). Gezien de geringe mate van medewerking heeft de Commissie overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening de beste beschikbare gegevens gehanteerd, op basis waarvan de totale capaciteit op 117 miljoen rijwielen werd geschat ([88]). Op grond hiervan zou de reservecapaciteit van de Chinese industrie ongeveer 37 miljoen rijwielen bedragen, wat meer dan het dubbele is van het totale verbruik in de Unie (namelijk 18 miljoen eenheden).

(189) Daarnaast, zoals in Verordening (EU) nr. 502/2013 van de Raad ([89]) was vastgesteld en tijdens het onderzoek werd bevestigd, bestaat de productie van rijwielen voornamelijk uit assemblagewerkzaamheden die eenvoudig kunnen worden uitgebreid door het aantal personeelsleden te vergroten. Daarom konden de Chinese producenten snel nieuwe capaciteit opbouwen door nieuwe medewerkers in dienst te nemen.

(190) Op grond van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat Chinese producenten-exporteurs beschikken over een aanzienlijke reservecapaciteit, die zij kunnen gebruiken voor het produceren van rijwielen om naar de markt van de Unie uit te voeren indien de maatregelen zouden vervallen.

(191) In haar opmerkingen over de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat de Commissie een grove raming had gemaakt van de reservecapaciteit van de Chinese bedrijfstak en geen bewijsmateriaal had verstrekt om haar raming te onderbouwen.

(192) De Commissie herinnerde eraan dat vanwege de geringe mate van medewerking uit de VRC artikel 18 van de basisverordening werd toegepast om te komen tot een raming van de reservecapaciteit. Daarnaast heeft de Commissie, zoals uiteengezet in de overwegingen 187 en 188, haar raming gebaseerd op de cijfers over de totale productie die door de China Bicycle Association waren verstrekt. Bovendien blijft het bij een bewering en verstrekt de CCCME geen bewijsmateriaal voor haar stelling dat de Commissie de reservecapaciteit in de VRC verkeerd zou hebben berekend. Dit argument werd derhalve afgewezen.

3.4.2. *Aantrekkelijkheid van de markt van de Unie*

3.4.2.1. Prijsbeleid van de Chinese exporteurs op derde markten

(193) Het eerste punt dat de markt van de Unie aantrekkelijk maakt, is het prijsbeleid van de Chinese producenten op de markt van de Unie vergeleken met andere uitvoermarkten. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek ([90]) bedroeg de Chinese uitvoer van rijwielen ongeveer 58 miljoen stuks, waarvan er 15 miljoen (d.w.z. 26 % van de totale Chinese uitvoer van rijwielen) aan de VS werden verkocht. De gemiddelde Chinese prijs bij uitvoer naar de VS bedraagt 50 EUR/eenheid, wat lager is dan de prijs bij uitvoer naar de EU (64 EUR/eenheid) en aanzienlijk lager dan de gemiddelde verkoopprijs van producenten in de Unie gedurende het tijdvak van het nieuwe onderzoek (namelijk 129 EUR/eenheid). Bovendien zal de heffing van een aanvullend ad-valoremrecht van 10 % op Chinese rijwielen door de VS, die per 1 januari 2019 is ingegaan en krachtens artikel 301 van de Amerikaanse Trade Act is ingesteld ([91]), waarschijnlijk aanzienlijke gevolgen hebben voor de Chinese uitvoer van rijwielen naar dit land. Daarnaast heeft de VS op 10 mei 2019 het aanvullende ad-valoremrecht op de invoer verder verhoogd tot 25 % ([92]). Derhalve zal het effect op de Chinese uitvoer van rijwielen naar de VS naar verwachting nog groter zijn. Hierdoor zou de Unie aantrekkelijker worden voor Chinese rijwielen dan de huidige grootste markt, mochten de bestaande maatregelen komen te vervallen.

([88]) Dit werd door middel van extrapolatie berekend, ervan uitgaande dat de totale productie van 80 miljoen eenheden 68 % van de totale capaciteit vormt, die derhalve 117 miljoen eenheden zou bedragen.

([89]) Verordening (EU) nr. 502/2013 van de Raad van 29 mei 2013 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 990/2011 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een tussentijds nieuw onderzoek op grond van artikel 11, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1225/2009 (PB L 153 van 5.6.2013, blz. 17).

([90]) *Bron:* Global Trade Atlas — GTA (https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm), statistische gegevens beschikbaar op het niveau van GS-code 8712 00 (betrokken product: GN-code 8712 00 30 en 8712 00 70).

([91]) https://www.usitc.gov/tata/hts/index.htm, United States International Trade Commission — Official Harmonized Tariff Schedule 2019.

([92]) https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to

(194) Over het geheel bezien is de Unie qua prijzen aantrekkelijk voor Chinese rijwielproducenten. De Chinese exporteurs verkochten de producten in 149 landen (goed voor 71 % van de totale uitvoerwaarde van hun rijwielen) waar de prijzen gemiddeld lager waren dan in de Unie. Slechts in 24 landen (25 % van de totale uitvoerwaarde van de rijwielen) verkochten zij tegen prijzen die gemiddeld hoger lagen dan in de Unie.

(195) Kortom, uitvoer naar de Unie is voor Chinese exporteurs aantrekkelijker dan uitvoer naar de meeste andere landen, waar het merendeel van hun producten naartoe gaat.

3.4.2.2. Beschikbaarheid van andere markten

(196) Het tweede punt dat de markt van de Unie aantrekkelijk maakt, is het feit dat op een groot aantal uitvoermarkten handelsbeschermingsmaatregelen gelden en tevens andere maatregelen om de invoer van Chinese rijwielen te beperken. Dergelijke maatregelen bestaan in Mexico en Argentinië. Deze landen vertegenwoordigen 4 % van de totale hoeveelheid van de uitvoer naar de rest van de wereld door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en 1 % van de totale Chinese uitvoer in het tijdvak van het nieuwe onderzoek ([93]).

(197) Zoals vermeld in overweging 193, zal een aanvullend ad-valoremrecht van 10 % op de invoer van Chinese rijwielen in de VS per 1 januari 2019 aanzienlijke gevolgen voor de Chinese uitvoer van rijwielen hebben. De VS is namelijk alleen al goed voor 58 % van de uitvoer naar de rest van de wereld door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, en voor 26 % wanneer naar alle uitvoer vanuit China wordt gekeken. Al in het eerste kwartaal van 2019 werden er 54 % minder Chinese rijwielen naar de VS uitgevoerd dan in het eerste kwartaal van 2018 (ofwel ongeveer 1,4 miljoen eenheden minder). Naar verwachting zal dit effect nog sterker worden na het besluit van de VS om het aanvullend ad-valoremrecht op de invoer met ingang van 10 mei 2019 tot 25 % te verhogen ([94]).

(198) Deze aanvullende rechten op de grootste uitvoermarkt voor Chinese rijwielen, gecombineerd met de intrekking van de bestaande maatregelen op de markt van de Unie, maken het waarschijnlijk dat de Chinese uitvoer van de VS naar de Unie zou worden verlegd.

(199) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat de Commissie geen bewijsmateriaal verstrekte waaruit bleek dat de reservecapaciteit in de VRC op de markt van de Unie is gericht.

(200) De Commissie merkte op dat zij niet beweerde dat de reservecapaciteit op de markt van de Unie was gericht, maar dat dit waarschijnlijk het geval zou zijn als de maatregelen zouden komen te vervallen. In de overwegingen 193 tot en met 198 vermeldde de Commissie een aantal omstandigheden die sterk in die richting wezen. Geen van deze omstandigheden werd overigens door de CCCME betwist.

(201) Dit argument werd derhalve afgewezen.

3.4.3. *Conclusie betreffende de waarschijnlijkheid van voortzetting van dumping*

(202) Op basis van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat het zeer waarschijnlijk is dat de dumping wordt voortgezet indien de bestaande maatregelen vervallen.

3.5. **Algemene conclusies betreffende de waarschijnlijkheid van voortzetting van dumping**

(203) Uit het onderzoek is gebleken dat tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek de invoer uit China met dumping op de markt van de Unie werd voortgezet.

(204) De Commissie heeft ook bewijzen dat de dumping waarschijnlijk wordt voorgezet mochten de maatregelen komen te vervallen. De reservecapaciteit in de VRC was aanzienlijk in vergelijking met het verbruik in de Unie tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Bovendien valt uit het prijsbeleid van de Chinese producenten-exporteurs op derde markten af te leiden dat de dumping in de Unie waarschijnlijk zal worden voortgezet als de maatregelen vervallen; de prijzen bij uitvoer naar het merendeel van deze markten blijken namelijk lager te liggen

([93]) *Bron:* Global Trade Atlas — GTA.
([94]) https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to

dan de prijzen bij uitvoer naar de EU. Ten slotte wezen het feit dat de markt van de Unie qua omvang en prijzen aantrekkelijk is en het feit dat andere markten, met name de VS, als gevolg van handelsmaatregelen beschermd blijven, erop dat de Chinese uitvoer en reservecapaciteit waarschijnlijk naar de markt van de Unie zou worden verlegd indien de maatregelen zouden vervallen. Bijgevolg is de Commissie tot de slotsom gekomen dat het zeer waarschijnlijk is dat intrekking van de antidumpingmaatregelen zou leiden tot stijging van de uitvoer van rijwielen tegen dumpingprijzen vanuit de VRC naar de Unie.

(205) In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat het vervallen van de antidumpingmaatregelen waarschijnlijk zou leiden tot voortzetting van de dumping.

4. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN VOORTZETTING OF HERHALING VAN SCHADE

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

(206) In het tijdvak van het nieuwe onderzoek waren er in de Unie meer dan 400 bekende rijwielproducenten. Zoals vermeld in overweging 14, hebben sommige van hen het productieproces geheel of gedeeltelijk in het kader van verwerkingsovereenkomsten ("tolling agreements") uitbesteed aan derden ("tollers"). De 400 producenten en "tollers" vormen de "bedrijfstak van de Unie" in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening. Een deel van de bedrijfstak van de Unie vervaardigt ook elektrische fietsen, waarvoor tot op zekere hoogte dezelfde productie-installaties worden gebruikt als voor het onderzochte product.

(207) De totale productie in de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek werd geschat op 11,2 miljoen stuks. Dit cijfer is gebaseerd op gegevens die door Confederation of the European Bicycle Industry (Confederatie van de Europese rijwielindustrie, "Conebi") zijn verzameld.

4.2. Verbruik in de Unie

(208) De Commissie heeft het verbruik in de Unie vastgesteld op basis van de door de indiener van het verzoek en de Conebi verstrekte informatie.

(209) Het verbruik in de Unie heeft zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 2

Verbruik in de EU

	2014	2015	2016	2017	TNO
Verbruik in de Unie (stuks)	19 201 153	19 269 158	18 883 749	18 501 392	18 300 000
Index	*100*	*100*	*98*	*96*	*95*

Bron: EBMA, Conebi, Eurostat.

(210) In de beoordelingsperiode is het verbruik in de Unie met 5 % gedaald tot 18,3 miljoen stuks in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. De afname van het verbruik is vooral te wijten aan de parallelle groei van de markt voor elektrische fietsen, die tussen januari 2014 en september 2017 toenam van 1 139 000 tot 1 982 269 stuks ([95]).

4.3. Invoer in de Unie vanuit de VRC

(211) De Commissie heeft de ingevoerde hoeveelheid en de prijzen vastgesteld op basis van invoerstatistieken van Eurostat op Taric-niveau. Vervolgens is het marktaandeel van de invoer vastgesteld door de invoerhoeveelheid te vergelijken met het verbruik in de Unie als vermeld in tabel 2.

([95]) 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).

4.3.1. *Volume en marktaandeel*

(212) De invoer vanuit de VRC in de Unie heeft zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 3

Invoerhoeveelheid en marktaandeel

	2014	2015	2016	2017	TNO
Ingevoerde hoeveelheid (stuks)	494 433	595 558	456 158	694 748	747 313
Index	*100*	*120*	*92*	*141*	*151*
Marktaandeel (%)	2,6	3,1	2,4	3,8	4,1
Index	*100*	*120*	*94*	*146*	*159*

Bron: Eurostat.

(213) Het volume van de Chinese invoer bleef klein en dicht bij het niveau van het vorige nieuwe onderzoek. De tendens is echter wel dat er sprake is van een hernieuwde belangstelling voor de markt van de Unie, gezien de toename van 51 % in de beoordelingsperiode.

(214) De daling van het verbruik heeft in combinatie met de toename van de invoerhoeveelheden geleid tot een stijging van het marktaandeel van 2,6 % in 2014 tot 4,1 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

4.3.2. *Invoerprijs en prijsonderbieding*

(215) In de beoordelingsperiode heeft de prijs van de invoer uit de VRC in de Unie zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 4

Invoerprijzen

	2014	2015	2016	2017	TNO
Gemiddelde invoerprijs (EUR/stuk)	47	61	44	77	77
Index	*100*	*130*	*94*	*164*	*164*

Bron: Eurostat.

(216) De prijs van de Chinese invoer is tijdens de beoordelingsperiode met 64 % gestegen. Bij op gegevens van Eurostat gebaseerde invoerprijzen wordt geen rekening gehouden met de verschillende productsoorten en de prijsverschillen daartussen. Door de geringe mate van samenwerking met de Chinese exporteurs, als toegelicht in overweging 45, moest de Commissie zich baseren op de beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening.

(217) Op grond hiervan zijn de gemiddelde verkoopprijzen van de medewerkende producenten in de Unie aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie vergeleken met de gemiddelde prijzen van de invoer uit de VRC. De prijzen van meer dan 80 % van de invoer (alle invoer behalve van de twee medewerkende Chinese producenten-exporteurs) bleken de prijzen van de bedrijfstak van de Unie met 19,1 % te onderbieden. Met aftrek van de geldende antidumpingrechten kwam de prijsonderbiedingsmarge uit op 43,0 %.

(218) Wat betreft de twee medewerkende Chinese producenten-exporteurs, werd de vergelijking gemaakt op het prijsniveau van de Original Equipment Manufacturer (fabrikant van originele uitrusting, "OEM") omdat beide ondernemingen louter OEM-modellen naar de EU-markt uitvoerden. Bij een van de twee exporteurs was eveneens sprake van onderbieding, en wel van 6,4 %.

4.4. **Invoer in de Unie uit andere derde landen**

4.4.1. *Invoer in de Unie uit andere landen*

(219) De hoeveelheid, het marktaandeel en de prijzen van de invoer uit andere derde landen hebben zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 5

Hoeveelheid, marktaandeel en prijzen bij invoer uit alle andere landen behalve de VRC

	2014	2015	2016	2017	TNO
Ingevoerde hoeveelheid (stuks)	7 347 580	7 179 794	6 497 571	6 387 657	6 244 138
Index	*100*	*98*	*88*	*87*	*85*
Marktaandeel (%)	38,3	37,3	34,4	34,5	34,1
Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	148	180	186	172	169

Bron: Eurostat.

(220) In de beoordelingsperiode is de ingevoerde hoeveelheid uit andere derde landen met 15 % gedaald. Het marktaandeel van deze invoer is in die periode afgenomen van 38,3 % tot 34,1 %.

(221) In het tijdvak van het nieuwe onderzoek lagen de gemiddelde prijzen van de invoer uit derde landen stelselmatig hoger dan de gemiddelde prijzen van de invoer uit de VRC. Het verschil liep uiteen van 92 tot 142 EUR/stuk in de beoordelingsperiode.

(222) De gemiddelde prijzen van de invoer uit derde landen waren stelselmatig hoger dan de prijzen van de producenten in de Unie (zie tabel 12 bij overweging 250). Afhankelijk van het jaar liep het verschil uiteen van 30 tot 58 EUR/stuk.

4.4.2. *Invoer in de Unie vanuit andere landen waarop antidumpingmaatregelen van toepassing zijn*

(223) Na de antiontwijkingsonderzoeken als genoemd in de overwegingen 3 en 4 heeft de invoer in de Unie vanuit andere landen waarop antidumpingmaatregelen van toepassing zijn, zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 6

Hoeveelheid, marktaandeel en prijzen van invoer uit andere landen waarop antidumping-maatregelen van toepassing zijn

		2014	2015	2016	2017	TNO
Ingevoerde hoeveelheid (stuks)		3 314 228	3 272 207	2 948 037	3 122 230	3 084 171
Index		*100*	*99*	*89*	*94*	*93*
Marktaandeel (%)		17,3	17,0	15,6	16,9	16,9
Gemiddelde prijs (EUR/stuk)		105	133	138	132	130
Cambodja	Marktaandeel (%)	6,3	7,2	6,9	7,7	7,9
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	193	226	222	204	196
Filipijnen	Marktaandeel (%)	4,8	4,5	3,6	4,5	4,4
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	43	48	50	55	54

		2014	2015	2016	2017	TNO
Tunesië	Marktaandeel (%)	2,2	2,2	2,3	2,2	2,0
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	66	79	82	78	79
Sri Lanka	Marktaandeel (%)	2,1	2,0	1,7	1,5	1,7
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	47	54	58	62	64
Indonesië	Marktaandeel (%)	0,9	0,9	1,1	1,0	0,9
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	112	142	147	159	153
Pakistan	Marktaandeel (%)	1,0	0,3	0	0	0
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	44	48	—	—	—

Bron: Eurostat.

(224) In de beoordelingsperiode is de ingevoerde hoeveelheid uit andere derde landen waarop antidumpingmaatregelen van toepassing zijn, met 7 % gedaald.

(225) Het totale marktaandeel volgde een soortgelijke trend en nam tijdens de beoordelingsperiode af van 17,3 % tot 16,9 %, omdat alle landen behalve Cambodja marktaandeel verloren.

(226) De gemiddelde invoerprijs steeg in de beoordelingsperiode van 105 tot 130 EUR/stuk.

(227) Hierbij moet worden opgemerkt dat verreweg de meeste invoer uit de andere landen waarop antidumpingmaatregelen van toepassing waren, afkomstig was van echte producenten die van de uitbreiding van de maatregelen waren vrijgesteld ([96]).

4.4.3. *Invoer in de Unie vanuit andere landen waarop geen antidumpingmaatregelen van toepassing zijn*

(228) De invoer in de Unie vanuit andere landen waarop geen antidumpingmaatregelen van toepassing zijn, heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 7

Hoeveelheid, marktaandeel en prijzen van invoer uit andere landen waarop geen antidumpingmaatregelen van toepassing zijn

	2014	2015	2016	2017	TNO
Ingevoerde hoeveelheid (stuks)	4 033 352	3 907 587	3 549 534	3 265 427	3 159 967
Index	*100*	*97*	*88*	*81*	*78*
Marktaandeel (%)	21,0	20,3	18,8	17,6	17,3
Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	183	220	226	210	206

([96]) *Bron:* statistieken op basis van de gegevens die overeenkomstig artikel 14, lid 6, van de basisverordening door de lidstaten aan de Commissie zijn verstrekt.

		2014	2015	2016	2017	TNO
Taiwan	Marktaandeel (%)	10,0	10,2	8,8	7,8	7,0
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	256	296	320	311	318
Bangladesh	Marktaandeel (%)	3,5	3,9	3,9	4,4	4,6
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	84	98	89	80	78
Thailand	Marktaandeel (%)	3,6	2,4	2,2	1,8	1,8
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	79	95	96	94	93
Andere landen	Marktaandeel (%)	3,9	3,7	3,9	3,6	3,8
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	107	128	116	105	98

Bron: Eurostat.

(229) De invoer uit andere landen waarop geen antidumpingmaatregelen van toepassing waren, daalde met 22 %. Wat de omvang van de invoer betreft, worden de eerste drie plaatsen ingenomen door Taiwan, Bangladesh en Thailand.

(230) Daardoor nam het marktaandeel van deze landen in de beoordelingsperiode af van 21 % tot 17,3 %. Het marktaandeel van de invoer uit Taiwan en Thailand daalde met respectievelijk 3 en 1,8 procentpunt, terwijl het marktaandeel van de invoer uit Bangladesh met 1,1 procentpunt steeg.

(231) In de beoordelingsperiode was de gemiddelde prijs van de invoer uit andere landen waarop geen antidumping-maatregelen van toepassing waren, hoger dan de Chinese gemiddelde invoerprijzen. De prijs van de invoer uit andere landen waarop geen maatregelen van toepassing waren, liep uiteen van 78 tot 320 EUR/stuk.

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

(232) Overeenkomstig artikel 3, lid 5, van de basisverordening omvat het onderzoek van de gevolgen van de invoer met dumping voor de bedrijfstak van de Unie een beoordeling van alle economische factoren en indicatoren die van invloed zijn op de situatie van deze bedrijfstak in de beoordelingsperiode.

(233) Zoals in de overwegingen 13 en 14 vermeld, werd voor het vaststellen van mogelijke door de bedrijfstak van de Unie geleden schade gebruikgemaakt van een steekproef. Voor de schadevaststelling heeft de Commissie onderscheid gemaakt tussen macro-economische en micro-economische schade-indicatoren.

(234) De macro-economische indicatoren (productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad, verkoophoeveelheid, marktaandeel, werkgelegenheid, productiviteit, groei, hoogte van de dumpingmarges en herstel van de gevolgen van dumping in het verleden) zijn voor de gehele bedrijfstak van de Unie beoordeeld. De beoordeling was gebaseerd op de door de indiener van het verzoek en de Conebi verstrekte informatie.

(235) De micro-economische indicatoren (voorraden, verkoopprijzen en -kosten, loonkosten, winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken) zijn geanalyseerd op het niveau van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. De beoordeling is op hun informatie gebaseerd, die tijdens een controlebezoek naar behoren is geverifieerd.

(236) Een aanvullende analyse van bepaalde micro-economische indicatoren (loonkosten, investeringen en rendement van investeringen) werd noodzakelijk geacht omdat sommige rijwielproducenten bepaalde productieprocessen op bijzondere wijze aan "tollers" hebben uitbesteed (zie overweging 206). Tijdens de beoordelingsperiode werd deze beoordeling voor twee van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie uitgevoerd op het niveau van de "tollers" die in het kader van verwerkingsovereenkomsten ("tolling agreements") opereerden. De beoordeling is op hun informatie gebaseerd, die tijdens een controlebezoek naar behoren is geverifieerd voor de vijf grootste "tollers" qua productiehoeveelheid.

4.5.1. *Macro-economische indicatoren*

4.5.1.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

(237) In de beoordelingsperiode hebben de productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 8

Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2014	2015	2016	2017	TNO
Productiehoeveelheden (stuks)	11 441 234	12 540 564	11 917 086	11 422 700	11 227 000
Index	*100*	*110*	*104*	*100*	*98*
Productiecapaciteit (stuks)	14 858 745	16 153 881	16 355 470	15 331 000	15 150 000
Index	*100*	*109*	*110*	*103*	*102*
Bezettingsgraad (%)	77,0	77,6	72,9	74,5	74,1
Index	*100*	*101*	*95*	*97*	*96*

Bron: EBMA, Conebi.

(238) Na een toename in 2015 is de productie geleidelijk gedaald om in het tijdvak van het nieuw onderzoek uit te komen op een iets lager niveau dan in 2014, namelijk 11,2 miljoen rijwielen. De capaciteit volgde een soortgelijke trend, met een aanvankelijke stijging en vervolgens een daling, maar kende in de beoordelingsperiode een algehele toename van 2 %. Hierdoor daalde de bezettingsgraad met 2,9 procentpunt tot 74,1 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

(239) De capaciteit komt overeen met het theoretische aantal rijwielen dat op de beschikbare productielijnen kan worden vervaardigd. De capaciteit kan worden verhoogd door het aantal ploegendiensten te verhogen, afhankelijk van de vraag en de beschikbaarheid van personeel en onderdelen. Tevens kunnen dezelfde productielijnen zonder extra kosten worden gebruikt voor de vervaardiging van elektrische fietsen. Om zulke parameters te kunnen aanpassen, moeten de indicatoren voor de capaciteit en de bezettingsgraad zorgvuldig worden beoordeeld en in de schadeanalyse geen groot gewicht krijgen.

4.5.1.2. Verkoophoeveelheid en marktaandeel in de Unie

(240) De verkoop in de EU door de bedrijfstak van de Unie en het marktaandeel van de bedrijfstak in verhouding tot het verbruik hebben zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 9

Verkoophoeveelheid en marktaandeel

	2014	2015	2016	2017	TNO
Verkoophoeveelheid (stuks)	11 359 140	11 493 806	11 930 020	11 418 987	11 308 549
Index	*100*	*101*	*105*	*101*	*100*

	2014	2015	2016	2017	TNO
Marktaandeel (%)	59,2	59,6	63,2	61,7	61,8
Index	*100*	*101*	*107*	*104*	*104*

Bron: EBMA, Conebi, Eurostat.

(241) De verkoop door de bedrijfstak van de Unie op de EU-markt bleef in de beoordelingsperiode stabiel, op ongeveer 11,3 miljoen rijwielen.

(242) Door het afnemende verbruik (zie tabel 2 bij overweging 209) is het marktaandeel van de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek met 2,6 procentpunt gestegen tot 61,8 %.

4.5.1.3. Werkgelegenheid en productiviteit

(243) In de beoordelingsperiode hebben de werkgelegenheid en de productiviteit binnen de bedrijfstak van de Unie zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 10

Werkgelegenheid en productiviteit

	2014	2015	2016	2017	TNO
Aantal werknemers (voltijdequivalent)	20 137	22 071	20 975	23 641	23 652
Index	*100*	*110*	*104*	*117*	*117*
Productiviteit (rijwielen per werknemer)	568	568	568	483	475
Index	*100*	*100*	*100*	*85*	*84*

Bron: EBMA.

(244) In de beoordelingsperiode steeg de werkgelegenheid met 17 %, terwijl de productiviteit een tegenovergestelde tendens volgde. De afname in productiviteit wordt deels verklaard door het feit dat sommige producenten in de Unie de productie van bepaalde onderdelen hebben teruggehaald of bepaalde processen zoals lakken in hun activiteiten hebben geïntegreerd. Als gevolg hiervan hebben zij meer personeel in dienst genomen zonder dat de productiehoeveelheid toenam. Daarom vertoonde de productiviteit een neerwaartse tendens. In het vorige nieuwe onderzoek werd de werkgelegenheid op een lager niveau vastgesteld. In de bovenstaande tabel zijn de vermelde werkgelegenheidscijfers gebaseerd op de meest recente geactualiseerde gegevens die door de EBMA zijn verstrekt; deze cijfers omvatten alle directe en indirecte arbeid in verband met de rijwielproductie.

4.5.1.4. Groei

(245) Aangezien de verkoop in de beoordelingsperiode stabiel bleef terwijl het verbruik daalde, slaagde de bedrijfstak van de Unie erin zijn positie op de markt te versterken, waardoor het marktaandeel in deze periode steeg (+ 2,6 procentpunt).

4.5.1.5. Omvang van de dumping en herstel van eerdere dumping

(246) In het tijdvak van het nieuwe onderzoek bleef er sprake van aanzienlijke dumping, zoals in punt 3 toegelicht, en bleven de Chinese producenten-exporteurs de verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie in aanzienlijke mate onderbieden.

(247) Vanwege het effect van de toenemende omvang van laaggeprijsde invoer met dumping vanuit de VRC en de werkelijke dumpingmarges kon de bedrijfstak van de Unie niet volledig van de eerdere dumping herstellen.

4.5.2. *Micro-economische indicatoren*

4.5.2.1. Voorraden

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

Tabel 11

Voorraden

	2014	2015	2016	2017	TNO
Eindvoorraden (stuks)	254 758	255 917	268 546	291 969	527 087
Index	*100*	*100*	*105*	*115*	*207*
Eindvoorraden als percentage van de productiehoeveelheid	9,5	9,0	9,0	9,7	16,9

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(249) De eindvoorraden namen tussen 2014 en 2017 geleidelijk met 15 % toe. Vergeleken met de productiehoeveelheid was de toename ervan in deze periode niet aanzienlijk. Omdat rijwielen een seizoensgebonden product vormen, moet de bedrijfstak van de Unie zijn voorraden vóór het verkoopseizoen uitbreiden. Dit komt tot uitdrukking in het tijdvak van het nieuwe onderzoek, waarbij het eind van dit tijdvak samenvalt met het begin van het verkoopseizoen, wat leidt tot een aanzienlijke toename van de voorraden.

4.5.2.2. Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie en productiekosten

(250) De gemiddelde verkoopprijs per eenheid voor niet-verbonden afnemers in de Unie en de productiekosten per eenheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 12

Verkoopprijs en kosten in de Unie

	2014	2015	2016	2017	TNO
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid (EUR/stuk)	118	125	128	127	129
Index	*100*	*106*	*108*	*108*	*109*
Productiekosten per eenheid (EUR/stuk)	116	120	122	122	120
Index	*100*	*103*	*105*	*105*	*103*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(251) Tijdens de beoordelingsperiode slaagde de bedrijfstak van de Unie erin zijn gemiddelde verkoopprijzen met 9 % te verhogen. De gemiddelde productiekosten zijn met 3 % gestegen.

4.5.2.3. Loonkosten

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

Tabel 13

Gemiddelde loonkosten

	2014	2015	2016	2017	TNO
Gemiddelde loonkosten per werknemer (EUR)	17 403	19 712	21 895	24 036	23 083
Index	*100*	*113*	*126*	*138*	*133*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(253) De gemiddelde loonkosten per werknemer stegen in de beoordelingsperiode met 33 %. Deze indicator werd vooral beïnvloed door de aanzienlijke stijging van de lonen in Bulgarije, waar een van de in de steekproef opgenomen ondernemingen is gevestigd. In deze lidstaat namen de lonen tijdens de beoordelingsperiode met bijna 50 % toe ([97]).

(254) Daarnaast werden de gemiddelde loonkosten van de "tollers" die tijdens de beoordelingsperiode voor de vijf in de steekproef opgenomen producenten werkten, eveneens geanalyseerd. Deze kosten hebben zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 14

Gemiddelde loonkosten van "tollers"

	2014	2015	2016	2017	TNO
Gemiddelde loonkosten per werknemer (EUR)	15 071	15 113	15 470	16 276	16 429
Index	*100*	*100*	*103*	*108*	*109*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen "tollers".

(255) De gemiddelde loonkosten per werknemer stegen in de beoordelingsperiode met 9 %.

4.5.2.4. Winstgevendheid en kasstroom

(256) Tijdens de beoordelingsperiode hebben de winstgevendheid en de kasstroom zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 15

Winstgevendheid

	2014	2015	2016	2017	TNO
Winstgevendheid (%)	1,5	5,0	3,5	3,3	2,8
Index	*100*	*333*	*233*	*220*	*187*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

([97]) https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/EARN_MW_CUR

(257) 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. In de beoordelingsperiode zijn de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie erin geslaagd hun winstgevendheid te vergroten. Na een stijging tot 5 % in 2015 nam de winstgevendheid geleidelijk af tot 2,8 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. In de beoordelingsperiode was de bedrijfstak van de Unie wel winstgevend, maar de winst bleef onder het streefcijfer (8 %) dat tijdens het vorige nieuwe onderzoek was vastgesteld.

(258) De nettokasstroom heeft betrekking op het vermogen van de bedrijfstak van de Unie om zijn activiteiten zelf te financieren. Deze kasstroom ontwikkelde zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 16

Kasstroom

	2014	2015	2016	2017	TNO
Kasstroom (EUR)	5 754 771	17 826 914	11 635 887	5 880 325	– 15 297 175
Index	*100*	*310*	*202*	*102*	*– 266*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(259) De ontwikkeling van de kasstroom is voornamelijk een afspiegeling van de algemene winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie. De stand van zaken met betrekking tot de kasstroom valt voornamelijk te verklaren vanuit de aanzienlijke toename van de voorraden zoals geanalyseerd in overweging 249.

4.5.2.5. Investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken

(260) In de beoordelingsperiode hebben de investeringen en het rendement van investeringen binnen de bedrijfstak van de Unie zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 17

Investeringen en rendement van investeringen

	2014	2015	2016	2017	TNO
Investeringen (EUR)	5 344 906	7 666 151	9 971 864	4 508 316	3 626 470
Index	*100*	*143*	*187*	*84*	*68*
Rendement van investeringen (%)	15	50	34	31	26
Index	*100*	*333*	*227*	*207*	*173*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(261) Tijdens de periode 2014-2016 zijn de investeringen aanzienlijk gestegen, en wel met 87 %. Vanaf 2017 namen de investeringen af, in lijn met de ontwikkeling van de winstgevendheid. In totaal daalden de investeringen in de beoordelingsperiode met 32 %.

(262) De producenten in de Unie hebben verscheidene investeringen verricht ten aanzien van de modernisering en automatisering van productielijnen. Sommige bedrijven hebben tevens hun capaciteit geoptimaliseerd door hun opslagruimte te vergroten.

(263) Het rendement van de investeringen is de winst uitgedrukt als percentage van de nettoboekwaarde van de investeringen. Tijdens de beoordelingsperiode volgde het rendement van de investeringen deels de ontwikkeling van de winstgevendheid; in 2015 steeg het aanzienlijk om vervolgens geleidelijk af te nemen, maar het bleef wel boven het niveau van 2014.

(264) De investeringen en het rendement van de investeringen voor de "tollers" werden eveneens geanalyseerd. Zij hebben zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 18

Investeringen en rendement van investeringen van de "tollers"

	2014	2015	2016	2017	TNO
Investeringen (EUR)	4 947 813	2 762 778	5 820 882	8 556 256	5 938 196
Index	*100*	*56*	*118*	*173*	*120*
Rendement van investeringen (%)	26	31	30	23	27
Index	*100*	*119*	*115*	*88*	*104*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(265) De "tollers" hebben in de beoordelingsperiode regelmatig investeringen gedaan. In deze periode zijn de investeringen met 20 % gestegen.

(266) De investeringen bestonden uit nieuwe productielijnen, de automatisering van bestaande lijnen en het terughalen van de productie van bepaalde onderdelen.

(267) In de beoordelingsperiode schommelde het rendement van de investeringen tussen 23 % en 31 %, met over het geheel bezien een lichte toename van 26 % in 2014 tot 27 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek.

(268) De algehele verbetering van de winstgevendheid en de kasstroom had een gunstig effect op het vermogen van de producenten in de Unie en hun "tollers" om kapitaal aan te trekken, omdat de meeste hun activiteiten en investeringen met eigen middelen financierden. Sommige ondernemingen maakten ook gebruik van Europese of nationale ontwikkelingsprogramma's, terwijl andere bij een bank aanklopten voor financiering.

4.5.3. *Conclusie*

(269) Uit het onderzoek is gebleken dat de situatie van de bedrijfstak van de Unie op macroniveau tijdens de beoordelingsperiode relatief stabiel was; in deze periode onderging de rijwielindustrie van de Unie wel een transformatie als gevolg van de toenemende groei van de markt voor elektrische fietsen in de Unie. Terwijl het verbruik in de beoordelingsperiode daalde, bleven de verkoop- en productiehoeveelheden stabiel, waardoor de bedrijfstak van de Unie zijn marktaandeel kon vergroten.

(270) Uit het onderzoek is ook gebleken dat de situatie van de bedrijfstak op microniveau in de beoordelingsperiode is verbeterd dankzij het feit dat de kosten minder stegen dan de prijzen, wat tot meer winstgevendheid leidde, en dankzij investeringen die hun vruchten beginnen af te werpen. Gedurende deze hele periode bleef de winst echter onder het streefcijfer dat in het oorspronkelijke onderzoek was vastgesteld. De "tollers" bevinden zich in een soortgelijke situatie.

(271) Er wordt dan ook geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek geen aanmerkelijke schade in de zin van artikel 3 van de basisverordening heeft geleden.

(272) De situatie van de bedrijfstak van de Unie is weliswaar gestabiliseerd, maar nog steeds kwetsbaar, zoals blijkt uit de winst die in de beoordelingsperiode werd behaald.

(273) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de EBMA aan dat de Commissie bij de analyse van de prestaties van de bedrijfstak van de Unie geen rekening heeft gehouden met de volledige marktsituatie, met name wat betreft de invoer uit de VRC van rijwielen voor fietsdeelsystemen zonder vaste standplaats en de gevolgen daarvan voor de bedrijfstak van de Unie in de periode van 2016 tot het tijdvak van het nieuwe onderzoek. De EBMA voerde ook aan dat de analyse van de werkgelegenheid en de productiviteit in de overwegingen 243 en 244 tot een onjuiste interpretatie aanleiding zouden kunnen geven.

(274) De Commissie herinnerde eraan dat de macro-economische indicatoren in punt 4.5 op het niveau van de gehele bedrijfstak van de Unie en voor alle productsoorten als geheel waren beoordeeld. Er werd geen concreet bewijsmateriaal verstrekt voor een verband tussen de invoer van rijwielen voor fietsdeelsystemen zonder vaste standplaats en de verslechtering van die indicatoren, wat een specifieke analyse per productsoort zou kunnen rechtvaardigen. Bovendien had het onderzoek van de ontwikkelingen die relevant zijn voor de beoordeling van de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van schade betrekking op de periode van 2014 tot het tijdvak van het nieuwe onderzoek, en vertoonden bepaalde indicatoren in die periode een stijgende lijn. Wat het niveau en de tendens van de Chinese invoer betreft, merkte de Commissie op dat zij de hernieuwde belangstelling al in overweging 213 heeft geanalyseerd en aan de orde heeft gesteld.

(275) Wat werkgelegenheid en productiviteit betreft, merkte de Commissie op dat er geen ruimte is voor een onjuiste interpretatie, omdat zij in de overwegingen 243 en 244 al een gedetailleerde analyse heeft gegeven van de werkgelegenheidsgegevens, de waargenomen ontwikkeling van de productiviteit en de oorzaken van deze trend. Het totale aantal werknemers is misschien wel toegenomen, maar in veel gevallen ging het om het terughalen van bepaalde activiteiten, zoals de productie van bepaalde onderdelen of het verven. Bijgevolg steeg het productievolume van rijwielen niet met hetzelfde tempo en volgde de productiviteit een dalende trend.

(276) Beide argumenten van de EBMA werden dan ook afgewezen.

(277) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME ook aan dat de bedrijfstak van de Unie zich van eerdere schade had hersteld, wat stopzetting van de maatregelen zou rechtvaardigen.

(278) De Commissie herhaalde de bevindingen in de overwegingen 269 tot en met 272, waarin zij ook concludeerde dat de situatie van de bedrijfstak van de Unie nog steeds fragiel is. Dit blijkt onder meer uit de tijdens de beoordelingsperiode behaalde winst, die onder de streefwinst bleef die in het oorspronkelijke onderzoek was vastgesteld en in het huidige onderzoek niet kan worden gewijzigd.

(279) Het argument van de CCCME werd derhalve afgewezen.

(280) Omdat de bedrijfstak van de Unie in het tijdvak van het nieuwe onderzoek geen aanmerkelijke schade heeft geleden, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening nader onderzocht of zich waarschijnlijk opnieuw aanmerkelijke schade als gevolg van Chinese invoer zou voordoen, mochten de maatregelen tegen de VRC komen te vervallen.

4.6. **Waarschijnlijkheid van herhaling van schade**

4.6.1. *Inleidende opmerking*

(281) 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: a) waarschijnlijke prijzen van de invoer uit de VRC indien er geen antidumpingmaatregelen bestaan; b) aantrekkelijkheid van de markt van de Unie; c) productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC, en d) het bestaan van handelsbeperkende maatregelen in andere derde landen voor de uitvoer van rijwielen uit de VRC.

4.6.2. *Waarschijnlijke prijzen van de invoer uit de VRC indien er geen antidumpingmaatregelen bestaan*

(282) Het onderzoek heeft aangetoond dat de invoer uit de VRC in het tijdvak van het nieuwe onderzoek tegen dumpingprijzen plaatsvond (zie overweging 185) en dat het waarschijnlijk was dat de dumping zou worden voortgezet als de maatregelen zouden komen te vervallen (overweging 202).

(283) Zoals toegelicht in de overwegingen 215 tot en met 218, waren de Chinese invoerprijzen aanzienlijk lager dan de verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie, ondanks de geldende antidumpingmaatregelen in de beoordelingsperiode. In het tijdvak van het nieuwe onderzoek bedroeg de gemiddelde verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie op de EU-markt 129 EUR/stuk, terwijl de gemiddelde prijs van de invoer vanuit de VRC bijna de helft daarvan was, namelijk 77 EUR/stuk. Op grond hiervan werd geconcludeerd dat de Chinese uitvoer van rijwielen naar de EU tegen dumpingprijzen en schade veroorzakende prijzen zou plaatsvinden, met onderbieding van de verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie, mochten de maatregelen komen te vervallen.

(284) In hun opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat het prijsverschil tussen de invoer uit de VRC en de verkoop van de bedrijfstak van de Unie niet te wijten was aan schade veroorzakende prijzen van invoer met dumping, maar aan verschillen tussen de vergeleken producten, en dat de Commissie heeft nagelaten een prijsvergelijking op basis van productsoorten te maken. De CCCME voerde ook aan dat de Chinese exporteurs, zelfs als de maatregelen zouden komen te vervallen, het huidige prijsniveau kunnen handhaven en geen rijwielen naar de Unie zullen uitvoeren tegen schade veroorzakende dumpingprijzen.

(285) De Commissie merkte op dat door de geringe mate van medewerking van de Chinese exporteurs een prijsvergelijking op basis van productsoorten niet mogelijk was. De schade werd beoordeeld voor alle productsoorten als geheel en er werd geen voorkeur gegeven aan het hogere productsegment. Dit werd gewaarborgd door de steekproef van producenten in de Unie, waarover geen opmerkingen zijn ontvangen. De producenten werden geselecteerd op basis van het grootste representatieve verkoop- en productievolume, dus hun productie had betrekking had op alle productsoorten en niet alleen op het hogere productsegment. Wat het tweede argument betreft, verwees de Commissie naar overweging 185 en bracht zij in herinnering dat er in het tijdvak van het nieuwe onderzoek al aanwijzingen waren voor dumping door Chinese exporteurs.

(286) Daarom werden beide argumenten van de CCCME afgewezen.

4.6.3. *Aantrekkelijkheid van de markt van de Unie*

(287) De markt van de Unie is aantrekkelijk qua omvang en prijzen. Volgens de door de indiener van het verzoek verstrekte beschikbare gegevens ([98]) is de markt van de Unie de grootste wereldmarkt als het gaat om de vraag.

(288) Zoals beschreven in overweging 193, is deze markt aantrekkelijk qua prijzen, aangezien de prijzen van de uitvoer naar de EU gemiddeld hoger zijn dan bij uitvoer naar andere landen.

(289) Uit Chinese uitvoerstatistieken blijkt tevens dat de Chinese prijzen van de uitvoer naar zijn belangrijkste uitvoermarkten, dat wil zeggen de VS, Indonesië en Japan, in het tijdvak van het nieuwe onderzoek gemiddeld lager (50 EUR/stuk) waren dan bij uitvoer naar de EU (64 EUR/stuk).

(290) Dat de markt van de Unie aantrekkelijk is, wordt ook bevestigd door de heersende trend in de invoer vanuit de VRC; deze vertoont, ondanks de geldende maatregelen, in de beoordelingsperiode een aanzienlijke toename (+ 51 %).

(291) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat het, zelfs als de maatregelen worden ingetrokken, moeilijk is voor de Chinese exporteurs om op korte termijn afnemers in de Unie terug te winnen. Bovendien zouden het gevestigde netwerk in andere landen, de afnemende vraag in de Unie en de concurrentie van de opgekrabbelde producenten in de Unie een afschrikwekkende werking hebben op Chinese exporteurs.

(292) De Commissie herinnerde aan de bevindingen in overweging 212, en met name aan het feit dat de invoer uit de VRC binnen een periode van 27 maanden (2016 tot het nieuwe onderzoektijdvak) met 59 % was toegenomen. Bovendien bevestigen de in de overwegingen 3 en 4 beschreven ontwijkingspraktijken dat Chinese exporteurs nog steeds zeer veel belangstelling hebben voor de markt van de Unie en deze vrij snel kunnen betreden.

(293) Dit argument van de CCCME werd derhalve afgewezen.

4.6.4. *Productiecapaciteit en reservecapaciteit in de VRC*

(294) Zoals toegelicht in de overwegingen 187 tot en met 190, werd de Chinese productiecapaciteit voor rijwielen met een voorzichtige schatting vastgesteld op 117 miljoen stuks in het tijdvak van het nieuwe onderzoek. Op basis van een productiehoeveelheid van 80 miljoen stuks bedroeg de beschikbare reservecapaciteit in het tijdvak van het nieuwe onderzoek derhalve 37 miljoen rijwielen. Een dergelijke capaciteit zou voldoende zijn om tweemaal in het verbruik van de markt van de Unie te voorzien.

(295) Voorts geldt dat de Chinese producenten-exporteurs hoofdzakelijk op de uitvoer zijn gericht, omdat 75 % van hun productie jaarlijks wordt uitgevoerd, wat door de China Bicycle Association wordt bevestigd ([99]).

(296) Op basis hiervan werd geconcludeerd dat de Chinese producenten-exporteurs op de uitvoer waren gericht, en dat zij voldoende beschikbare reservecapaciteit zouden hebben om hun uitvoer naar de EU aanzienlijk te vergroten indien de maatregelen zouden worden ingetrokken.

4.6.5. *Bestaan van handelsbeperkende maatregelen in andere derde landen ten aanzien van de uitvoer van rijwielen uit de VRC*

(297) Zoals vermeld in overweging 196, bestaat er een aantal handelsbelemmeringen in enkele van de voornaamste uitvoermarkten voor rijwielen van de VRC, waaronder Argentinië en Mexico, waar antidumpingmaatregelen van kracht zijn.

(298) Voorts is, zoals vermeld in overweging 197, de Amerikaanse markt minder aantrekkelijk geworden door de stijging van de ad-valoremrechten in de VS (25 %) op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC.

([98]) Opmerkingen van de EBMA van 1 mei 2019.
([99]) http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11

(299) Naast de aantrekkelijkheid van de EU-markt als vermeld in de overwegingen 287 en 290, vormen de beperkingen voor de VRC op deze uitvoermarkten nog een indicator dat de markt van de Unie waarschijnlijk meer in beeld komt als de maatregelen zouden komen te vervallen.

4.6.6. *Analyse van de bedrijfstak van de Unie en de waarschijnlijkheid van herhaling van schade*

(300) Uit het onderzoek is gebleken dat de invoer vanuit de VRC nog steeds plaatsvond tegen dumpingprijzen en dat er geen aanwijzingen zijn dat dergelijke dumpingpraktijken in de toekomst zullen stoppen.

(301) Mochten de maatregelen worden ingetrokken, dan kan tevens redelijkerwijs worden verwacht dat als gevolg van de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie, de beschikbare reservecapaciteit in de VRC en de aanwezigheid van handelsbelemmeringen op andere markten er aanzienlijk meer producten tegen schade veroorzakende dumpingprijzen in de EU zullen worden ingevoerd, met onderbieding van de verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie.

(302) Bij een dergelijk scenario zou de Chinese uitvoer naar de EU snel marktaandeel winnen van de bedrijfstak van de Unie, die onmiddellijk te maken zou krijgen met een daling van de verkoop en een stijging van zijn vaste kosten per eenheid.

(303) Gezien de prijsgevoeligheid van bepaalde distributiekanalen en het waarschijnlijke prijsniveau van de Chinese invoer is de kans groot dat de bedrijfstak van de Unie zal worden gedwongen zijn prijzen te verlagen om zijn marktaandeel te behouden. De stijging van de vaste kosten in combinatie met een daling van de verkoopprijzen zou onmiddellijk een nadelig effect hebben op de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie, die in de hele beoordelingsperiode ver onder de streefwinst bleef. Het gevolg hiervan is dat de bedrijfstak van de Unie verlies zou lijden, dat de algehele economische situatie van die bedrijfstak negatieve gevolgen zou ondervinden en dat er zich opnieuw aanmerkelijke schade zou voordoen.

(304) Gezien hun banden met de industrie zou de situatie van de "tollers" even nadelig worden beïnvloed met een afname van de productiehoeveelheid en een toename van de vaste kosten. Op de lange termijn zou de activiteit van de bedrijfstak van de Unie als geheel gevaar lopen, met de sluiting van diverse productielocaties tot gevolg.

(305) Op basis van de hierboven genoemde factoren heeft de Commissie geconcludeerd dat het zeer waarschijnlijk is dat de door de invoer uit de VRC veroorzaakte schade zich zal herhalen, mochten de bestaande maatregelen worden ingetrokken.

5. **BELANG VAN DE UNIE**

5.1. **Inleiding**

(306) Overeenkomstig artikel 21 van de basisverordening is onderzocht of handhaving van de bestaande antidumpingmaatregelen niet in strijd is met het belang van de Unie als geheel.

(307) In de eerste plaats moet erop worden gewezen dat bij de eerdere onderzoeken antidumpingmaatregelen niet in strijd met het belang van de Unie werden geacht.

(308) Alle belanghebbenden werden overeenkomstig artikel 21, lid 2, van de basisverordening in de gelegenheid gesteld hun standpunt kenbaar te maken.

(309) Op basis hiervan onderzocht de Commissie of er, ondanks haar conclusie dat voortzetting van dumping en herhaling van schade waarschijnlijk is, dwingende redenen bestonden om te concluderen dat de handhaving van de bestaande maatregelen niet in het belang van de Unie was.

5.2. **Belang van de bedrijfstak van de Unie**

(310) Uit het onderzoek is gebleken dat de bedrijfstak van de Unie nog steeds in een fragiele situatie verkeert. Mochten de maatregelen vervallen, dan zou de situatie van de bedrijfstak van de Unie snel verslechteren, wat weer zou leiden tot verliezen op de korte termijn en tot de geleidelijke opheffing van de hele bedrijfstak op de lange termijn.

(311) Zoals vermeld in overweging 14, wordt een belangrijk deel van de productie uitbesteed aan "tollers", die in de beoordelingsperiode aanzienlijk in het onderzochte product hebben geïnvesteerd. Omdat de "tollers" sterk afhankelijk zijn van de bedrijvigheid van hun zakelijke partners, zou het intrekken van de maatregelen ook nadelige gevolgen hebben voor hun situatie.

(312) Op grond hiervan werd geconcludeerd dat voortzetting van de maatregelen tegen de invoer uit de VRC in het belang van de bedrijfstak van de Unie was, omdat deze daardoor zijn positie op de markt verder zou kunnen stabiliseren en zijn werkgelegenheid veilig zou kunnen stellen. De bedrijfstak van de Unie zou hierdoor ook de vruchten kunnen plukken van de belangrijke investeringen die in de beoordelingsperiode zijn gedaan om toekomstige ontwikkeling van de bedrijfstak te waarborgen.

5.3. **Belang van de producenten van elektrische fietsen**

(313) In januari 2019 heeft de Commissie via de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2019/72 ([100]) en 2019/73 ([101]), compenserende maatregelen en antidumpingmaatregelen ingesteld tegen de invoer van elektrische fietsen van oorsprong uit de VRC.

(314) Zoals vermeld in overweging 206, is een deel van de bedrijfstak van de Unie ook betrokken bij de productie van elektrische fietsen, waarvoor in aanzienlijke mate dezelfde machines, arbeid en assemblagelijnen worden gebruikt als voor het onderzochte product. In dit opzicht zou elke daling in de productie en verkoop van conventionele fietsen als gevolg van de intrekking van de maatregelen een negatief domino-effect hebben op de activiteit in verband met elektrische fietsen in de Unie. De vaste kosten zouden namelijk moeten worden geabsorbeerd met een lagere productie, waardoor de kosten zouden worden opgedreven en de financiële situatie van deze onderling verweven bedrijfstak nadelig zou worden beïnvloed.

(315) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat Chinese rijwielen de Unie niet zullen overstromen en dat de totale productie van rijwielen en elektrische fietsen zeker zal toenemen. Volgens de CCCME zal de vermeende mogelijke situatie waarin de vaste kosten met een lagere productie moeten worden geabsorbeerd, zich geenszins voordoen.

(316) In de overwegingen 301 en 302 heeft de Commissie reeds een analyse gemaakt van de verwachte ontwikkeling van de invoer uit de VRC indien de maatregelen zouden komen te vervallen, en de aanzienlijke negatieve gevolgen voor de productie van rijwielen. Gezien het feit dat de productie van elektrische fietsen vrij beperkt is (een tiende van de productie van conventionele fietsen in 2016), is het niet waarschijnlijk dat een toename van de productie van elektrische fietsen de negatieve gevolgen voor de vaste kosten van de daling van de productie van conventionele fietsen zou kunnen compenseren.

(317) Daarom werd het argument van de CCCME verworpen.

(318) Voorts zou, gezien de overeenkomst tussen conventionele en elektrische fietsen, de intrekking van de maatregelen tegen het onderzochte product ertoe kunnen leiden dat bij invoer in de EU elektrische fietsen sneller onterecht als conventionele fietsen worden aangegeven, zodat er wat betreft de maatregelen ten aanzien van elektrische fietsen, sprake zou zijn van fraude. Onder dergelijke omstandigheden zou de doeltreffendheid van de antidumping- en antisubsidiemaatregelen voor elektrische fietsen ernstig worden ondermijnd, met negatieve gevolgen voor de bedrijfstak van de Unie voor elektrische fietsen.

(319) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat de conventionele en elektrische fietsen volledig verschillende producten zijn en dat de prijs van elektrische fietsen doorgaans veel hoger is dan die van conventionele fietsen. In deze omstandigheden is het voor de douane van de lidstaten gemakkelijk om de twee producten van elkaar te onderscheiden en is er dus nauwelijks kans op onjuiste douaneaangiften.

(320) De Commissie merkt op dat elektrische fietsen in grote mate vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen als het gaat om componenten en prijzen. Het belangrijkste verschil is de motor en de accu, die in een later stadium zouden kunnen worden geïntegreerd. Daarom kan een onjuiste douaneaangifte als waarschijnlijk worden beschouwd. Deze conclusie wordt verder ondersteund door het feit dat deze sector een lange geschiedenis van pogingen tot ontwijking van de antidumpingmaatregelen kent, zoals vermeld in de overwegingen 1, 3 en 4.

(321) Daarom heeft de Commissie bovengenoemd argument afgewezen.

([100]) 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).

([101]) 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).

(322) Daarom werd geconcludeerd dat handhaving van de geldende maatregelen voor het onderzochte product ook in het belang van de producenten van elektrische fietsen zou zijn.

5.4. **Belang van de producenten van rijwielonderdelen**

(323) Volgens een recent, gezamenlijk onderzoek ([102]) van de EBMA en de Conebi hebben in 2018 meer dan 400 ondernemingen in 20 verschillende lidstaten rijwielonderdelen en -componenten vervaardigd voor zowel conventionele als elektrische fietsen. In totaal hadden deze ondernemingen meer dan 22 000 mensen in dienst.

(324) Er moet op worden gewezen dat, zoals toegelicht in overweging 1, de antidumpingmaatregelen na een antiontwijkingsonderzoek werden uitgebreid naar de invoer van bepaalde rijwielonderdelen van oorsprong uit de VRC. Na dit onderzoek werd een stelsel van vrijstelling geïntroduceerd om de lokale productie van rijwielonderdelen aan te moedigen door de Chinese inhoud van gebruikte rijwielonderdelen tot minder dan 60 % van de totale waarde te beperken. Hierdoor hebben de rijwielfabrikanten een stimulans om hun onderdelen buiten de VRC te kopen en deze in aanzienlijke mate lokaal aan te schaffen, wat tevens zorgt voor korte leveringstijden en kleinere voorraden. Derhalve profiteren de producenten van rijwielonderdelen ook van de uitbreiding van de bestaande maatregelen tot de hoofdbestanddelen van rijwielen.

(325) Voorts hebben tijdens de beoordelingsperiode de leveranciers van onderdelen zich behoorlijk ingespannen om de productie van onderdelen en componenten weer naar de EU terug te halen door fors in onderzoek en ontwikkeling en machines te investeren. Gezien het specifieke karakter van zulke investeringen en de langdurige relatie tussen beide bedrijfstakken, houdt de duurzaamheid van de rijwielonderdelenindustrie nauw verband met het bestaan van een levensvatbare rijwielindustrie van de Unie. Elke afname van de productie- en verkoophoeveelheid van de rijwielindustrie in de Unie zou een nadelig effect op de rijwielonderdelenindustrie hebben.

(326) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat het eventueel vervallen van de maatregelen geen negatieve gevolgen zal hebben voor de producenten van rijwielonderdelen, aangezien de productie en verkoop voor de rijwielindustrie in de Unie niet in omvang zullen afnemen. Bovendien zullen onderdelen worden gebruikt voor de productie van elektrische fietsen, die zal toenemen.

(327) De Commissie herhaalde de in overweging 316 genoemde argumenten. De intrekking van de maatregelen zal waarschijnlijk een aanzienlijk negatief effect hebben op de productie van rijwielen, dat niet kan worden gecompenseerd door een toename van de productie van elektrische fietsen. De rijwielonderdelenindustrie is nauw met de rijwielindustrie verweven en zal dus onmiddellijk worden getroffen.

(328) Dit argument werd derhalve afgewezen.

(329) Op grond hiervan werd vastgesteld dat de intrekking van de maatregelen eveneens negatieve gevolgen voor de rijwielonderdelenindustrie zou hebben. Derhalve werd geconcludeerd dat antidumpingmaatregelen in het belang van de rijwielonderdelenindustrie zijn.

5.5. **Belang van de niet-verbonden importeurs**

(330) Zoals vermeld in de overwegingen 15 en 16, werd alle niet-verbonden importeurs uitgenodigd om aan het onderzoek mee te werken, waarbij met 75 importeurs rechtstreeks contact werd opgenomen. Net als bij het vorige nieuwe onderzoek heeft geen daarvan zich gemeld of op enigerlei wijze aan het onderzoek meegewerkt.

(331) Er wordt op gewezen dat antidumpingmaatregelen niet ten doel hebben de invoer te beletten, maar om weer tot billijke handelsvoorwaarden te komen en te waarborgen dat er niet tegen schade veroorzakende prijzen wordt ingevoerd.

(332) Uit het onderzoek bleek dat de invoer voor een aanzienlijk deel, met een marktaandeel van ruim 17 % in het tijdvak van het nieuwe onderzoek, afkomstig was uit landen waarvoor geen antidumpingmaatregelen golden. Voorts was, zoals vermeld in overweging 227, de meeste invoer uit andere landen waarvoor de maatregelen golden, die in het tijdvak van het nieuwe onderzoek een marktaandeel hadden van meer dan 15 %, afkomstig van echte producenten die van de uitbreiding van deze maatregelen waren vrijgesteld. Als gevolg hiervan werd geoordeeld dat de importeurs nog steeds rijwielen uit een breed scala aan landen konden betrekken, omdat de invoer waarop geen maatregelen van toepassing waren, in het tijdvak van het nieuwe onderzoek een marktaandeel van ruim 32 % vertegenwoordigde.

(333) Op basis van het voorgaande werd geconcludeerd dat de geldende maatregelen geen negatief effect van betekenis op de situatie van de importeurs hadden en dat voortzetting van de maatregelen geen ernstige gevolgen voor hen zal hebben.

([102]) "European bicycle market — Employment and Investment figures in 2018", Update March 2019, 6 bladzijden.

5.6. **Belang van de gebruikers**

(334) In de eerste plaats moet erop worden gewezen dat in de vorige onderzoeken werd vastgesteld dat de maatregelen geen aanmerkelijke gevolgen voor de gebruikers/consumenten zouden hebben.

(335) De European Cyclists' Federation (Europese Federatie van fietsers, "ECF"), die fietsersorganisaties en -bonden vertegenwoordigt), en Cykelfrämjandet, de organisatie voor fietsers in Zweden, spraken beide hun steun uit voor handhaving van de maatregelen. Zij stelden dat fietsers baat zouden hebben bij het aanbod van producten met strenge normen op het gebied van kwaliteit en veiligheid, terwijl zeer goedkope rijwielen daarentegen niet aan de veiligheidsnormen zouden voldoen en het gebruik van de fiets zouden ontmoedigen, omdat deze onprettig in het gebruik zouden zijn, omdat deze onbetrouwbaar zouden zijn en omdat deze niet zouden zijn voorzien van het voor dagelijks gebruik benodigde toebehoren. Zij voerden tevens aan dat de consument kwaliteit belangrijker vindt dan prijs en dat goedkope rijwielen van slechte kwaliteit afbreuk doen aan de beleving en veiligheid van de fietser.

(336) Het effect van de antidumpingrechten op de consumentenprijs werd niet als aanzienlijk ingeschat omdat voor sommige Chinese producenten een nulrecht geldt en er andere leveringsbronnen bestaan en op de EU-markt aanwezig zijn. Voorts vallen de meeste rijwielproducenten in de Unie onder het stelsel van vrijstelling op grond waarvan de hoofdbestanddelen van rijwielen vanuit de VRC zonder rechten kunnen worden ingevoerd tot 60 % van de totale waarde van de gebruikte onderdelen. Dit zorgt voor een gelijk speelveld en vergroot de concurrentie op de markt tussen in de EU geproduceerde en ingevoerde rijwielen.

(337) In haar opmerkingen over de mededeling van de definitieve bevindingen voerde de CCCME aan dat de aanschafkosten van fietsen voor consumenten in de Unie zijn gestegen en dat mensen met een laag inkomen geen fiets kunnen kopen als gevolg van de antidumpingmaatregelen. De CCCME voegde hieraan toe dat de antidumpingmaatregelen in essentie de belangen van een minderheid van producenten in het hogere productsegment beschermen ten koste van het milieu en de volksgezondheid.

(338) De Commissie merkte op dat de voortzetting van de maatregelen de diversiteit aan leveranciers heeft doen toenemen, en vervolgens ook de diversiteit aan prijzen. Zoals uiteengezet in de tabellen 6 en 7 bij de overwegingen 223 en 228, lagen de gemiddelde prijzen bij invoer uit andere landen vaak lager dan de prijzen bij invoer uit de VRC. De maatregelen hebben dus geen negatief effect gehad op de consumenten in de Unie.

(339) Wat het tweede argument van de CCCME betreft, herhaalde de Commissie haar antwoord in overweging 268 en verwees zij naar tabel 12 bij overweging 250, waarin de gemiddelde verkoopprijs in de Unie varieerde van 118 tot 129 EUR/stuk, wat stellig niet kan worden beschouwd als een richtprijs voor een fiets in het hogere marktsegment.

(340) Ook die twee argumenten werden afgewezen.

(341) Op basis van het voorgaande werd geconcludeerd dat de geldende maatregelen geen negatief effect op de situatie van de gebruikers hadden en dat voortzetting van de maatregelen geen ernstige gevolgen voor hen zal hebben.

5.7. **Belang van andere partijen**

(342) De rijwielsector in de Unie bestaat uit circa 400 ondernemingen, voornamelijk kmo's, en verschafte in het tijdvak van het nieuwe onderzoek rechtstreeks werk aan meer dan 20 000 mensen op de markt van de Unie. De IndustriAll European Trade Union, een federatie van onafhankelijke vakbonden die handarbeiders en andere arbeiders in diverse sectoren vertegenwoordigen, sprak haar steun uit voor voortzetting van de maatregelen. Zij stelde dat door de maatregelen de groei van deze bedrijfstak, waarin naar verwachting over vijf jaar 200 000 mensen werkzaam zullen zijn, zou worden versterkt. Zij beweerde ook dat dankzij de maatregelen de bedrijfstak de strategische uitdagingen kan aangaan om rijwielen tot slimme fietsen om te vormen of om een circulaire economie voor fietsen (recycling, hergebruik, revisie) tot stand te brengen.

(343) AEGIS Europe, dat 25 Europese verenigingen van bedrijfstakken verenigt, sprak eveneens zijn steun voor de maatregelen uit en stelde dat deze voor een gelijk speelveld zorgen en voor een aanpak van de marktverstoringen die in de internationale handelsarena door een handelsverstorend economisch model van een staat worden veroorzaakt.

5.8. **Conclusie**

(344) Op basis van de beschikbare informatie over het belang van de Unie heeft de Commissie geconcludeerd dat er geen dwingende redenen zijn om de definitieve antidumpingmaatregelen ten aanzien van de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC niet te handhaven.

6. **ANTIDUMPINGMAATREGELEN**

(345) Alle belanghebbenden zijn in kennis gesteld van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan wordt beoogd de geldende antidumpingmaatregelen voor de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC te handhaven. Zij konden hierover binnen een bepaalde termijn opmerkingen maken. Er is naar behoren rekening gehouden met deze opmerkingen.

(346) Uit de bovenstaande overwegingen vloeit voort dat de antidumpingmaatregelen die bij Verordening (EU) nr. 502/2013 van de Raad, zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/49, en de uitbreidingen daarvan als bepaald in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 501/2013 en Uitvoeringsverordening (EU) 2015/776 werden ingesteld ten aanzien van de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC, overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening moeten worden gehandhaafd.

(347) Verzoeken om toepassing van deze individuele antidumpingrechten (bv. na de naamswijziging van een onderneming of na de oprichting van nieuwe productie- of verkoopmaatschappijen) moeten onverwijld aan de Commissie ([103]) worden gericht, onder opgave van alle relevante gegevens, met name indien de naamswijziging of de oprichting van nieuwe productie- of verkoopmaatschappijen verband houdt met wijzigingen van de activiteiten van de onderneming op het gebied van de productie en de verkoop in binnen- en buitenland. Indien het verzoek gerechtvaardigd is, zal de verordening dienovereenkomstig worden gewijzigd door bijwerking van de lijst van ondernemingen die voor een individueel recht in aanmerking komen.

(348) Indien, op basis van artikel 109 van Verordening 2018/1046 ([104]), een bedrag moet worden terugbetaald na een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie, dan geldt als de te betalen rente 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.

(349) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 15, lid 1, van de basisverordening ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een definitief antidumpingrecht ingesteld op rijwielen (inclusief bakfietsen, maar exclusief eenwielers), zonder motor, ingedeeld onder de GN-codes 8712 00 30 en ex 8712 00 70 (Taric-codes 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 en 8712 00 70 99), van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

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

Onderneming	Definitief recht	Aanvullende Taric-code
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd.	19,2 %	B772
Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd.	0 %	B773
Ideal (Dongguan) Bike Co. Ltd.	0 %	B774
Alle andere ondernemingen (behalve Giant (China) Co. Ltd — aanvullende Taric-code C329)	48,5 %	B999

([103]) Europese Commissie, Directoraat-generaal Handel, directoraat H, 1049 Brussel, België.
([104]) 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).

3. De in lid 2 vermelde definitieve antidumpingrechten die van toepassing zijn op de invoer van oorsprong uit de Volksrepubliek China, worden uitgebreid tot de invoer van dezelfde rijwielen verzonden uit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka ([105]) en Tunesië, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Indonesië, Maleisië, Sri Lanka en Tunesië, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8712 00 30 en ex 8712 00 70 (Taric-codes 8712 00 30 10 en 8712 00 70 91), met uitzondering van die welke door de onderstaande ondernemingen zijn geproduceerd:

Land	Onderneming	Aanvullende Taric-code
Indonesië	P.T. Insera Sena, 393 Jawa Street, Buduran, Sidoarjo 61252, Indonesië	B765
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries (Wim Cycle), Raya Bambe KM. 20, Driyorejo, Gresik 61177, Jawa Timur, Indonesië	B766
	P.T. Terang Dunia Internusa, (United Bike), Jl. Anggrek Neli Murni 114 Slipi, 11480, Jakarta Barat, Indonesië	B767
Sri Lanka	Asiabike Industrial Limited, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Sri Lanka	B768
	BSH Ventures (Private) Limited, No 84, Campbell Place, Colombo-10, Sri Lanka	B769
	Samson Bikes (Pvt) Ltd, No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Sri Lanka	B770
Tunesië	Euro Cycles SA, Zone Industrielle Kelaa Kebira, 4060, Sousse, Tunesië	B771
	Look Design System Route de Tunis Km6 — BP 18, 8020 Soliman, Tunesië	C206

4. De in lid 2 vermelde definitieve antidumpingrechten die van toepassing zijn op de invoer van oorsprong uit de Volksrepubliek China, worden uitgebreid tot de invoer van dezelfde rijwielen verzonden uit Cambodja, Pakistan en de Filipijnen, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Cambodja, Pakistan en de Filipijnen, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8712 00 30 en ex 8712 00 70 (Taric-codes 8712 00 30 20 en 8712 00 70 92), met uitzondering van die welke door de onderstaande ondernemingen zijn geproduceerd:

Land	Onderneming	Aanvullende Taric-code
Cambodja	A and J (Cambodia) Co., Ltd, Special Economic Zone Tai Seng Bavet, Sangkar Bavet, Krong Baver, Ket Svay Rieng, Cambodja	C035
	Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd, Tai Seng Bavet Special Economic Zone, National Road No 1, Bavet City, Svay Rieng, Cambodja	C036
	Speedtech Industrial Co. Ltd, Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Cambodja	C037
	Bestway Industrial Co., Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Cambodja	C037
Filipijnen	Procycle Industrial Inc., Hong Chang Compound, Brgy. Lantic, Carmona, Cavite, Filipijnen	C038

([105]) Inclusief City Cycle Industries — Aanvullende Taric-code B131 (Uitvoeringsverordening (EU) 2018/28 van de Commissie van 9 januari 2018 tot herinstelling van een definitief antidumpingrecht op rijwielen, al dan niet aangegeven als van oorsprong uit Sri Lanka, afkomstig van City Cycle Industries (PB L 5 van 10.1.2018, blz. 27).

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

6. De individuele antidumpingrechten of de vrijstellingen die zijn vastgesteld voor de in de leden 2, 3 en 4 vermelde ondernemingen, worden uitsluitend toegepast 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 de (hoeveelheid) rijwielen die naar de Europese Unie wordt/worden uitgevoerd en waarop deze factuur betrekking heeft, is/zijn vervaardigd door (naam en adres van de onderneming) (aanvullende Taric-code) in (betrokken land). Ondergetekende verklaart dat de in deze factuur verstrekte informatie juist en volledig is.".

Als een dergelijke factuur niet wordt overgelegd, wordt het recht toegepast dat voor "alle andere ondernemingen" geldt.

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, 28 augustus 2019.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER