

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/73 DER KOMMISSION****vom 17. Januar 2019****zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**1. VERFAHREN****1.1. Einleitung**

- (1) Am 20. Oktober 2017 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (im Folgenden „Grundverordnung“) eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Treithilfe mit Elektrohilfsmotor (im Folgenden „Elektrofahrräder“) mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“) in die Europäische Union (im Folgenden „Union“) ein.
- (2) Die Kommission veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(2)</sup> (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).
- (3) Die Kommission leitete die Untersuchung infolge eines Antrags ein, den der Europäische Fahrradherstellerverband (European Bicycle Manufacturers Association, im Folgenden „Antragsteller“ oder „EBMA“) am 8. September 2017 eingereicht hatte. Auf den Antragsteller entfallen über 25 % der gesamten Unionsproduktion von Elektrofahrrädern. Die mit dem Antrag vorgelegten Beweise für das Vorliegen von Dumping und für eine daraus resultierende bedeutende Schädigung rechtfertigten die Einleitung einer Untersuchung.
- (4) Am 21. Dezember 2017 leitete die Kommission eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China in die Union ein; diese stellt eine gesonderte Untersuchung dar. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(3)</sup>.

**1.2. Zollamtliche Erfassung der Einfuhren**

- (5) Am 31. Januar 2018 beantragte der Antragsteller gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung die zollamtliche Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China. Am 3. Mai 2018 veröffentlichte die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) <sup>(4)</sup> zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China ab 4. Mai 2018.

**1.3. Vorläufige Maßnahmen**

- (6) Am 18. Juli 2018 führte die Kommission mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1012 <sup>(5)</sup> (im Folgenden „vorläufige Verordnung“) einen vorläufigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China in die Union ein.

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

<sup>(2)</sup> Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 353 vom 20.10.2017, S. 19).

<sup>(3)</sup> Bekanntmachung der Einleitung eines Antisubventionsverfahrens betreffend die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 440 vom 21.12.2017, S. 22).

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 der Kommission vom 2. Mai 2018 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 113 vom 3.5.2018, S. 4).

<sup>(5)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/1012 der Kommission vom 17. Juli 2018 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 (ABl. L 181 vom 18.7.2018, S. 7).

- (7) Wie in Erwägungsgrund 7 der vorläufigen Verordnung erwähnt, betraf die Dumping- und Schadensuntersuchung den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“) und die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

#### 1.4. Weiteres Verfahren

- (8) Nach der Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage ein vorläufiger Antidumpingzoll eingeführt worden war (im Folgenden „vorläufige Unterrichtung“), reichten die Antragsteller, die chinesische Handelskammer für die Ein- und Ausfuhr von Maschinen und Elektronikzeugnissen (im Folgenden „CCCME“), die Gemeinschaft der europäischen Einführer von Elektrofahrrädern (Collective of European Importers of Electric Bicycles – im Folgenden „CEIEB“), einzelne unabhängige Einführer und einzelne chinesische ausführende Hersteller schriftlich ihre Stellungnahmen zu den vorläufigen Feststellungen ein.
- (9) Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, erhielten Gelegenheit zur Anhörung. Angehört wurden die Antragsteller, die CEIEB, unabhängige Einführer und ein einzelner chinesischer ausführender Hersteller. Mit dem chinesischen ausführenden Hersteller fand eine Anhörung beim Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren statt.
- (10) Die Kommission prüfte die Stellungnahmen der interessierten Parteien und setzte sich wie in dieser Verordnung beschrieben mit ihnen auseinander.
- (11) Die Kommission holte weiter alle Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen benötigte, und prüfte sie. Zum Zwecke einer Prüfung der Fragebogenantworten von unabhängigen Einführern wurden Kontrollbesuche bei folgenden Parteien durchgeführt:
- BH BIKES EUROPE S.L. (Vitoria, Spanien);
  - BIZBIKE BVBA (Wielsbeke, Belgien);
  - NEOMOUV SAS (La Flèche, Frankreich).
- (12) Die Kommission unterrichtete alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China in die Union einzuführen beabsichtigte (im Folgenden „endgültige Unterrichtung“).
- (13) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden geprüft und — soweit angezeigt — berücksichtigt.

#### 1.5. Stichprobe

- (14) Die Liste der chinesischen ausführenden Hersteller in Anhang 1 dieser Verordnung wurde geändert, um der Umfirmierung eines chinesischen ausführenden Herstellers (neuer Name: Easy Electricity Technology Co., Ltd.) Rechnung zu tragen, und es wurde ein anderer ausführender Hersteller, Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd., in Anhang 1 aufgenommen.

#### 1.6. Individuelle Ermittlung

- (15) Sechs nicht in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller beantragten förmlich eine individuelle Ermittlung nach Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung. Bei drei dieser Unternehmen handelte es sich um Unternehmensgruppen mit insgesamt sechs verbundenen Händlern. Darüber hinaus beantragten zwei Unternehmen, die förmlich um eine individuelle Ermittlung ersuchten, auch eine Marktwirtschaftsbehandlung. Nach der vorläufigen Unterrichtung stellten vier dieser Unternehmen erneut einen Antrag auf individuelle Ermittlung.
- (16) Wie in Erwägungsgrund 47 der vorläufigen Verordnung dargelegt, hätte die Ermittlung bei einer solch großen Zahl von Anträgen eine zu große Belastung dargestellt, sodass die Untersuchung nicht innerhalb der in der Grundverordnung festgelegten Frist hätte abgeschlossen werden können. Darüber hinaus reichte die zusätzliche Zeit zwischen der vorläufigen und der endgültigen Phase nicht für eine Prüfung dieser großen Anzahl von Anträgen durch die Kommission aus. Die Kommission bestätigte daher ihren Beschluss, keinem der Anträge auf individuelle Ermittlung stattzugeben.

### 1.7. Marktwirtschaftsbehandlung (im Folgenden „MWB“)

- (17) Die CCCME, Bodo Vehicle, Suzhou Rununion und Jinhua Vision brachten erneut vor, dass das Vorliegen von Dumping auf der Grundlage der Inlandspreise und der Kosten der chinesischen ausführenden Hersteller festgestellt werden müsste, da Abschnitt 15 Buchstabe a Ziffer ii des Protokolls über den Beitritt der VR China zur Welthandelsorganisation (im Folgenden „WTO“) am 11. Dezember 2016 ausgelaufen sei. Die Kommission hat diese Behauptung wie in Abschnitt 3.1.1 der vorläufigen Verordnung dargelegt behandelt.
- (18) Die Kommission wandte die geltenden und auf diese Untersuchung anwendbaren Rechtsvorschriften, nämlich Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben a und b der Grundverordnung, an.
- (19) In seiner Antwort auf die vorläufige Unterrichtung brachte Giant Electric Vehicle (im Folgenden „Giant“) erneut vor, dass die Kommission Giant eine MWB hätte gewähren sollen, da Giant nach eigener Auffassung die MWB-Kriterien nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung, insbesondere die Kriterien 1 und 3, erfülle. Insbesondere focht Giant die Auslegung der Kommission in Bezug auf einen Staatseingriff an und brachte vor, dass die Möglichkeit von Staatseingriffen nicht ausreiche, um einen Antrag auf MWB zurückzuweisen. Darüber hinaus wiederholte Giant seine Argumente, dass sich die Verzerrungen nicht erheblich auf den Aluminiumpreis auswirkten.
- (20) Was das Kriterium 1 anbelangt, stellte die Kommission erhebliche Staatseingriffe in Bezug auf den Aluminiummarkt fest, wie im MWB-Unterrichtungsdokument vom 3. Mai 2018, dem Schreiben vom 29. Mai zur Beantwortung der Stellungnahmen von Giant zu den MWB-Feststellungen und in der vorläufigen Verordnung, insbesondere in den Erwägungsgründen 88 und 89, ausführlich beschrieben. Die Kommission stellte fest, dass die chinesische Regierung den Aluminiummarkt uneingeschränkt kontrollieren kann und den Aluminiummarkt mit dem Ziel reguliert, Arbitrage zu vermeiden. Die Kommission stellte fest, dass diese Situation zu einem verzerrten Aluminiummarkt in der VR China führt und einen erheblichen Staatseingriff seitens der chinesischen Regierung darstellt. Die Verzerrung auf dem Aluminiummarkt ist sogar so stark, dass keine Arbitrage stattfindet, und deren Fehlen per se eine erhebliche Verzerrung darstellt.
- (21) Die Feststellungen der Kommission bezüglich eines erheblichen Staatseingriffs auf dem Aluminiummarkt der VR China sowie der uneingeschränkten Kontrolle über diesen Markt seitens der chinesischen Regierung wurden von Giant nie infrage gestellt. Giant wandte lediglich ein, dass sich dieser Staatseingriff im Untersuchungszeitraum wertmäßig nicht in nennenswertem Maße ausgewirkt habe. Die Kommission kann die vorgeschlagene Auslegung, die durch die von Giant zitierte Rechtsprechung<sup>(6)</sup> nicht bekräftigt wird, nicht akzeptieren. Laut der Rechtsprechung verhindert das Kriterium 1 nämlich die Gewährung einer MWB, falls ein Staat in erheblichem Maße in das Funktionieren der Marktkräfte eingegriffen hat. Der erhebliche diesbezügliche Staatseingriff würde die Schlussfolgerung, dass für einen Hersteller, der in einem solchen Markt tätig ist, marktwirtschaftliche Bedingungen herrschen, nicht untermauern.<sup>(7)</sup>
- (22) Die in der vorläufigen Verordnung von der Kommission getroffene Feststellung in Bezug auf das Kriterium 1 wurde somit bestätigt.
- (23) In Bezug auf das Kriterium 3 behauptete Giant, dass seine Stellungnahmen, die finanziellen Anreize seien unerheblich und keine Folge des früheren nichtmarktwirtschaftlichen Systems, sondern Ausdruck einer legitimen Industriepolitik gewesen, von der Kommission nicht behandelt worden seien. Ferner wiederholte Giant die Aussage, dass die Kommission die Bedeutung der Landnutzungsrechte, die während ihrer 50-jährigen Laufzeit quasi kostenlos gewährt wurden, hätte berücksichtigen sollen.
- (24) Die Kommission weist darauf hin, dass die Vorbringen hinsichtlich der finanziellen Anreize sowie hinsichtlich der angewandten Methode in Bezug auf die Landnutzungsrechte nicht nur im MWB-Unterrichtungsdokument ausführlich behandelt, sondern auch im Schreiben vom 29. Mai 2018 zur Beantwortung der Stellungnahmen von Giant angesprochen wurden. Die Argumentation der Kommission ist ferner auch in der vorläufigen Verordnung beschrieben, insbesondere in den Erwägungsgründen 91 und 92.
- (25) Auf der Grundlage der in diesen Unterlagen dargelegten Argumentation kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich bei dem Vorzugssteuersatz um einen quasi dauerhaften und unbefristeten finanziellen Anreiz handelte, der auch dazu dienen könnte, zu niedrigeren Kosten Investitionen anzuziehen, was über einen langen Zeitraum hinweg zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung führen würde. Die Kommission kam außerdem zu dem Schluss, dass der Steuerabzug für F&E-Ausgaben sich wiederholte und zeitlich nicht begrenzt war und dadurch zu einem ähnlichen Ergebnis führen würde. Abschließend erinnert die Kommission daran, dass Giant faktisch nicht für seine Landnutzungsrechte bezahlte (siehe Erwägungsgrund 21). Giant legte keine neuen Argumente vor.

<sup>(6)</sup> Rechtssache C-337/09 P, *Rat/Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group*, EU:C:2012:471, Rn. 66 und 73. Siehe ebenso Rechtssache C-26/96, *Rotexchemie/Hauptzollamt Hamburg-Waltershof*, EU:C:1997:261, Rn. 9 und Rechtssache C-338/10, *GLS/Hauptzollamt Hamburg-Stadt*, EU:C:2012:158, Rn. 20.

<sup>(7)</sup> Rechtssache C-337/09 P, *Rat/Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd*, EU:C:2012:471, Rd. 90: „Der Marktwirtschaftsstatus kann nur einem Wirtschaftsteilnehmer erteilt werden, wenn die Kosten, die ihn treffen, und die Preise, die er festlegt, das Ergebnis des freien Spiels von Angebot und Nachfrage sind. Das ist nicht der Fall, wenn beispielsweise der Staat auf den Preis bestimmter Rohstoffe oder von Arbeitskraft direkt einwirkt.“

- (26) Das Kriterium 3, d. h. die Anforderung, dass keine nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems bestehen, bleibt also nach wie vor unerfüllt.
- (27) Die CEIEB brachte vor, dass die Verweigerung einer MWB gegenüber einem chinesischen ausführenden Hersteller diskriminierend sei, da der Wirtschaftszweig der Union Aluminiumrahmen aus der VR China beziehe und daher auch von den Verzerrungen auf dem Aluminiummarkt in der VR China profitiere. Darüber hinaus führte die CEIEB an, dass der Wirtschaftszweig der Union im Rahmen eines Abgabenaussetzungssystems Aluminiumrahmen aus der VR China einführe. Diese Vorbringen wurden zurückgewiesen. Die Käufe des Wirtschaftszweigs der Union sind für die Analyse nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung, mit der untersucht werden soll, ob ein ausführender Hersteller bei der Bestimmung des Normalwerts zu einer MWB berechtigt ist, unerheblich. Sie wurden von der Kommission für die MWB-Entscheidung deshalb nicht für relevant gehalten.

### 1.8. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (28) Da keine Stellungnahmen zum Untersuchungszeitraum und zum Bezugszeitraum eingingen, wird Erwägungsgrund 7 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

## 2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Vorbringen zur Warendefinition

- (29) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung wiederholten drei chinesische ausführende Hersteller, ein Einführer und die CCCME ihre in den Erwägungsgründen 57 bis 63 der vorläufigen Verordnung vorgebrachte Forderung, Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebener Treithilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h (im Folgenden „Speed Pedelects“) von der Warendefinition auszuschließen.
- (30) Die Parteien argumentierten, dass Speed Pedelects grundlegend andere Eigenschaften aufwiesen und zu einer anderen Verwendung bestimmt seien, anderen regulatorischen Anforderungen unterlägen, grundlegend andere Preise und Kosten hätten und aus Verbrauchersicht nicht durch die anderen Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebener Treithilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h, die Gegenstand der Untersuchung seien, austauschbar seien.
- (31) Die CCCME brachte vor, dass die Kommission nicht zur Kenntnis genommen habe, dass die vom Antragsteller erwähnte, die Abschaltgeschwindigkeit betreffende Softwareänderung durch den Verbraucher unzulässig sei, und fügte hinzu, dass diese Möglichkeit nicht als wahrscheinlich betrachtet werden könne.
- (32) Der Antragsteller bestätigte, dass es den Verbrauchern nicht gestattet sei, die Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Treithilfe durch eine Softwareänderung zu erhöhen. Allerdings erinnerte er daran, dass sein Vorbringen sich nicht auf diese Möglichkeit bezog, sondern vielmehr auf durch Wirtschaftsteilnehmer (Einführer, Händler) vollzogene Änderungen vor Verkauf der Elektrofahrräder auf dem Unionsmarkt. Wird bei solchen Änderungen an der Softwareprogrammierung die Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Treithilfe verringert, wären die Änderungen aus dem Blickwinkel der Warentypgenehmigung nämlich zulässig. Der Antragsteller fügte hinzu, dass solche Änderungen an der Softwareprogrammierung zu einem offensichtlichen Risiko einer Umgehung der Antidumping- und Antisubventionsmaßnahmen führten.
- (33) Die Kommission weist darauf hin, dass sich Erwägungsgrund 65 der vorläufigen Verordnung nicht nur auf Softwareänderungen durch Verbraucher, sondern generell auf die Softwareprogrammierung bezieht. Darüber hinaus wird in dem Erwägungsgrund eindeutig darauf verwiesen, dass die Abschaltgeschwindigkeit sowohl nach oben als auch nach unten hin verändert werden kann. Die CCCME wies zwar darauf hin, dass eine verbraucherseitige Erhöhung der Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Treithilfe unzulässig wäre, doch andere Änderungen an der Softwareprogrammierung wie die Verringerung der Abschaltgeschwindigkeit eines als Treithilfe verwendeten Hilfsmotors durch die in Erwägungsgrund 32 der vorliegenden Verordnung genannten Wirtschaftsteilnehmer stellte sie nicht in Frage. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (34) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Kommission das Argument einer durch die Wirtschaftsteilnehmer und nicht durch die Verbraucher vorgenommenen Änderung der Softwareprogrammierung zur Erhöhung oder Verringerung der Geschwindigkeit des als Treithilfe verwendeten Hilfsmotors in der endgültigen Unterrichtung zum ersten Mal vorgebracht habe. Diese Aussage ist falsch. Wie im vorhergehenden Erwägungsgrund erläutert, bezog sich Erwägungsgrund 65 der vorläufigen Verordnung auf alle Arten der Softwareprogrammierung, unabhängig davon, wer die Softwareprogrammierung durchführt. Es weist nichts darauf hin, dass sich Erwägungsgrund 65 der vorläufigen Verordnung nur auf die Softwareprogrammierung durch Verbraucher bezieht und die Softwareprogrammierung durch Wirtschaftsteilnehmer ausschloss. In jedem Fall weist die Kommission darauf hin, dass eine Einbeziehung in die endgültige Unterrichtung ausreicht, um allen interessierten Parteien die Möglichkeit zu geben, dazu Stellung zu nehmen.

- (35) Die CCCME brachte vor, dass die Aussage des Antragstellers, dass alle Elektrofahrräder den gleichen Prüfungen gemäß der Norm EN 15194 unterzogen würden, ungenau sei. Die Norm EN 15194 sehe für alle Elektrofahrräder die gleichen Prüfverfahren vor. Die genannte Norm sei für den Geschwindigkeitsunterschied jedoch unerheblich, der andere Anforderungen mit sich bringe und dazu führe, dass Speed Pedelecs nicht mit anderen Elektrofahrrädern austauschbar seien. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass Speed Pedelecs im Gegensatz zu herkömmlichen Elektrofahrrädern nicht in den Anwendungsbereich der Norm EN 15194 fielen.
- (36) Die CCCME führte an, Speed Pedelecs würden laut der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(8)</sup> als Kleinkrafträder zur Verwendung auf öffentlichen Straßen gelten. Diese Verordnung schließe Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebener Treithilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h aus. Für Speed Pedelecs würden zusätzliche Vorschriften in Bezug auf Steuern, Zulassung, Versicherung und Fahrzeugkennzeichen sowie Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Helm- und Sicherheitsvorgaben für Kleinkrafträder gelten.
- (37) Die CCCME brachte vor, dass trotz der Begründung in Erwägungsgrund 70 der vorläufigen Verordnung, dass alle Elektrofahrräder die gleichen materiellen Eigenschaften besäßen, das Argument bestehen bleibe, dass es für Speed Pedelecs eigene ausstattungsbezogene und regulatorische Anforderungen gebe. Aufgrund dieser eigenen Anforderungen seien Speed Pedelecs nicht mit anderen Elektrofahrrädern austauschbar und die Verbraucher sähen dies genauso. Um dieses Argument zu untermauern, bezog sich die CCCME auf den Widerspruch des Europäischen Radfahrerverbands gegen den Vorschlag der Kommission, für alle Elektrofahrräder und nicht nur für Speed Pedelecs eine Haftpflichtversicherung zu verlangen.
- (38) Der Antragsteller wiederholte sein Vorbringen, dass alle Elektrofahrräder die gleichen materiellen Eigenschaften besäßen. Insbesondere brachte der Antragsteller vor, dass alle Elektrofahrräder aus den gleichen Fahrradbauteilen und Komponenten bestünden, und dass es keine Fahrradteile gebe, die ausschließlich bei Speed Pedelecs eingesetzt würden. Die Motoren der größten Motorenhersteller, die nach einer entsprechenden Softwareprogrammierung zum Antrieb aller Arten von Elektrofahrrädern verwendet werden könnten, seien dabei mit eingeschlossen. Anhand ihres äußeren Erscheinungsbildes lasse sich daher der Unterschied zwischen Speed Pedelecs und anderen Elektrofahrrädern nicht zuverlässig feststellen.
- (39) Der Antragsteller brachte vor, dass die Verbraucherwahrnehmung in Handelsschutzverfahren nicht maßgeblich für die Warendefinition sei und dass es in den einzelnen Verwendungskategorien (beispielsweise zur Verwendung im Pendlerverkehr, als Trekking-Fahrrad, Rennfahrrad oder in den Bergen) Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebenen Treithilfen aller Stufen gebe und diese unabhängig vom Alter und Geschlecht der Verbraucher an alle Verbrauchergruppen vertrieben würden. Die Verbraucherwahrnehmung und die Verwendung rechtfertigten daher keinen Ausschluss von Speed Pedelecs aus der Warendefinition.
- (40) Der Antragsteller brachte vor, dass das Kriterium der Typgenehmigung und allgemeiner betrachtet die Einstufung nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 im vorliegenden Fall nicht dafür geeignet seien, die Warendefinition festzulegen. Speed Pedelecs seien nur dann typgenehmigungspflichtig, wenn sie zur Verwendung auf öffentlichen Straßen bestimmt seien. Elektrische Mountainbikes, die ausschließlich bei Wettkämpfen oder im Gelände verwendet würden und auch nicht die anderen Anforderungen in Verbindung mit der Typgenehmigung (Kennzeichen, Helm und Versicherung) erfüllen müssten, seien von der Typgenehmigungspflicht beispielsweise ausgenommen.
- (41) Darüber hinaus brachte der Antragsteller vor, dass Elektrofahrräder, die laut der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 nicht typgenehmigungspflichtig seien, laut der Maschinenrichtlinie der Union dennoch genau die gleichen Produktsicherheitsvorschriften erfüllen müssten. Darüber hinaus gelte mit der harmonisierten Norm EN 15194 für alle Elektrofahrräder die gleiche Norm mit spezifischen Anforderungen; damit wiederholte der Antragsteller seine in Erwägungsgrund 64 der vorläufigen Verordnung dargelegte Stellungnahme.
- (42) Die Kommission stellte fest, dass die vorgenannten Vorbringen der CCCME in Bezug auf die Austauschbarkeit, die regulatorischen Anforderungen und die Verbraucherwahrnehmung eine Wiederholung der Vorbringen waren, die bereits in den Erwägungsgründen 67 bis 73 der vorläufigen Verordnung behandelt wurden.

<sup>(8)</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen. Text von Bedeutung für den EWR (ABL L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

- (43) Die Kommission wies darauf hin, dass ihr Vorschlag zur Ausweitung des Erfordernisses der Haftpflichtversicherung auf alle Elektrofahrräder, den die CCCME dazu verwendete, um den vermeintlichen Unterschied in der Verbraucherwahrnehmung zu belegen, auch gezeigt hat, dass sich die Unterschiede bei den regulatorischen Anforderungen veränderten und diese keine geeignete und tragfähige Grundlage dafür bildeten, Speed Pedelecs von der Warendefinition auszuschließen.
- (44) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass sich ihre Feststellungen bezüglich der Warendefinition – nämlich dass Elektrofahrräder die gleichen grundlegenden materiellen Eigenschaften und Merkmale aufweisen und dass sich die Verbraucherwahrnehmung und die Verwendungen in erheblichem Maße überschneiden – auch unter Berücksichtigung der vorgelegten Zusatzinformationen nicht verändern. Die Einwände der CCCME wurden daher zurückgewiesen.
- (45) Eine interessierte Partei führte an, dass die Warendefinition der Untersuchung auf Elektrofahrräder am unteren Ende des Marktes beschränkt werden sollte. Elektrofahrräder aus dem mittleren und dem oberen Marktsegment sollten hingegen von der Warendefinition ausgeschlossen werden, da es bei Elektrofahrrädern dieser Segmente angeblich kein Dumping gebe. Diese interessierte Partei behauptete, dass die Qualität und die Leistung, der Preis, die Kosten und die Gewinnspanne von Elektrofahrrädern herangezogen werden könnten, um zwischen diesen Marktsegmenten zu unterscheiden.
- (46) Die Kommission erinnerte daran, dass die betroffene Ware und die gleichartige Ware auf der Grundlage ihrer materiellen Eigenschaften definiert worden sind. Kriterien wie der Preis, die Kosten und die Gewinnspanne können zur Definition der betroffenen Ware nicht herangezogen werden<sup>(9)</sup>. Was die Qualität und die Leistung betrifft, erinnert die Kommission daran, dass abgesehen von der Tatsache, dass die interessierte Partei nicht erläutert hat, wie diese Größen auf systematische Weise gemessen und beziffert werden sollten, die Qualität und die Leistung durch Berichtigungen aufgrund der materiellen Eigenschaften berücksichtigt werden können. Selbst wenn sie bei der Warendefinition eine Rolle spielten, was nicht der Fall ist, weist die Kommission darauf hin, dass obwohl mehrere interessierte Parteien im Rahmen der Untersuchung ähnliche Einwände vorbrachten, keine davon relevante Informationen lieferte, die eine mögliche Segmentierung des Marktes gerechtfertigt oder ermöglicht hätten. Mangels Belegen musste die Kommission diesen Einwand in jedem Fall zurückweisen und bestätigte ihre Feststellungen in Erwägungsgrund 122 der vorläufigen Verordnung.
- (47) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Warendefinition eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 67 bis 74 der vorläufigen Verordnung.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Vergleichsland

- (48) Es gingen keine Stellungnahmen zur Wahl des Wirtschaftszweigs der Union als Vergleichsland ein und es wurde kein alternatives Vergleichsland vorgeschlagen. Erwägungsgrund 103 der vorläufigen Verordnung wurde daher bestätigt.

#### 3.2. Normalwert

- (49) Wie in Erwägungsgrund 103 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurde der Normalwert anhand der in der Union für die gleichartige Ware tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preise bestimmt. Es gingen diesbezüglich keine Stellungnahmen ein.
- (50) Zwei chinesische ausführende Hersteller beanstandeten die für den Normalwert herangezogenen Werte und bezogen sich dabei auf Beispiele von Paaren von Warentypen (PCN), bei denen ein Warentyp nach dem herkömmlichen Verständnis im Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder teurer als der andere sein müsste, tatsächlich aber günstiger war. Diese beiden ausführenden Hersteller forderten, dass die Kommission den Normalwert der einzelnen PCN anpassen solle, damit er stärker mit den angenommenen Kosten für die verwendeten Materialien und Teile „im Einklang“ sei.
- (51) Die Forderung wurde zurückgewiesen, da der Normalwert auf den tatsächlich in der Union gezahlten Preisen für die gleichartige Ware beruht. Jedes Elektrofahrrad besteht aus verschiedenen Komponenten, die gemeinsam mit anderen Faktoren den Verkaufspreis bestimmen. Das Zusammenwirken dieser Komponenten und Faktoren kann dabei stärker ins Gewicht fallen als die von den beiden ausführenden Herstellern angeführten Preisdifferenzen einer bestimmten Komponente. Diese beiden ausführenden Hersteller forderten keine Berichtigung aufgrund materieller Unterschiede nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe a der Verordnung.
- (52) Die Erwägungsgründe 104 bis 106 der vorläufigen Verordnung werden daher bestätigt.

<sup>(9)</sup> Siehe Rechtssache T-394/13 *Photo USA Electronic Graphic/Rat*, ECLI:EU:T:2014:964.

- (53) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachten zwei ausführende Hersteller vor, dass die Erklärung in Erwägungsgrund 51 unzureichend sei. Diese ausführenden Hersteller führten beispielhaft zwei PCN an, die sich nur in der Leistung der motorisierten Hilfe unterscheiden. Die PCN mit der motorisierten Hilfe der geringeren Leistung fiel im Vergleich zur PCN mit der motorisierten Hilfe der höheren Leistung in die teurere Normalwertspanne.
- (54) Die Kommission wies darauf hin, dass eine derartige Situation untypisch für den in dieser Untersuchung herangezogenen Normalwert ist; in den meisten Fällen fielen die teureren PCN-Eigenschaften nämlich in die teureren Normalwertspannen. Der durchschnittliche Normalwert der PCN mit stärkerer Hilfe liegt 60,8 % über dem entsprechenden Wert für PCN mit schwächerer Hilfe. Die in Erwägungsgrund 53 dargelegte Situation kann eintreten, ohne dass die Zuverlässigkeit dieses Normalwertes für einen gerechten Vergleich beeinträchtigt wird, denn der Normalwert beruht auf den Unionsverkäufen zahlreicher Unionshersteller. Diese Verkäufe beinhalten naturgemäß auch Preisdifferenzen, die von den jeweiligen Modellen abhängen, die den Preis je PCN im Verkaufsmix beeinflussen. Ferner scheint der in Spannen angegebene Normalwert der betroffenen Ware die Preisdifferenz in einigen Fällen zu verstärken. Zwei PCN mit einer sehr geringen Preisdifferenz können nämlich in zwei unterschiedliche Spannen fallen, falls ihre Preise nahe an den Grenzen der Spannen liegen.
- (55) Da keine weiteren Einwände zum Normalwert vorliegen, werden die Erwägungsgründe 104 bis 106 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

### 3.3. Ausführpreis

- (56) Da keine Stellungnahmen zum Ausführpreis vorliegen, werden die Erwägungsgründe 107 bis 109 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

### 3.4. Vergleich

- (57) Ein ausführender Hersteller forderte, die Kommission solle Kreditkosten, die zwischen dem Hersteller und seinen verbundenen Vertriebsunternehmen in Europa entstünden, nicht abziehen. Diesem Antrag wurde stattgegeben. Der Ausführpreis wurde daher um weniger als 1 % berichtigt.
- (58) Derselbe ausführende Hersteller fragte, ob der Normalwert die Verpackungskosten beinhalte, und falls ja, ob bei den Ausführpreisen verpackte Waren mit verpackten Waren verglichen worden seien. Da der Normalwert anhand verpackter gleichartiger Waren bestimmt wurde, wurde dieses Vorbringen hinsichtlich aller ausführenden Hersteller angenommen. Der Ausführpreis wurde daher um weniger als 1 % berichtigt.
- (59) In Erwägungsgrund 116 der vorläufigen Verordnung forderte die Kommission die interessierten Parteien dazu auf, eine zuverlässige und überprüfbare Quantifizierung der Kosten für eine Berichtigung nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe k der Grundverordnung vorzulegen, um den Kosten für das Design, die Vermarktung und die Forschung und Entwicklung (FuE) der Markennamen-Einführer Rechnung zu tragen.
- (60) Zwei in die Stichprobe einbezogene chinesische ausführende Hersteller forderten eine Berichtigung nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe k der Grundverordnung und legten entsprechende Nachweise ihrer Markennamen-Einführer in der Union vor. Bei den vorgelegten Nachweisen handelte es sich um Daten der betroffenen Einführer zu FuE- und Designkosten. Diese Einführer waren im Rahmen dieser Untersuchung überprüft worden.
- (61) Die Kommission prüfte die zur Begründung der Forderungen vorgelegten Daten und stimmte zu, dass bei der Geschäftstätigkeit der Markennamen-Einführer in der Tat gewisse FuE- und Designkosten anfallen. Die Kommission konnte die Daten der Einführer, die von den ausführenden Herstellern ausgewählt wurden, allerdings nicht akzeptieren, da deren Inhalte über die FuE- und Designkosten der Markennamen-Einführer hinausgingen. Die erheblichen Unterschiede bei den gemeldeten Kostenkategorien, die jeweils als Prozentsatz des Umsatzes der beiden Markennamen-Einführer angegeben wurden, stellten keine repräsentative Grundlage für die Festlegung der Kosten dar, die für die geforderte Berichtigung erforderlich sind.
- (62) Die Kommission war allerdings in der Lage, diese Kosten anhand der Aufzeichnungen der in die Stichprobe einbezogenen und überprüften Unionshersteller zu ermitteln, anhand derer im Rahmen dieser Untersuchung auch der Normalwert bestimmt wurde. Die in die Stichprobe einbezogenen und überprüften Unionshersteller wurden daher als eine zuverlässige Datenquelle für eine Berichtigung des Normalwertes für FuE- und Designkosten nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe k betrachtet.
- (63) Auf dieser Grundlage berichtigte die Kommission den Normalwert für die drei chinesischen ausführenden Hersteller, die ausschließlich markenlose Elektrofahrräder verkauften (d. h. die Elektrofahrräder in der VR China für Markeninhaber in der Union herstellten), um 2,3 %.

- (64) Der Wirtschaftszweig der Union wies auf die ursprünglichen Forderungen der chinesischen ausführenden Hersteller nach FuE-, Design- und anderen Berichtigungen hin und forderte, diesen Anträgen nicht stattzugeben. Außerdem wurde seitens des Wirtschaftszweigs der Union gefordert, dass die Kommission die Berichtigung um 2,3 % nicht auf einen anderen chinesischen ausführenden Hersteller anwenden solle, der die Berichtigung gar nicht gefordert hatte.
- (65) Hinsichtlich der Berichtigung um 2,3 % bezog sich die Kommission aber auf Finanzdaten des Wirtschaftszweigs der Union. Um einen gerechten und angemessenen Vergleich zwischen dem Ausführpreis und dem Normalwert zu ermöglichen, musste die Berichtigung außerdem für alle drei betroffenen chinesischen ausführenden Hersteller vorgenommen werden. Der Einwand des Wirtschaftszweigs der Union wurde daher abgelehnt.
- (66) In ihren Stellungnahmen nach der endgültigen Unterrichtung brachten drei chinesische ausführende Hersteller vor, dass für die FuE- und Design-Berichtigung nicht die überprüften Daten des Wirtschaftszweigs der Union hätten zugrunde gelegt werden sollen, sondern die Daten zweier unabhängiger Einführer, die von den ausführenden Herstellern im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung vorgelegt worden seien. Diese Einführer brachten außerdem vor, dass die Kommission nicht alle relevanten Kostenunterschiede, die für den Preisvergleich erforderlich seien, berücksichtigt habe. Ein ausführender Hersteller wandte ein, dass die Berichtigung des Normalwerts um 2,3 % im Vergleich zu seinen eigenen Kosten in Verbindung mit der Markenpflege zu gering sei.
- (67) Die Kommission hat die Grundlage für diese Berichtigung in Erwägungsgrund 61 ausreichend erläutert und weist darauf hin, dass bei dieser Berichtigung nur die Kosten in Verbindung mit den Tätigkeiten des einführenden Markeninhabers berücksichtigt werden konnten, die im Vergleich zu den Tätigkeiten eines Standardeinführers zusätzlich bestanden.
- (68) Hinsichtlich des Vorbringens, die Kommission hätte stattdessen die Daten der beiden unabhängigen Einführer zugrunde legen sollen, möchte die Kommission auf folgende Punkte hinweisen: Die Daten des Wirtschaftszweigs der Union wurden in der Vergangenheit – nämlich in dem Verfahren betreffend bestimmte Waren aus Gusseisen mit Ursprung in der VR China <sup>(10)</sup> – bereits für eine solche Berichtigung herangezogen, die Kommission hat aber auch schon Daten unabhängiger Einführer verwendet, wie in dem Verfahren betreffend bestimmte Schuhe mit Oberteil aus Leder mit Ursprung in der VR China und Vietnam <sup>(11)</sup>. Im vorliegenden Fall hielt es die Kommission für angemessen, die Daten der Unionshersteller heranzuziehen, die in Verbindung mit der Markenpflege Kosten zu tragen hatten.
- (69) Erstens konnte die Kommission dadurch, dass sie die Daten der Unionshersteller heranzog, bei allen Herstellern einen vollständigen Datensatz erheben. Die herangezogenen Daten sind deshalb repräsentativer als die Daten zweier unabhängiger Einführer.
- (70) Zweitens wurden die von den beiden unabhängigen Einführern vorgelegten Datensätze von der Kommission nicht überprüft, da die Daten erst nach den Kontrollbesuchen vorgelegt wurden. Die Daten der Unionshersteller wurden hingegen für den konkreten Fall überprüft.
- (71) Darüber hinaus weist die Kommission darauf hin, dass aufgrund der Tatsache, dass die Daten des Wirtschaftszweigs der Union sowohl für die Berechnung des Normalwerts als auch für die Berechnung des nicht schädigenden Preises herangezogen wurden, die Verwendung von Daten derselben Unternehmen kohärenter war.
- (72) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung forderte Giant, die Anwendung der FuE- und Design-Berichtigung um 2,3 % auch auf Teile seiner Verkäufe auszuweiten, sofern diese Tätigkeiten von seinem Kunden, nämlich dem einführenden Markeninhaber, ausgeübt werden. Diese Berichtigung wurde gewährt, wodurch sich die Dumpingspanne des Unternehmens um 1,2 Prozentpunkte verringerte. Das Ergebnis wurde offengelegt und es gingen keine weiteren Stellungnahmen dazu ein.
- (73) Drei chinesische ausführende Hersteller wiederholten ihre Forderung, die vor der vorläufigen Unterrichtung vorgebracht und in den Erwägungsgründen 118 bis 122 der vorläufigen Verordnung dargelegt wurde, dass die von der Kommission im Rahmen der Untersuchung durchgehend verwendete PCN um weitere Elemente erweitert werden solle.
- (74) Diese drei chinesischen ausführenden Hersteller legten allerdings keine neuen Informationen vor, anhand derer diese Forderung hätte überprüft werden können. Die Feststellungen in den Erwägungsgründen 121 bis 122 der vorläufigen Verordnung wurden daher beibehalten.

<sup>(10)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/140 der Kommission vom 29. Januar 2018 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren bestimmter Waren aus Gusseisen mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Einstellung der Untersuchung betreffend die Einfuhren bestimmter Waren aus Gusseisen mit Ursprung in Indien (ABl. L 25 vom 30.1.2018, S. 6).

<sup>(11)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1472/2006 des Rates vom 5. Oktober 2006 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren bestimmter Schuhe mit Oberteil aus Leder mit Ursprung in der Volksrepublik China und Vietnam (ABl. L 275 vom 6.10.2006, S. 1).

- (75) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wiederholten diese drei chinesischen ausführenden Hersteller diese Forderung, ohne neue Informationen vorzulegen. Entgegen den Argumenten in diesen letzten Stellungnahmen, wurden die von den chinesischen ausführenden Herstellern der Stichprobe vorgelegten Nachweise und alle anderen verfügbaren Informationen von der Kommission sorgfältig geprüft und die Schlussfolgerungen der Kommission in den Erwägungsgründen 118 bis 122 der vorläufigen Verordnung erläutert.
- (76) Ein chinesischer ausführender Hersteller forderte einen Nachweis über die zur Berechnung des Normalwerts herangezogene Handelsstufe der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Inlandsmarkt, um zu prüfen, ob eine Forderung nach einer Berichtigung für Unterschiede bei der Handelsstufe nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d Ziffer i der Grundverordnung gerechtfertigt war. Diese Informationen, die von allen interessierten Parteien einschließlich dem chinesischen ausführenden Hersteller selbst als vertraulich betrachtet wurden, wurden von den interessierten Parteien im einsehbaren Dossier in Spannen angegeben. Daraus wurde ersichtlich, dass typischerweise über 85 % der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller an Einzelhändler gingen.
- (77) Auf der Grundlage dieser neuen Nachweise im einsehbaren Dossier beantragte der chinesische ausführende Hersteller eine Berichtigung für Unterschiede bei der Handelsstufe. Da dieser chinesische ausführende Hersteller über verbundene Vertriebsunternehmen in der Union verfügte, ging er auch davon aus, dass sich durch die Berichtigungen seines Ausführpreises nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung die Handelsstufe seiner Verkäufe von Einzel- zu Großhandel ändere. Nach der endgültigen Unterrichtung wurde das gleiche Argument vorgebracht. Die Kommission wies darauf hin, dass mit den Berichtigungen nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung die Auswirkung verbundener Einführer in der Union unterbunden werden soll; sie zielen nicht darauf ab, die Handelsstufe des Verkaufs zu ändern, die (mit typischerweise über 85 %) im Wesentlichen weiterhin bei den Einzelhändlern blieb. Nachdem sie die vorgelegten Argumente geprüft hatte, wies die Kommission diese Forderung zurück.

### 3.5. Dumpingspannen

- (78) Wie in Abschnitt 3 ausgeführt, berücksichtigte die Kommission die Stellungnahmen der interessierten Parteien und berechnete die Dumpingspanne aller chinesischen ausführenden Hersteller neu.
- (79) Die endgültigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Tabelle 1

#### Endgültige Dumpingspannen

Unternehmen	Endgültige Dumpingspanne
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	32,8 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %
Andere mitarbeitende Unternehmen	48,6 %
Alle übrigen Unternehmen	100,3 %

## 4. SCHÄDIGUNG

### 4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und Unionsproduktion

- (80) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung und den eingegangenen Stellungnahmen prüfte die Kommission die Lage bestimmter Unionshersteller der gleichartigen Ware näher, die, wie in den Erwägungsgründen 130 bis 132 der vorläufigen Verordnung erwähnt, Einfuhren der betroffenen Ware angegeben hatten.
- (81) In Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung stellte die Kommission fest, dass sechs Unternehmen, die ursprünglich zum Wirtschaftszweig der Union gezählt worden waren, aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen werden sollten. Nach dem Eingang von Stellungnahmen prüfte die Kommission die Lage dieser sechs Unternehmen erneut und gelangte zu dem Schluss, dass der Anteil, der auf ihre Einfuhrfähigkeit entfiel, größer war als der Anteil, der auf ihre Produktionstätigkeit entfiel. Sie schloss daher diese sechs Unternehmen aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union aus.

- (82) Da sechs Unionshersteller aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen wurden, bilden die übrigen 31 Hersteller den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (83) Die Schadensindikatoren hinsichtlich Marktanteil, Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Beschäftigung und Produktivität wurden entsprechend überprüft, wie in den Erwägungsgründen 106, 113 und 121 beschrieben.

#### 4.2. Unionsverbrauch

- (84) Da keine Stellungnahmen zum Unionsverbrauch eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 133 bis 135 der vorläufigen Verordnung.

#### 4.3. Einfuhren aus der VR China

- (85) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung forderte die CCCME erneut die Offenlegung der Quelle und der ausführlichen Ausführstatistiken, die vom Antragsteller vorgelegt wurden, und wiederholte ihr Vorbringen, dass die Beschreibung der vom Antragsteller angewandten Methode zur Ermittlung der betroffenen Ware nicht ausführlich genug sei. Die CCCME legte weder neue noch zusätzliche Argumente zur Untermauerung dieser Forderungen vor, die bereits in den Erwägungsgründen 143 bis 148 der vorläufigen Verordnung behandelt worden waren. Daher wurden diese Einwände zurückgewiesen.
- (86) Nach der endgültigen Unterrichtung stellte die CCCME infrage, warum der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China und der Einfuhren aus anderen Drittländern gleich geblieben sei, obwohl sechs Hersteller, wie in Erwägungsgrund 82 dargelegt, aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen worden seien. Diesbezüglich sei darauf hingewiesen, dass der Marktanteil als Prozentsatz des Gesamtunionsverbrauchs berechnet wird. Wie in Erwägungsgrund 84 dargelegt, wurde der Unionsverbrauch seit der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung nicht mehr angepasst. Die Marktanteile der Einfuhren aus der VR China und der Einfuhren aus anderen Drittländern blieben daher ebenfalls unverändert.
- (87) Ein unabhängiger Einführer brachte vor, dass der Preisrückgang bei den Einfuhren aus der VR China nicht auf unlautere Handelspraktiken, sondern auf die rückläufigen Kosten für Lithium und den starken Wettbewerb zur Erschließung von Marktanteilen in der Union zurückzuführen sei. Er erläuterte allerdings nicht, inwiefern diese Entwicklungen die Feststellungen in der vorläufigen Verordnung und insbesondere die Feststellung des Vorliegens von Dumping widerlegen würden. Dementsprechend wurde der Einwand zurückgewiesen und die Argumentation in den Erwägungsgründen 151 bis 158 der vorläufigen Verordnung beibehalten.
- (88) Die CCCME und einige ausführende Hersteller behaupteten, die Beobachtung der Kommission, dass die Entwicklung des Durchschnittspreises der Einfuhren aus der VR China deutlich unter dem Durchschnittspreis der Unionshersteller und von Drittländern liege, sei eine falsche Beurteilung. Ohne Analyse auf vergleichbarer Basis, d. h. ohne eine Analyse auf der Grundlage des Warentyps, sage der Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China nichts über eine potenzielle Preisunterbietung aus. Die Kommission solle anerkennen, dass ein rückläufiger Durchschnittspreis bei den Einfuhren aus der VR China auch einfach auf einen veränderten Warenmix hinweisen könnte.
- (89) Wie in Erwägungsgrund 154 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stimmt die Kommission zu, dass sich ein veränderter Warenmix auf den Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China auswirken könnte. Dennoch bleibt die Tatsache bestehen, dass die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China durchgehend und deutlich unter den Durchschnittspreisen aller anderen Bezugsquellen lagen – und das obwohl die betroffene Ware laut den eigenen Behauptungen der CCCME qualitativ verbessert worden ist und höhere Preissegmente erschlossen hat. Darüber hinaus ist diese rückläufige Entwicklung im Zusammenhang mit den Analysen auf vergleichbarer Basis zu betrachten, aus denen erhebliche Preisunterbietungen und das Vorliegen von Dumping hervorgingen.
- (90) In Bezug auf die Berechnung der Preisunterbietung brachte ein chinesischer ausführender Hersteller mit verbundenen Einführern in der Union vor, dass die Kommission die angegebenen CIF-Werte seiner Einfuhren, und nicht einen rechnerisch ermittelten CIF-Wert hätte verwenden sollen. Er forderte die Offenlegung der Methode zur Bestimmung des CIF-Werts bei Berechnungen der Preisunterbietung. Darüber hinaus behauptete er, dass die Kommission mit dieser Methode seine Preise künstlich auf die Stufe frei Grenze der Union gebracht habe, was aber nicht dem Punkt entspreche, an dem der ausführende Hersteller mit den Unionsherstellern konkurriere. Außerdem führe diese Methode zur Einführung unterschiedlicher Handelsstufen, wodurch sich ein unfairer Preisvergleich ergebe.
- (91) Erstens weist die Kommission darauf hin, dass sie die Methode zur Berechnung der Preisunterbietung allen betroffenen Parteien einschließlich dem betreffenden chinesischen ausführenden Hersteller gegenüber ordnungsgemäß offengelegt hat (der Stückpreis des Wirtschaftszweigs der Union wurde mit dem Stückpreis der

einzelnen ausführenden Hersteller je Warentyp verglichen und die Differenz wurde mit der Ausfuhrmenge des ausführenden Herstellers multipliziert). Zweitens wurde der gleiche Einwand in Bezug auf die rechnerische Ermittlung des Ausführpreises dieses chinesischen ausführenden Herstellers im Rahmen der Dumpingberechnung, wie in Erwägungsgrund 75 dargelegt, bereits zurückgewiesen. Aus den gleichen Gründen, nämlich dass die rechnerische Ermittlung des CIF-Preises zu keiner Änderung der Handelsstufe des Verkaufs führt, die überwiegend (typischerweise zu über 85 %) bei den Einzelhändlern bleibt, muss die Kommission auch den Einwand hinsichtlich der Berechnung der Preisunterbietung zurückweisen. Schließlich kann die Kommission die Preisunterbietung nicht anhand der angegebenen CIF-Preise berechnen, da die zugrundeliegenden Verkäufe zwischen verbundenen Parteien erfolgten. Im Übrigen legte der betreffende chinesische ausführende Hersteller nicht dar, inwiefern diese Preise trotz dieses Verhältnisses zuverlässig sein könnten.

- (92) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte dieselbe interessierte Partei ihr in Erwägungsgrund 90 beschriebenes Vorbringen.
- (93) Die Kommission erinnert daran, dass hinsichtlich der Bestimmung der Preisunterbietungsspanne laut Grundverordnung keine spezifische Methode vorgeschrieben wird. Die Kommission verfügt bei der Beurteilung dieses Faktors daher über einen erheblichen Ermessensspielraum. Dieser Ermessensspielraum wird durch die Notwendigkeit eingeschränkt, die Schlussfolgerungen auf eindeutige Beweise zu stützen und eine objektive Prüfung vorzunehmen, wie in Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung gefordert. Darüber hinaus sei daran erinnert, dass in Artikel 3 Absatz 3 der Grundverordnung konkret vorgeschrieben wird, dass das Vorliegen einer erheblichen Preisunterbietung auf der Ebene der gedumpte Einfuhren untersucht werden muss, und nicht auf der Ebene eines späteren Weiterverkaufspreises auf dem Unionsmarkt.
- (94) Bei den Elementen, die bei der Berechnung der Preisunterbietung berücksichtigt werden (insbesondere der Ausführpreis), muss die Kommission daher den ersten Punkt ermitteln, an dem die ausführenden Hersteller mit den Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt im Wettbewerb stehen (oder stehen könnten). Bei diesem Punkt handelt es sich um den Kaufpreis des ersten unabhängigen Einführers, da dieses Unternehmen prinzipiell die Wahl hat, die Ware entweder vom Wirtschaftszweig der Union oder von Abnehmern aus Drittländern zu beziehen. Diese Bewertung sollte auf dem Ausführpreis frei Grenze der Union beruhen, einer Stufe, die als mit dem Ab-Werk-Preis des Wirtschaftszweigs der Union vergleichbar erachtet wird. Im Fall von Ausfuhrverkäufen über verbundene Einführer sollte der Vergleich direkt, nachdem die Ware die Grenze der Union passiert hat, stattfinden und nicht zu einem späteren Zeitpunkt in der Vertriebskette, z. B. beim Verkauf an den Endverwender der Ware. Der Ausführpreis wird somit analog zum Vorgehen bei der Berechnung der Dumpingspanne anhand des Weiterverkaufspreises an den ersten unabhängigen Abnehmer mit gebührender Berichtigung nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung errechnet. Da dieser Artikel der einzige Artikel der Grundverordnung ist, der Hinweise zur Errechnung des Ausführpreises enthält, ist die analoge Anwendung dieses Artikels berechtigt.
- (95) Dieser Ansatz gewährleistet auch Kohärenz in Fällen, in denen ein ausführender Hersteller die Waren direkt an einen unabhängigen Abnehmer (Einführer oder Endverwender) verkauft, weil bei diesem Szenario die Weiterverkaufspreise nicht per definitionem verwendet würden. Ein anderer Ansatz, der ausschließlich auf dem verwendeten Vertriebskanal beruht, würde zu einer Diskriminierung zwischen den ausführenden Herstellern führen. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Ermittlung des für die Berechnungen der Preisunterbietung relevanten Einfuhrpreises nicht davon beeinflusst werden sollte, ob die Ausfuhren an verbundene oder unabhängige Wirtschaftsbeteiligte in der Union getätigt werden. Mit der von der Kommission angewandten Methode wird sichergestellt, dass beide Sachverhalte gleich behandelt werden.
- (96) Um einen fairen Vergleich zu ermöglichen, ist daher ein Abzug der VVG-Kosten und des Gewinns von dem Weiterverkaufspreis, den der verbundene Einführer unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellte, zur Ermittlung eines zuverlässigen CIF-Preises gerechtfertigt. Die Kommission wies diesen Einwand daher zurück.
- (97) Die CCCME und vier chinesische ausführende Hersteller brachten vor, dass bei der Zurückweisung ihrer Forderung nach einer Berichtigung für Unterschiede bei der Handelsstufe nach Erwägungsgrund 157 der vorläufigen Verordnung nicht auf die Preisunterschiede auf der Ebene von OEM-Abnehmern eingegangen worden sei. Diese interessierten Parteien argumentierten, dass ein fairer Preisvergleich eine Berichtigung nach oben erfordere, um den Aufschlag von OEM-Abnehmern und von Markeninhabern nach der Einfuhr widerzuspiegeln. Dasselbe Argument wurde auch nach der Unterrichtung vorgebracht.
- (98) Wie in Erwägungsgrund 157 der vorläufigen Verordnung bereits dargelegt, prüfte die Kommission die Forderung nach einer Berichtigung der Handelsstufe und gelangte zu dem Schluss, dass zwischen den Verkäufen an OEM-Abnehmer und Markeninhaber in der Union kein anhaltender und eindeutiger Preisunterschied erkennbar ist. Eine Berichtigung des Preises für die Einfuhren aus der VR China nach oben, und zwar um den Aufschlag der Markeneinführer, um einen angeblichen Unterschied bei den Handelsstufen abzubilden, würde dem Ergebnis der Untersuchung widersprechen, dass bei Verkäufen an OEM-Abnehmer und Markeninhaber in der Union kein anhaltender und eindeutiger Preisunterschied vorliegt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

- (99) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte Giant einen Antrag hinsichtlich der Berechnung des Regelzollsatzes im Fall von Einfuhren verbundener Unternehmen vor, die als Einführer auftreten. Die Höhe des Regelzollsatzes sollte, wie das Unternehmen anführte, anhand des tatsächlichen CIF-Wertes und nicht anhand des rechnerisch ermittelten CIF-Wertes bestimmt werden. Diesem Antrag wurde stattgegeben. Die angepassten Preisunterbietungsspannen lagen zwischen 16,2 % und 43,2 %, wie in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2

**Preisunterbietungsspannen**

Unternehmen	Preisunterbietungsspanne
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	41,4 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.	19,4 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	16,2 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	43,2 %

- (100) Da zu den Einfuhren aus der VR China und weiter zu der in Erwägungsgrund 99 dargelegten Überprüfung der Preisunterbietungsberechnungen keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission alle anderen Feststellungen in den Erwägungsgründen 136 bis 157 der vorläufigen Verordnung.

**4.4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union***4.4.1. Allgemeine Bemerkungen*

- (101) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung forderte ein Einführer eine Erklärung der Kommission darüber, wie sie zu den Leistungsindikatoren gelangt sei und wie diese veranschlagt worden seien, da die Angaben in der vorläufigen Verordnung nicht den Zahlen entsprächen, die von den Unionsherstellern der Stichprobe angegeben worden seien. Insbesondere habe keiner der Unionshersteller der Stichprobe einen Rückgang bei der Produktion und bei den Verkäufen angegeben.
- (102) Die Kommission nimmt Bezug auf Erwägungsgrund 162 der vorläufigen Verordnung, wo sie darlegt, dass die Makroindikatoren nicht nur auf Informationen, die bei den Unionsherstellern der Stichprobe gesammelt worden waren, sondern auch auf Marktinformationen des Verbands der Europäischen Fahrradindustrie (Confederation of the European Bicycle Industry – im Folgenden „CONEBI“) und Einfuhrstatistiken basieren.
- (103) Wie in Erwägungsgrund 163 der vorläufigen Verordnung erläutert, verwendete die Kommission für den Verbrauch die vom CONEBI vorgelegte und von der Kommission geprüfte Zahl. Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union wurde durch Abzug der Einfuhren vom Gesamtverbrauch ermittelt. Die Produktion wurde anhand der betreffenden Anteile der Verkäufe und der Produktion geschätzt, die bei den Unionsherstellern der Stichprobe überprüft wurden.
- (104) Wie in Erwägungsgrund 164 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wandte die Kommission die Methode an, die im Antrag beschrieben wurde und wozu im Rahmen dieser Untersuchung keine Stellungnahmen eingingen.
- (105) Da keine weiteren Stellungnahmen vorlagen, bestätigte die Kommission die Erwägungsgründe 159 bis 166 der vorläufigen Verordnung.

*4.4.2. Makroökonomische Indikatoren**4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung*

- (106) Nach dem Ausschluss bestimmter Unternehmen von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union, wie in den Erwägungsgründen 80 bis 83 erläutert, wurden die Zahlen zu Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung in der Union entsprechend der Tabelle 3 angepasst.

Tabelle 3

**Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung**

	2014	2015	2016	UZ
Produktionsmenge (in Stück)	831 142	976 859	1 095 632	1 066 470
<i>Index</i>	100	118	132	128
Produktionskapazität (in Stück)	1 110 641	1 366 618	1 661 587	1 490 395
<i>Index</i>	100	123	150	134
Kapazitätsauslastung	75 %	71 %	66 %	72 %
<i>Index</i>	100	95	88	96

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller, Beiträge interessierter Parteien

- (107) Die Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union stieg folglich trotz eines Rückgangs von 3 % zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum im Bezugszeitraum um 28 % an. Die Produktionskapazität erhöhte sich zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 34 %. Sie stieg zwischen 2014 und 2016 um 50 % an und ging dann zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 9 % zurück. Die Kapazitätsauslastung ging von 75 % im Jahr 2014 auf 72 % im Untersuchungszeitraum zurück, wobei in der Zeit von 2014 bis 2016 ein Rückgang von 75 % auf 66 % und in der Zeit von 2016 bis zum Untersuchungszeitraum ein Anstieg von 66 % auf 72 % beobachtet wurde. Die in der vorläufigen Verordnung beschriebenen Entwicklungen bei der Produktion, bei der Produktionskapazität und bei der Kapazitätsauslastung blieben nach der Änderung der Unternehmen, die den Wirtschaftszweig der Union bildeten, folglich unverändert.
- (108) Die CCCME und vier ausführende Hersteller brachten vor, dass die steigende Produktion nicht auf eine Schädigung hindeute. Ferner hätten die Unionshersteller ihre Kapazität in der Zeit von 2014 bis 2016 erhöht. Dies sei nur deshalb möglich gewesen, weil der Wirtschaftszweig der Union bis 2016 keinem Wettbewerb ausgesetzt gewesen sei, wie im Antrag eingeräumt worden sei. Die interessierten Parteien führten an, dass der Wirtschaftszweig der Union im Zeitraum 2014 bis 2016 erhebliche Überkapazitäten aufgebaut habe, bis er erkannt habe, dass dieser Kapazitätsüberschuss seine Rentabilität beeinträchtige, und er seine Kapazität folglich verringert habe, um die Rentabilität bei gleichbleibend hohen Verkäufen zu verbessern. Die Kapazitätsauslastung sei allerdings auf einem hohen Niveau geblieben und der 2015-16 beobachtete Rückgang sei mit dem erheblichen Kapazitätsausbau zusammengefallen.
- (109) Die Kommission wies darauf hin, dass im Antrag nie behauptet wurde, dass der Wirtschaftszweig der Union im Zeitraum 2014 bis 2016 keinem Wettbewerb ausgesetzt gewesen sei. Wie in Erwägungsgrund 169 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurde der Anstieg bei der Produktion von einem Anstieg beim Verbrauch angetrieben. Nach 2015 wichen die Produktion und der Verbrauch allerdings deutlich und zunehmend voneinander ab, was sich in einem erhöhten Druck auf die Verkäufe und einem kontinuierlichen Verlust von Marktanteilen niederschlug. Ebenso stieg die Kapazität bis 2016 im gleichen Maße an wie der Verbrauch; der Rückgang bei der Kapazitätsauslastung hing deshalb mit demselben Muster zusammen. Wie in Erwägungsgrund 172 der vorläufigen Verordnung erläutert, sind die Kapazitäts- und Kapazitätsauslastungsindikatoren im Hinblick auf die Rentabilität zudem nur begrenzt relevant.
- (110) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte die CEIEB vor, dass es zwischen dem Rückgang der Kapazität und der Kapazitätsauslastung und den gedumpte Einfuhren aus der VR China keinen Zusammenhang gebe; es sei nämlich schwierig zu bestimmen, welcher Teil der Kapazität für herkömmliche, und welcher Teil für Elektrofahrräder verwendet werde und darüber hinaus sei die Produktion herkömmlicher Fahrräder laut Zahlen des CONEBI im Jahr 2016 um 3,7 % zurückgegangen.
- (111) Die Kommission erinnerte daran, dass die Kapazität und die Kapazitätsauslastung in Bezug auf die untersuchte Ware überprüft wurden; herkömmliche Fahrräder sind dabei nicht mit eingeschlossen. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (112) Da zur Produktion, zur Produktionskapazität und zur Kapazitätsauslastung keine weiteren Stellungnahmen eingingen und unter Berücksichtigung der Berichtigung in Erwägungsgrund 106 bestätigte die Kommission die Feststellungen in den Erwägungsgründen 167 bis 172 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

- (113) Nach dem Ausschluss bestimmter Unternehmen von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union, wie in den Erwägungsgründen 80 bis 83 dargelegt, wurden die Zahlen hinsichtlich der Verkaufsmenge und des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union angepasst.

Tabelle 4

**Verkaufsmenge und Marktanteil**

	2014	2015	2016	UZ
Gesamtverkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (in Stück)	850 971	932 846	1 061 975	1 019 001
<i>Index</i>	100	110	125	120
Marktanteil	75 %	68 %	64 %	51 %
<i>Index</i>	100	92	85	69

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller, Beiträge interessierter Parteien

- (114) Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union erhöhte sich im Bezugszeitraum folglich um 20 %. Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union stieg zwischen 2014 und 2016 um 25 % und ging dann zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 4 % zurück. Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union ging erheblich zurück, und zwar von 75 % im Jahr 2014 auf 51 % im Untersuchungszeitraum. Die in der vorläufigen Verordnung beschriebenen Entwicklungen bei der Verkaufsmenge und beim Marktanteil blieben nach der Änderung der Unternehmen, die den Wirtschaftszweig der Union bildeten, unverändert.
- (115) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung führte die CCCME an, dass der Gesamtanstieg der Verkäufe im Bezugszeitraum um 20 % als starke Leistung anzusehen sei und nicht auf eine bedeutende Schädigung hinweise.
- (116) Der Anstieg der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union um 20 % muss allerdings im Lichte eines Anstiegs des Unionsverbrauchs um 74 % im gleichen Zeitraum (siehe Tabelle 2 der vorläufigen Verordnung) gesehen werden. Die Kommission fand keinen Hinweis darauf, inwiefern ein im Vergleich zum Anstieg beim Verbrauch so viel geringerer Anstieg bei den Verkäufen als starke Leistung gewertet oder nicht auf eine bedeutende Schädigung hinweisen könnte.
- (117) Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass die Unionshersteller, die den Antrag unterstützt hätten, den darin enthaltenen Informationen zufolge im Bezugszeitraum lediglich einen leichten Rückgang des Marktanteils um 2 Prozentpunkte hätten hinnehmen müssen. Der leichte Rückgang bestätige angeblich, dass die Antragsteller aufgrund der Einfuhren der betroffenen Ware keine bedeutende Schädigung erlitten hätten.
- (118) Laut Artikel 3 Absatz 1 der Grundverordnung ist der Begriff „Schädigung“ als bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union definiert. Die Kommission muss daher die Schädigung des gesamten Wirtschaftszweigs der Union beurteilen, nicht nur die Schädigung auf der Seite der Antragsteller. Die Kommission stellte fest, dass der Wirtschaftszweig der Union einen bedeutenden Marktanteilsverlust von 24 Prozentpunkten erlitten hat. Diese Feststellung wird auch nicht durch die Tatsache in Zweifel gezogen, dass einzelne Unionshersteller einen kleineren (oder größeren) Anteil am Markt verloren.
- (119) Da zur Verkaufsmenge und zum Marktanteil sowie zur Berichtigung in Erwägungsgrund 113 keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigt die Kommission alle anderen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 173 bis 176 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.2.3. Wachstum

- (120) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 177 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.2.4. Beschäftigung und Produktivität

- (121) Nach dem Ausschluss bestimmter Unternehmen von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union, wie in den Erwägungsgründen 80 bis 83 dargelegt, wurden die Beschäftigungs- und Produktivitätszahlen des Wirtschaftszweigs der Union angepasst.

Tabelle 5

**Beschäftigung und Produktivität**

	2014	2015	2016	UZ
Anzahl der Beschäftigten	2 488	2 958	3 458	3 493
<i>Index</i>	100	119	139	140
Produktivität (in Stück/Beschäftigten)	334	330	317	305
<i>Index</i>	100	99	95	91

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller, Beiträge interessierter Parteien

- (122) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union stieg im Bezugszeitraum folglich um 40 % an. Zu dem größten Anstieg kam es zwischen 2014 und 2016. Die Beschäftigung stieg zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 1 Prozentpunkt. Die Produktivität ging um 9 % zurück, da die Beschäftigung stärker anstieg als die Produktion. Die in der vorläufigen Verordnung beschriebenen Entwicklungen blieben nach der Anpassung bei Beschäftigung und Produktivität unverändert.
- (123) Da zur Beschäftigung und Produktivität sowie zur Berichtigung im Erwägungsgrund 121 keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission alle anderen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 178 bis 180 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

- (124) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Höhe des Dumpings und zur Erholung von früherem Dumping eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 181 und 182 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

## 4.4.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

- (125) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachten die CEIEB, die CCCME und vier weitere ausführende Hersteller vor, dass der Anstieg der Durchschnittspreise des Wirtschaftszweigs der Union um 15 % im Widerspruch zu den Feststellungen der Kommission stehe, dass die Einfuhren aus der VR China die Preise drückten oder verhinderten, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Preise anheben könne.
- (126) Erstens weist die Kommission darauf hin, dass das Bezugsjahr für die Messung des Anstiegs 2014 war, als der Wirtschaftszweig der Union eine sehr geringe Rentabilität und seine geringste Gewinnspanne im Bezugszeitraum verzeichnete. Zweitens spiegelt der Anstieg der Durchschnittspreise in diesem Kontext lediglich die Entwicklung der durchschnittlichen Produktionskosten wider und geht nicht darüber hinaus. Drittens bedeutet, wie in Erwägungsgrund 185 der vorläufigen Verordnung dargelegt, eine solche Entwicklung nicht zwangsläufig, dass die Kosten und Preise einer vergleichbaren Ware in gleichem Maße wie die durchschnittlichen Kosten und Preise angestiegen sind, da sich die Produktpalette mit jeder Saison ändert. Angesichts dieser Aspekte und der Feststellungen hinsichtlich der Preisunterbietung stimmt die Kommission dem Vorbringen nicht zu, dass steigende Durchschnittspreise der vom Wirtschaftszweig der Union verkauften Waren widerlegen, dass eine Verhinderung von Preiserhöhungen oder Preisdruck vorliegen.

## 4.4.3.2. Arbeitskosten

- (127) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen wurden keine Stellungnahmen zu den Arbeitskosten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller abgegeben. Daher bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 186 und 187 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.3.3. Lagerbestände

- (128) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen wandte die CEIEB ein, dass die Kommission nicht gleichzeitig das Ende der Verkaufssaison auf Mitte Juli festlegen könne, wenn sie die Bedingungen für die zollamtliche Erfassung prüfe, und auf Ende September, wenn sie im Rahmen ihrer Schadensanalyse die Bedeutung der Lagerbestände beurteile. Darüber hinaus brachte sie vor, dass der Anstieg bei den Lagerbeständen zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum unbedeutend gewesen sei.
- (129) Nach Ansicht der Kommission dauerte die Verkaufssaison von März bis September. In der Erfassungsverordnung vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Annahme, dass ein weiterer deutlicher Anstieg an Einfuhren wahrscheinlich dazu führt, dass die Abhilfewirkung des Zolls untergraben wird, durchaus angemessen war, da die Frist für die Einführung vorläufiger Maßnahmen am 20. Juli auslief. In diesem Kontext bedeutete das, dass ein Anstieg der Bestände es Einführern erlauben würde, die betroffene Ware bis zum Ende der Verkaufssaison zu liefern. In der vorläufigen Verordnung beobachtete die Kommission auf der Grundlage der gleichen jahreszeitlichen Muster, dass die Tatsache, dass die Bestände im September des Untersuchungszeitraums höher waren als im Dezember des Vorjahres, einen kontinuierlichen und deutlichen Anstieg der Bestände widerspiegelte, da die Bestände am Ende der Verkaufssaison normalerweise niedrig sein sollten. Die Kommission gelangte zu der Ansicht, dass diese beiden Analysen nicht widersprüchlich waren, und bestätigte die Feststellungen in den Erwägungsgründen 188 bis 191 der vorläufigen Verordnung.

## 4.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

- (130) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachte die CEIEB vor, dass die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union zwischen 2016 und dem UZ, wo die Einfuhren aus der VR China immer schneller angestiegen seien, nur um 0,4 % gesunken sei, was darauf hinweise, dass keine Schädigung erfolgt sei. Desgleichen behaupteten die CCCME und vier ausführende Hersteller, dass die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union im UZ sowie deren Entwicklung im Bezugszeitraum nicht kennzeichnend für eine bedeutende Schädigung seien.
- (131) Im Rahmen der Untersuchung wurde zwar festgestellt, dass eine erhebliche Menge von Einfuhren zu Dumping- und Unterbietungspreisen erfolgte, es wurde aber auch eine starke Nachfrage auf dem Markt für Elektrofahrräder festgestellt, wodurch der negative Effekt auf die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union etwas abgeschwächt wurde. Diese Beobachtung gilt auch für den von der CEIEB angesprochenen Zeitraum zwischen 2016 und dem UZ, in dem der starke Anstieg von Einfuhren aus der VR China aufgrund des anhaltend starken Verbrauchs zeitlich mit einem relativ leichten Rückgang der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union zusammenfiel. Dennoch beobachtete die Kommission, dass die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union bis auf eine Ausnahme in allen Jahren zurückging und insgesamt auf einem niedrigen Niveau lag. Darüber hinaus beruht die Feststellung der bedeutenden Schädigung nicht auf einem einzigen Indikator. Andere, teilweise finanzielle Indikatoren wie beispielsweise der Cashflow wurden gemeinsam mit der Entwicklung der Gewinnspanne analysiert, woraus sich die Feststellung ergab, dass eine bedeutende Schädigung vorlag. Das Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.
- (132) Die CCCME argumentierte ferner, dass die wahrscheinlichste Ursache für den Rückgang der Gewinnspanne zwischen 2015 und dem Untersuchungszeitraum nicht der durch die Einfuhren aus der VR China erzeugte Druck, sondern die Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union zur Erhöhung seiner Produktionskapazität gewesen seien. Die CCCME behauptete, dass dieses Argument von der Kommission nicht berücksichtigt worden sei.
- (133) Diese Stellungnahme wurde in Abschnitt 5.2.3 der vorläufigen Verordnung und insbesondere in Erwägungsgrund 221 analysiert, in dem die Kommission erläuterte, dass die Kapitalaufwendungen sich nicht wesentlich auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union auswirkten. Da keine weiteren Angaben vorlagen, wurde der Einwand zurückgewiesen.
- (134) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung gelangte die CEIEB zu der Ansicht, dass die angestrebte Gewinnspanne von 4,3 % nicht in erheblichem Maße über der Gewinnspanne von 3,4 % im Untersuchungszeitraum gelegen habe, und wandte ein, dass das Niveau der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum kein Beleg für eine Schädigung sei.
- (135) Wie in Erwägungsgrund 198 der vorläufigen Verordnung dargelegt, handelt es sich beim Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder aus struktureller Sicht um ein bargeldintensives Geschäft. Es ist deshalb wichtig zu prüfen, ob mit der erzielten Rentabilität ein ausreichender Cashflow generiert werden kann, um die Tätigkeiten des Wirtschaftszweigs der Union fortzuführen. Wie in Tabelle 11 der vorläufigen Verordnung aufgezeigt, verfügte der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum über einen schwachen Cashflow in Höhe von nur 0,6 % des Umsatzes. Betrachtet man die Finanzleistung des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt – also nicht nur die Rentabilität allein – bestätigt sich die Feststellung der schlechten Finanzleistung des Wirtschaftszweigs der Union.

- (136) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wies die CCCME darauf hin, dass hohe Investitions- und Beschäftigungszahlen bei den Unionsherstellern zu deutlich höheren Fixkosten führen und sich erheblich auf die Rentabilität auswirken könnten, und zwar vor allem dann, wenn die Kapazitätsauslastung gering sei.
- (137) Wie in Erwägungsgrund 197 der vorläufigen Verordnung dargelegt, machten die Investitionen im Bezugszeitraum nicht mehr als 2 % der Verkäufe aus. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass der Wirtschaftszweig der Union keine „hohen Investitionen“ tätigte, die sich im Bezugszeitraum erheblich auf die Rentabilität hätten auswirken können.
- (138) Was die Beschäftigung betrifft, argumentierte die CCCME, dass sich die deutliche Kapazitätssteigerung in einem erheblichen Wachstum der Beschäftigungszahlen niedergeschlagen habe. Fest steht allerdings auch, dass der Beschäftigungsanstieg unter anderem auf einen erheblichen Produktionsanstieg zurückzuführen ist.
- (139) Die Kommission stellte fest, dass sich – insbesondere im Zeitraum 2014 bis 2016 – die Produktionszahlen sehr viel stärker in den Beschäftigungszahlen widerspiegeln als in der Produktionskapazität. Im Untersuchungszeitraum, in dem die Verkäufe und die Produktion in der Union trotz eines steigenden Unionsverbrauchs rückläufig waren, schaffte es der Wirtschaftszweig der Union nicht, die Beschäftigungszahlen zu verringern, was zu einer geringeren Produktivität je Beschäftigten führte. Ein derartiger Rückgang bei der Produktivität und die sich daraus ergebende Beeinträchtigung der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union steht hingegen in direktem Zusammenhang mit den steigenden Mengen gedumpter Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China im Bezugszeitraum.
- (140) Da zur Rentabilität, zum Cashflow, zu den Investitionen, zur Kapitalrendite und zu den Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 192 bis 199 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

#### 4.4.4. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (141) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachten die CCCME und vier chinesische ausführende Hersteller vor, dass im Rahmen der Schadensanalyse keine Wettbewerbsfaktoren behandelt worden seien. Sie behaupteten, dass der Antrag bestätigt habe, dass die Einfuhren aus der VR China bis 2016, solange sie sich auf das untere und mittlere Preissegment des Unionsmarktes konzentriert hätten, kein Problem auf dem Markt dargestellt hätten und dass der Schwerpunkt der Schadensanalyse auf diesen spezifischen Segmenten hätte liegen sollen. Darüber hinaus brachte ein Einführer vor, dass sich die Schädigung – soweit nachgewiesen – im Wesentlichen auf das untere Marktsegment der Elektrofahrräder auswirken oder sich darauf konzentrieren würde und dass seiner Erfahrung nach in den höheren Marktsegmenten keine Schädigung vorliege.
- (142) Auch wenn die Vorbringen der CCCME daher rührten, dass die Aussagen des Antrags nicht richtig verstanden wurden, erinnert die Kommission daran, dass ihre Schlussfolgerungen nicht auf dem Antrag, sondern auf ihrer eigenen Untersuchung und den Feststellungen in Bezug auf das Dumping, die Schädigung und die Schadensursache basierten. Wie in Erwägungsgrund 249 der vorläufigen Verordnung dargelegt, ging aus der Untersuchung hervor, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten tätig ist. Eine derartige Differenzierung der betroffenen Ware war deshalb nicht angezeigt und das Vorbringen musste zurückgewiesen werden.
- (143) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung behauptete die CCCME, dass die Kommission in der vorläufigen Verordnung nicht beschrieben habe, wodurch die in Erwägungsgrund 249 der vorläufigen Verordnung genannten „Einstiegsprodukte“ gekennzeichnet seien. Darüber hinaus brachte sie vor, dass bei der Beurteilung der Auswirkungen einer Zunahme der Einfuhren aus der VR China (auch aus Drittländern) in jüngster Zeit die Marktsegmente zu berücksichtigen seien, in denen diese eingeführten Elektrofahrräder verkauft worden seien.
- (144) In dieser Hinsicht bezeichnen „Einstiegsprodukte“ Elektrofahrräder, die die grundlegenden Eigenschaften aus der Struktur der PCN besitzen. Die Definition von „Einstiegsprodukten“ unterscheidet sich von der angeführten Gliederung des Marktes in verschiedene Segmente. Obwohl mehrere interessierte Parteien ähnliche Einwände hinsichtlich der Segmentierung vorbrachten, legte keine davon Belege vor, die eine mögliche Segmentierung des Marktes gerechtfertigt oder ermöglicht hätten, wie in Erwägungsgrund 42 bereits dargelegt. Insbesondere legte keine der interessierten Parteien materielle oder andere objektive Kriterien vor, die eine Analyse auf der Grundlage einer Segmentierung des Marktes untermauern würden, wie in den Erwägungsgründen 45 und 46 beschrieben.
- (145) Außerdem führte die CCCME an, dass – da der Marktanteilsverlust des Wirtschaftszweigs der Union hauptsächlich andere Unionshersteller als die Antragsteller betroffen habe, wie in Erwägungsgrund 117 dargelegt – die Einfuhren aus der VR China und die Produktion der Antragsteller in größtenteils unterschiedlichen Marktsegmenten erfolgt seien. Wie in Erwägungsgrund 118 bereits dargelegt, bezieht sich die Schadensanalyse allerdings auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union, und nicht nur auf die Antragsteller. Es ist unbestritten, dass der Wirtschaftszweig der Union einen erheblichen Marktanteilsverlust von 24 Prozentpunkten erlitt, was hauptsächlich auf Einfuhren aus der VR China zurückzuführen ist, deren Marktanteil im Bezugszeitraum um 17 Prozentpunkte stieg.

- (146) Die CEIEB stimmte den Schlussfolgerungen der Kommission zur Schädigung nicht zu. Sie behauptete, dass der Wirtschaftszweig der Union außer bei der Beibehaltung des Marktanteils sehr gut abgeschnitten habe. Darüber hinaus hätten sich die Indikatoren zu Kapazität, Auslastung, Verkaufsmenge und Beschäftigung im gesamten Bezugszeitraum positiv entwickelt und die negativen Feststellungen der Kommission hätten auf inkonsistenten und kürzeren Analysezeiträumen beruht. Insbesondere wandte die CEIEB ein, dass bei den Verkäufen der Zeitraum von 2016 bis zum UZ analysiert worden sei, wohingegen bei der Kapazitätsauslastung der Zeitraum 2014 bis 2016 untersucht worden sei.
- (147) Die CCCME und vier ausführende Hersteller wandten ein, dass die Aussage in Erwägungsgrund 205 der vorläufigen Verordnung, dass alle darin genannten Indikatoren sich „negativ entwickelten“, falsch und irreführend sei. Der Indikator für „Wachstum“ sei bei Produktion und Verkäufen im Bezugszeitraum im Wesentlichen positiv gewesen; dasselbe gelte bei Wert und Menge für die Verkäufe. Darüber hinaus wurde behauptet, dass sich die „Kapazität“ des Wirtschaftszweigs der Union erheblich erhöht habe und dass sowohl die Rentabilität als auch die Preise im Bezugszeitraum gestiegen seien. Die CCCME fügte hinzu, dass die Leistungsindikatoren und insbesondere die Rentabilität im Gegensatz zu den Darlegungen in den Erwägungsgründen 204 und 205 der vorläufigen Verordnung im Bezugszeitraum nicht schwach gewesen seien. Abschließend brachte sie vor, dass angesichts der Tatsache, dass der Antragsteller selbst eingeräumt habe, dass die Einfuhren aus der VR China erst ab 2016 angestiegen und wettbewerbsfähig geworden seien, die niedrige Gewinnspanne im Jahr 2014 nur an falschen Geschäftsentscheidungen der Unionshersteller selbst gelegen haben könne.
- (148) Die Kommission ruft in Erinnerung, dass der Zweck der Schadensanalyse darin liegt, den Grad der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union festzustellen. Dabei wird geprüft, inwiefern die einzelnen Leistungsindikatoren relevant sind, in welchem Zusammenhang sie stehen und wie sie sich im Bezugszeitraum und in dessen Verlauf entwickelten. Durch einen bloßen Vergleich der Endpunkte der einzelnen Indikatoren lassen sich die wirtschaftlichen Entwicklungen im Wirtschaftszweig der Union nicht abbilden. In dem Zusammenhang wurde die Feststellung hinsichtlich des Wachstumsindikators in den Erwägungsgründen 177 und 200 der vorläufigen Verordnung erläutert; sie beruhte auf der deutlichen und wachsenden Divergenz zwischen der Entwicklung des Verbrauchs und der Entwicklung der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union, welche sich in einem enormen Verlust an Marktanteilen niedergeschlagen haben. Wie in den Erwägungsgründen 201 bis 203 erläutert, wirkte sich diese Divergenz mit der Zeit auf Produktion, Bestände, Kapazität, Kapazitätsauslastung und Beschäftigung aus. Wie in Erwägungsgrund 204 dargelegt, blieb die Gewinnspanne darüber hinaus bis auf eine Ausnahme in allen Jahren auf einem zugegebenermaßen niedrigen Niveau und war rückläufig. Angesichts der Tatsache, dass es sich beim Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder um ein bargeldintensives Geschäft handelt, das von Bankfinanzierungen abhängt, muss bei der Analyse der Finanzlage außerdem berücksichtigt werden, wie sich Gewinne in operative Cashflows übersetzen lassen, die im vorliegenden Fall unzureichend waren und weit unter den Gewinnspannen lagen. Insgesamt bestätigte die Kommission deshalb, dass die in diesem Erwägungsgrund genannten Entwicklungen auf eine gedämpfte und negative Lage hinwiesen, und bekräftigte ihre Schlussfolgerung, dass der Wirtschaftszweig der Union bedeutend geschädigt wurde.
- (149) Die Kommission stimmte dem Vorbringen der CCCME, dass die niedrige Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union im Jahr 2014 nur an eigenen falschen Geschäftsentscheidungen gelegen haben könne, da der Antragsteller eingeräumt habe, dass die Einfuhren aus der VR China erst ab 2016 angestiegen und wettbewerbsfähig geworden seien, nicht zu. Die Kommission stellte fest, dass dieses Vorbringen auf einem falschen Verständnis des Antrags beruhte und dass es in jedem Fall von den Ergebnissen der Untersuchung widerlegt wurde, aus denen hervorging, dass die Einfuhren aus der VR China im Jahr 2014 einen erheblichen Marktanteil von 18 % aufwiesen und sich bis 2016 mengenmäßig bereits verdoppelt hatten. Die Einwände der CCCME mussten folglich zurückgewiesen werden.
- (150) Die CEIEB und zwei Einführer brachten vor, dass die Feststellungen einer bedeutenden Schädigung im Wesentlichen auf der Einschätzung der Kommission beruhten, dass der Wirtschaftszweig der Union Marktanteile an Einfuhren verloren habe, ohne zu berücksichtigen, dass dieser Verlust strukturellen Schwächen wie etwa dem Nichterkennen potenzieller Chancen zur richtigen Zeit, verspäteten Investitionen in die Produktionskapazität, unattraktiven Waren und unangemessenen Vertriebswegen zuzuschreiben sei.
- (151) Zunächst stellte die Kommission fest, dass diese Aussagen den Stellungnahmen der CCCME und der chinesischen ausführenden Hersteller zu widersprechen schienen, die angaben, dass der Markt der Elektrofahrräder in der Union vom Wirtschaftszweig der Union dominiert werde, dass die Einfuhren chinesischer Elektrofahrräder hinsichtlich der Qualität und Wettbewerbsfähigkeit nur schrittweise aufholten und letztendlich dass die Schädigung höchstwahrscheinlich auf übermäßige Investitionen in die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union zurückzuführen sei.
- (152) Darüber hinaus wies die Kommission darauf hin, dass die CEIEB sowohl behauptete, dass der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum sehr gut abgeschnitten habe (wie in Erwägungsgrund 146 dargelegt), als auch, dass sein Geschäftsmodell und das Management derartige strukturelle Schwächen und sonstige Mängel aufwiesen (wie in Erwägungsgrund 151 dargelegt), dass sich daraus erklären lasse, warum die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum nur um 20 % gestiegen seien, während die Einfuhren aus der VR China um 250 % gestiegen seien.

- (153) Diesbezüglich befand die Kommission, dass eine derartige Behauptung genau hätte erläutert und beziffert werden müssen, um berücksichtigt zu werden. In jedem Fall erinnerte die Kommission daran, dass der Marktanteilsverlust bei ihrer Schadensanalyse zwar eine wichtige, aber nicht die einzige Rolle spielte. In dem Zusammenhang bezieht sich die Kommission auf die Analyse der anderen Schadensindikatoren und die Feststellung der Preisunterbietung, die allesamt in ihre Gesamtanalyse der Schädigung mit einfließen. Die Kommission wies diesen Einwand daher zurück.
- (154) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte die CEIEB vor, dass die Kommission in Erwägungsgrund 115 des Dokuments zur allgemeinen Unterrichtung über die endgültigen Feststellungen dargelegt habe, dass allein mit dem Vorliegen einer Preisunterbietung die Bedingung der Wesentlichkeit erfüllt sei, und brachte ihren Widerspruch zum Ausdruck. Die Kommission kann eine solche Aussage in Erwägungsgrund 115 allerdings nicht erkennen; es geht darin um „die Analyse der anderen Schadensindikatoren und die Feststellung der Preisunterbietung, die allesamt in ihre Gesamtanalyse der Schädigung mit einfließen“. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (155) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachten die CCCME und vier ausführende Hersteller vor, dass die Entwicklung der nicht vertraulichen indixierten Indikatoren der Unionshersteller in der Stichprobe die Schlussfolgerung der Kommission, dass der Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung bedeutend geschädigt worden sei, erheblich untergrabe.
- (156) Entsprechend der üblichen Praxis der Kommission und wie in Erwägungsgrund 166 der vorläufigen Verordnung dargelegt, zog die Kommission zur Prüfung der mikroökonomischen Schadensindikatoren die geprüften Daten der Unionshersteller in der Stichprobe heran. Diese Indikatoren trugen zwar zur Feststellung des Vorliegens einer bedeutenden Schädigung bei, können aber die Feststellung einer bedeutenden Schädigung nicht allein vollständig begründen (oder im vorliegenden Fall die Gesamtfeststellung einer Schädigung durch die Kommission ersetzen). Die makroökonomischen Schadensindikatoren wurden für den gesamten Wirtschaftszweig der Union festgestellt. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (157) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Schädigung in den Erwägungsgründen 200 bis 206 der vorläufigen Verordnung.

## 5. SCHADENSURSACHE

### 5.1. Auswirkungen der gedumpte Einfuhren

- (158) Da keine Stellungnahmen eingingen und unter Berücksichtigung der Anpassung des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union in den Erwägungsgründen 113 bis 114 sowie der Preisunterbietungsspannen in Erwägungsgrund 99 bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in Erwägungsgrund 209 der vorläufigen Verordnung.

### 5.2. Auswirkungen anderer Faktoren

#### 5.2.1. Einfuhren aus Drittländern

- (159) Ein unabhängiger Einführer brachte vor, dass die absolute Einfuhrmenge aus der VR China im Bezugszeitraum zwar deutlich über der Menge an Einfuhren aus anderen Ländern gelegen habe, aber der relative Anstieg der Einfuhren aus den einzelnen Ländern ebenfalls berücksichtigt werden sollte. Insbesondere wies diese interessierte Partei darauf hin, dass die Einfuhren aus der Schweiz im Bezugszeitraum um 3 000 % gestiegen seien. Der Einführer behauptete, dass die Auswirkungen der Einfuhren aus anderen Ländern als der VR China kaum als marginal bezeichnet werden könnten, wie in Erwägungsgrund 215 der vorläufigen Verordnung angegeben.
- (160) Die Kommission stellte fest, dass die Einfuhren aus der Schweiz im Untersuchungszeitraum einen Marktanteil von 1 % ausmachten. Darüber hinaus erklärte der Einführer nicht, inwiefern die Feststellung der Kommission, dass die Einfuhren aus allen anderen Ländern außer der VR China den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht abschwächen (siehe Erwägungsgründe 210 bis 214 der vorläufigen Verordnung), durch seine Beobachtungen widerlegt werden könnten. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

#### 5.2.2. Leistung des Wirtschaftszweigs der Union

- (161) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachten die CCCME und vier ausführende Hersteller vor, dass zahlreiche Unionshersteller in Mitteleuropa Teile aus der VR China einfuhrten und Elektrofahrräder in der Union zusammenbauten und verkauften. Die Preise der Elektrofahrräder, die von diesen Unternehmen hergestellt würden, schienen relativ gering zu sein, was eine weitere Ursache für die Schädigung der Unionshersteller sein könnte, die Elektrofahrräder des oberen Segments herstellten.

- (162) Die Kommission ruft in Erinnerung, dass sich ihre Untersuchung auf den gesamten Unionsmarkt und nicht nur auf Teile davon bezieht. Die Untersuchung ergab, dass die Unionshersteller von Elektrofahrrädern in allen Segmenten tätig waren und dass einige Hersteller der Stichprobe über Produktionsstätten in mitteleuropäischen Mitgliedstaaten verfügten. In jedem Fall war der Einwand nicht mit Belegen untermauert und wurde deshalb zurückgewiesen.
- (163) Darüber hinaus brachten die CCCME und vier ausführende Hersteller vor, dass die schlechte Leistung des Wirtschaftszweigs der Union möglicherweise auf Managementfehler der Unionshersteller zurückzuführen sei.
- (164) Die Kommission verweist diesbezüglich auf ihre Antwort in Erwägungsgrund 151. Diese Behauptung brachte weder ein neues Element ein noch wurde sie weiter begründet und sie wurde deshalb zurückgewiesen.

#### 5.2.3. Anreize für Verkäufe von Elektrofahrrädern auf dem Unionsmarkt

- (165) Die CCCME und vier ausführende Hersteller behaupteten, dass die Verkäufe günstigerer chinesischer Elektrofahrräder möglicherweise durch Subventionen auf dem Unionsmarkt gefördert worden seien, und forderten die Kommission auf, weiter zu untersuchen, wie sich Subventionen bei Elektrofahrrädern auf das Kaufverhalten im Unionsmarkt auswirkten.
- (166) Die Wirkung von Subventionen zur Förderung der Nutzung von Elektrofahrrädern hat mit der Feststellung der Preisunterbietung und der Schädigung durch Einfuhren aus der VR China nichts zu tun. Aus der Untersuchung ging wie bereits erläutert hervor, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten tätig ist. Selbst wenn die mutmaßlichen Subventionen für diese Beurteilung eine Rolle spielten, könnten sie dennoch nicht erklären, warum es zu einem Anstieg der chinesischen Fahrräder zulasten der günstigeren in der Union hergestellten Fahrräder kam, außer durch die Tatsache, dass die Preise der chinesischen Fahrräder gedumpt sind. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (167) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 210 bis 222 der vorläufigen Verordnung.

### 5.3. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (168) Die Kommission bestätigte ihre Schlussfolgerungen zur Schadensursache in den Erwägungsgründen 223 bis 226 der vorläufigen Verordnung.

## 6. UNIONSINTERESSE

### 6.1. Interesse der Zulieferer

- (169) In Erwägungsgrund 228 der vorläufigen Verordnung gab die Kommission fälschlicherweise an, dass der CONEBI schriftlich seine Unterstützung für die Maßnahmen bekundete; das Schreiben wurde allerdings im Namen der europäischen Vereinigung der Zweiradteile- und Zweiradzubehörindustrie (im Folgenden „COLIPED“) eingereicht, dem Dachverband nationaler Vereinigungen der Teilelieferanten.
- (170) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 228 bis 230 der vorläufigen Verordnung.

### 6.2. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (171) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 231 bis 234 der vorläufigen Verordnung.

### 6.3. Interesse der unabhängigen Einführer

- (172) Im Rahmen der Untersuchung lehnten 31 Einführer, 19 davon Mitglieder der CEIEB, die Einführung von Maßnahmen ab. Auf 13 dieser Unternehmen (deren Einfuhrmenge bekannt war) entfielen im Untersuchungszeitraum insgesamt 10 % der Gesamteinfuhren aus der VR China.
- (173) Wie in Erwägungsgrund 81 erläutert, wurden sechs Unternehmen, die die gleichartige Ware herstellten, von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen und stattdessen als unabhängige Einführer eingestuft. Diese Unternehmen bekundeten ihre Unterstützung für die Maßnahmen. Ihre Einfuhren machten im Untersuchungszeitraum beinahe 12 % der Gesamteinfuhren aus der VR China aus.

- (174) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachte die CEIEB vor, dass es im Zuge der Einleitung der Untersuchung bei vielen Einführern zu einer weitreichenden Schädigung unterschiedlicher Ausprägungen gekommen sei.
- (175) Nach Veröffentlichung der Erfassungsverordnung führte die CEIEB eine deklarative Umfrage mit 65 Einführern durch. Die Umfrage ergab, dass 21 % dieser Einführer ihre Tätigkeit einstellen würden, falls endgültige Zölle eingeführt werden sollten, 33 % die Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China bereits eingestellt, aber noch keine Alternative gefunden hatten, 39 % den Preis ihrer Waren aufgrund der Untersuchung anheben mussten und 37,5 % durch die Einleitung der Antidumpinguntersuchung finanziell beeinträchtigt wurden.
- (176) Die Kommission wies darauf hin, dass diese Umfrage im Mai 2018 durchgeführt wurde. Zu dieser Zeit wurde in den verfügbaren Informationen im Antrag und in der Erfassungsverordnung ein potenzieller Zoll von 189 % angegeben.
- (177) Die Kommission wies allerdings darauf hin, dass die Mehrzahl der befragten Einführer angab, dass sie ihre Tätigkeit weiterführen würden, falls endgültige Zölle eingeführt werden sollten. Gleichmaßen konnten die meisten eine alternative Bezugsquelle ausfindig machen oder führten weiterhin aus der VR China ein.
- (178) In Erwägungsgrund 238 der vorläufigen Verordnung gab die Kommission an, dass die größten Einführer in der Lage waren, geeignete Elektrofahrräder zu beziehen, und/oder über potenzielle alternative Bezugsquellen außerhalb der VR China verfügten, wozu auch der Wirtschaftszweig der Union zählte. Diese Feststellung wurde durch die Umfrage der CEIEB bestätigt und im Rahmen späterer Anhörungen der CEIEB und anderer Einführer nochmals bekräftigt.
- (179) Darüber hinaus merkte die Kommission an, dass sechs Einführer, auf die eine erhebliche Einfuhrmenge entfiel, die Einführung von Maßnahmen unterstützten, was bestätigt, dass die Einführer in der Lage sind, ihre Tätigkeit an eine Situation mit eingeführten Maßnahmen anzupassen.
- (180) Die Kommission gelangte daher letztendlich zu dem Schluss, dass die Einführung von Maßnahmen zwar negative Auswirkungen auf kleine Einführer haben könnte, dass die negativen Auswirkungen der Einführung von Zöllen durch die mögliche Beschaffung geeigneter Fahrräder im Wirtschaftszweig der Union, in anderen Drittländern und zu fairen Preisen in der VR China jedoch abgeschwächt werden würden.
- (181) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung korrigierte die CEIEB ihr ursprüngliches Vorbringen und gab an, dass ihre Umfrage nicht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Erfassungsverordnung durchgeführt worden, sondern ab 22. Juni 2018 online gestellt worden sei und seit diesem Datum online zugänglich sei.
- (182) Darüber hinaus brachte die CEIEB vor, dass die Umfrage nicht bestätigt habe, dass die Einführer ihre Geschäftstätigkeit trotz der Einführung von Zöllen mehrheitlich fortführen würden, und verwies auf die Informationen, die im Rahmen der Anhörung vom 5. Oktober 2018 vorgelegt wurden. Ferner habe sie niemals Nachweise darüber vorgelegt, dass die Mehrheit unter ihnen erfolgreich alternative Lieferketten ausfindig gemacht habe, ohne dass ihre Geschäftstätigkeiten negativ beeinflusst worden seien.
- (183) Auf der Grundlage der von der CEIEB vorgelegten Umfrage stellte die Kommission fest, dass 21 % der Teilnehmer angaben, dass sie bei einer Einführung von Zöllen ihre Geschäftstätigkeit einstellen würden. Demzufolge hielten die Teilnehmer dieses Ergebnis zu dem Zeitpunkt mehrheitlich nicht für wahrscheinlich. Im Rahmen der Anhörung vom 5. Oktober 2018 legte die CEIEB darüber hinaus Informationen im Namen von 15 Einführern vor, von denen vier erklärten, dass sie ihre Geschäftstätigkeit nicht fortführen würden, falls endgültige Maßnahmen eingeführt würden. Auf diese vier Einführer entfielen 8 % des Gesamtumsatzes der vertretenen 15 Einführer. Die Kommission ruft in Erinnerung, dass sie fünf unabhängige Einführer auf der Grundlage der größten Menge an Einfuhren in die Union in die Stichprobe einbezog. Die Schlussfolgerungen der Kommission in Bezug auf die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Einführer beruhten auf dieser repräsentativen Stichprobe. Speziell in dem Zusammenhang gab keiner der in die Stichprobe einbezogenen Einführer an, dass er im Fall einer Einführung endgültiger Maßnahmen gezwungen wäre, seine Geschäftstätigkeit einzustellen.
- (184) Analog dazu gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass – wenn 33 % der Teilnehmer bei der Umfrage der CEIEB erklärten, sie hätten die Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China eingestellt, jedoch noch keine alternative Lösung gefunden – die Mehrheit weiterhin aus der VR China einfuhrte oder eine alternative Bezugsquelle gefunden hat. Außerdem hatten bei der Anhörung der CEIEB vom 5. Oktober 2018 zwölf Einführer (auf die 96 % des Umsatzes der vertretenen 15 Einführer entfielen) ihre Lieferkette bereits angepasst oder waren dabei, dies zu tun. Dieselbe Beobachtung gilt auch für die in die Stichprobe einbezogenen Einführer, die von der Kommission überprüft wurden, sowie mutmaßlich für die Einführer, die die Einführung von Maßnahmen unterstützten.
- (185) Die Kommission hielt daher an ihren in den Erwägungsgründen 177 bis 179 dargelegten Feststellungen fest.
- (186) Darüber hinaus behauptete die CEIEB, die Kommission habe die Schwierigkeiten und die Kosten im Zusammenhang mit der aufgrund der Einführung von Maßnahmen erforderlichen Anpassung der Lieferkette der Einführer nicht richtig beurteilt und die Lage kleiner Einführer nicht berücksichtigt.

- (187) Die Kommission weist diesen Einwand zurück und verweist auf Erwägungsgrund 180 der vorliegenden Verordnung sowie Erwägungsgrund 242 der vorläufigen Verordnung, wo die nachteiligen Auswirkungen der Einführung von Maßnahmen auf kleine Einführer eindeutig konstatiert wurden. Darüber hinaus gelangte die Kommission in Erwägungsgrund 243 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass die Einführung von Maßnahmen nicht im Interesse der Einführer lag. Die Kommission hält allerdings an der Feststellung fest, dass diese negativen Auswirkungen durch die Möglichkeit abgeschwächt werden, geeignete Elektrofahrräder beim Wirtschaftszweig der Union, aus anderen Drittländern oder zu fairen, nicht schädigenden Preisen aus der VR China zu beziehen, und dass die positiven Auswirkungen, die Maßnahmen für den Wirtschaftszweig der Union hätten, gegenüber diesen negativen Auswirkungen überwiegen.
- (188) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 243 der vorläufigen Verordnung.

#### 6.4. Interesse der Verwender

- (189) Die CCCME, vier chinesische ausführende Hersteller und zwei Einführer brachten vor, dass die Einführung von Maßnahmen die Auswahl für die Verbraucher einschränken, die Preise erhöhen und den umweltbezogenen Strategien zur Förderung der Nutzung von Elektrofahrrädern entgegenwirken würde.
- (190) Die CCCME stellte die vorläufige Schlussfolgerung der Kommission, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten tätig sei, infrage und behauptete, dass die Kommission dies nicht durch Nachweise belegt habe.
- (191) Zwei Einführer wandten ein, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht über die Produktionskapazität verfüge, um die Nachfrage zu decken, und dass es unsicher sei, ob alternative Bezugsquellen die Lücke schließen könnten.
- (192) Die Kommission erinnerte daran, dass die Überprüfung der Hersteller in der Stichprobe bestätigte, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten tätig war, und zwar auch bei Einstiegsprodukten.
- (193) Wie in Erwägungsgrund 249 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wird zudem davon ausgegangen, dass die Maßnahmen das Angebot an Elektrofahrrädern des Wirtschaftszweigs der Union und anderer Bezugsquellen vergrößern und diversifizieren wird, indem wieder faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden und die Lieferung von Einfuhren aus der VR China zu fairen Preisen aufrechterhalten wird.
- (194) Außerdem zeigen die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union, die Möglichkeit, bestehende Produktionslinien für klassische Fahrräder einfach für Elektrofahrräder anzupassen, sowie die Geschwindigkeit, mit der der Wirtschaftszweig der Union seine Produktionskapazität von 2014 bis 2016 unter schwierigen Umständen erhöhen konnte, dass er sowohl über das Potenzial als auch über die Ressourcen und Fertigkeiten verfügt, sich an potenzielle Versorgungslücken anzupassen.
- (195) Es sei daran erinnert, dass die Einführung von Maßnahmen bei herkömmlichen Fahrrädern nicht zu einer Reduzierung der Auswahl für die Verbraucher, sondern zu einer Erhöhung der Vielfalt der Anbieter und ihrer Ursprungsländer führten. Bei Elektrofahrrädern ist die gleiche Marktentwicklung zu erwarten.
- (196) Was die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Preise anbelangt, bezieht sich die Kommission auf die Erwägungsgründe 250 und 251 der vorläufigen Verordnung und insbesondere auf die Tatsache, dass das Interesse des Verbrauchers nicht auf die Preisfolgen beschränkt werden kann, zu denen es kommt, wenn die Einfuhren aus der VR China auf ein nicht schädigendes Niveau gebracht werden.
- (197) Die Vorbringen mussten daher zurückgewiesen werden.
- (198) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 244 bis 252 der vorläufigen Verordnung.

#### 6.5. Sonstige Interessen

- (199) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 253 der vorläufigen Verordnung.

#### 6.6. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (200) Zusammenfassend belegte keines der von den interessierten Parteien vorgebrachten Argumente das Vorliegen zwingender Gründe gegen die Einführung von Maßnahmen gegenüber den Einfuhren der betroffenen Ware.

- (201) Etwaige negative Auswirkungen auf die unabhängigen Einführer können nicht als unverhältnismäßig angesehen werden und werden durch die Verfügbarkeit alternativer Bezugsquellen, sei es aus Drittländern oder vom Wirtschaftszweig der Union, abgemildert. Die positiven Auswirkungen der Antidumpingmaßnahmen auf den Unionsmarkt, insbesondere auf den Wirtschaftszweig der Union, wiegen die möglichen negativen Auswirkungen auf die anderen Interessensgruppen auf.
- (202) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen in den Erwägungsgründen 254 bis 255 der vorläufigen Verordnung.

## 7. ENDGÜLTIGE ANTIDUMPINGMASSNAHMEN

- (203) In Anbetracht der Schlussfolgerungen zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten endgültige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren der betroffenen Ware zu verhindern.

### 7.1. Schadensbeseitigungsschwelle

- (204) Bei der Festsetzung der Höhe dieser Maßnahmen wurden die festgestellten Dumpingspannen berücksichtigt, ferner der Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung der Unionshersteller erforderlich ist, ohne dabei die ermittelten Dumpingspannen zu überschreiten.
- (205) Nach der Einführung vorläufiger Maßnahmen brachte ein ausführender Hersteller vor, dass die Methode der Kommission zur Berechnung des nicht schädigenden Preises der Unionshersteller fehlerhaft sei. Dadurch, dass die Kommission den durchschnittlichen Gewinn im Untersuchungszeitraum abgezogen und den Zielgewinn hinzugerechnet habe, habe sie die unterschiedlichen Gewinnspannen der Unionshersteller für die verschiedenen Modelle außer Acht gelassen. Diese interessierte Partei brachte vor, dass der nicht schädigende Preis berechnet werden sollte, indem vor dem Addieren des Zielgewinns der durchschnittliche Gewinn je PCN von den tatsächlichen Preisen abgezogen wird.
- (206) Die Kommission ruft in Erinnerung, dass in der Grundverordnung keine spezifische Methode zur Berechnung der Schadensbeseitigungsschwelle vorgesehen ist. Außerdem betrifft die Entscheidung der Kommission die vom Wirtschaftszweig der Union verkaufte gleichartige Ware. Insofern spricht absolut nichts dagegen, den durchschnittlichen Gewinn des Wirtschaftszweigs der Union von dessen durchschnittlichen Verkaufspreisen abzuziehen, um die durchschnittlichen Produktionskosten der gleichartigen Ware zu bestimmen, und danach den Zielgewinn zu addieren, um die Schadensbeseitigungsschwelle zu berechnen. Die Kommission hat diese Methode in der Vergangenheit durchgehend angewendet und verfügt bei der Durchführung dieser Bewertung über einen erheblichen Ermessensspielraum.
- (207) Bei dieser Untersuchung wird die Schädigung für alle Warentypen insgesamt bewertet. Sämtliche Schadensindikatoren einschließlich der Rentabilität und des Zielgewinns werden als Durchschnittswerte für alle Warentypen der betroffenen Ware ausgedrückt. Bei der Ermittlung des nicht schädigenden Preises geht es darum, die durch die gedumpte Einfuhren verursachte Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt zu beseitigen. Zur Beseitigung dieser Schädigung reicht es aus, den nicht schädigenden Preis dadurch festzulegen, dass der Verkaufspreis aller Warentypen um die Differenz zwischen dem tatsächlichen Gewinn im Untersuchungszeitraum und dem Zielgewinn erhöht wird; dadurch wird es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglicht, den Zielgewinn zu erreichen. Eine Einzelbewertung der Rentabilitätslage für jeden einzelnen Warentyp ist nicht erforderlich.
- (208) Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (209) Der Antragsteller war mit dem von der Kommission zur Berechnung des nicht schädigenden Preises verwendeten Zielgewinn nicht einverstanden. Beim Zielgewinn solle es sich nicht um den durchschnittlichen Gewinn des Wirtschaftszweigs der Union handeln, sondern um den durchschnittlichen Gewinn der Unternehmen, die 2015 nicht durch die Einfuhren aus der VR China geschädigt wurden. Da es sich bei dem Zielgewinn um den Gewinn handle, den die Unionshersteller ohne Schädigung durch gedumpte/subventionierte Einfuhren vernünftigerweise erreichen könnten, könne die Kommission die Rentabilität der Unionshersteller, die durch die gedumpte/subventionierten Einfuhren bereits eine bedeutende Schädigung erlitten hätten, naturgemäß nicht als Richtwert heranziehen. Als Alternative könne der Zielgewinn durch Bezugnahme auf den Zielgewinn herkömmlicher Fahrräder (8 %) bestimmt werden, sofern dieser um 1,5 % nach oben berichtigt werde, um zusätzlich eingesetzte Technologien, einen höheren Mehrwert und den zusätzlichen Bedarf an Investitionen widerzuspiegeln.
- (210) Die Kommission erinnert daran, dass es sich beim Zielgewinn um den Gewinn handelt, den der gesamte Wirtschaftszweig der Union erreichen kann, wenn kein schädigendes Dumping vorliegt. Folglich kann er nicht auf der Grundlage des Gewinns einer ausgewählten Zahl von Unionsherstellern festgelegt werden. Das Argument musste daher zurückgewiesen werden. Was die vorgebrachte Alternative (Verwendung des nach oben berichtigten

Zielgewinns aus der Untersuchung zu herkömmlichen Fahrrädern) betrifft, erinnert die Kommission daran, dass jede Untersuchung auf der Grundlage der spezifischen Sachlage im Fall der betroffenen Ware, und nicht auf der Grundlage von Tatsachen erfolgt, die im Rahmen von Untersuchungen in Verbindung mit anderen Waren festgestellt wurden. Im vorliegenden Fall bestätigte die Kommission, dass der verwendete Zielgewinn angemessen war und dass es für sie keinen Anlass gab, den Zielgewinn einer anderen Ware heranzuziehen. Das Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.

- (211) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte der Antragsteller seine Forderungen erneut vor und argumentierte, die Kommission sei in anderen Fällen von ihrer Standardmethode zur Ermittlung des Zielgewinns abgewichen, indem sie auf relevante Umstände verwiesen habe. Wie in Erwägungsgrund 210 bereits dargelegt, erinnert die Kommission daran, dass jeder Fall auf der Grundlage seiner spezifischen Sachlage beurteilt wird. Im vorliegenden Fall kam die Kommission zu dem Schluss, dass keine besonderen Umstände vorlagen, die das Heranziehen des erzielten Gewinns nur bestimmter Hersteller rechtfertigen würden, wie vom Antragsteller gefordert. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (212) Abschließend weist die Kommission darauf hin, dass sie – wie in den Erwägungsgründen 59 bis 63 bereits dargelegt – bestimmte Kosten der Unionshersteller der Stichprobe bei der Anpassung des nicht schädigenden Preises des Wirtschaftszweigs der Union berücksichtigte. Die Schadensbeseitigungsschwelle wurde entsprechend angepasst, was zu einer Verringerung der Schadensspanne um 3 % - 5 % führte. Wie in Erwägungsgrund 72 beschrieben, war besagte Berichtigung im Anschluss an die endgültige Unterrichtung Gegenstand eines Antrags von Giant. Diesem Antrag wurde stattgegeben und die daraus folgende Verringerung der Zielpreisunterbietungsspanne wurde offengelegt, ohne dass weitere Stellungnahmen eingingen.
- (213) Unter Berücksichtigung der Berichtigung in Erwägungsgrund 212 und da keine weiteren Stellungnahmen zur Schadensbeseitigungsschwelle eingingen, wurde die in den Erwägungsgründen 257 bis 262 der vorläufigen Verordnung beschriebene Methode bestätigt.

## 7.2. Preisverpflichtungsangebot

- (214) Im Anschluss an die Unterrichtung legte ein chinesischer ausführender Hersteller, Wetsen Corporation, ein Preisverpflichtungsangebot vor.
- (215) Wetsen Corporation war nicht Teil der Stichprobe und hatte zwar eine individuelle Ermittlung beantragt, doch wurde dieser Antrag genau wie alle anderen Anträge auf individuelle Ermittlung abgelehnt.
- (216) Das Preisverpflichtungsangebot wurde aus mehreren Gründen abgelehnt, was Wetsen Corporation in einem gesonderten Schreiben mitgeteilt wurde. Ausschlaggebend war Folgendes:
- erstens verfügt Wetsen Corporation über ein verbundenes Unternehmen außerhalb der VR China, das auch Elektrofahrräder herstellt,
  - zweitens sah das Preisverpflichtungsangebot lediglich für drei wichtige Typen von Elektrofahrrädern einen festen Mindesteinfuhrpreis (im Folgenden „MEP“) vor; es wurden dabei aber nicht alle Typen erfasst, die im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführt wurden, und
  - da es sich bei dem vorgeschlagenen MEP je Typ um einen Durchschnitt der Verkaufspreise dieses Typs handelte, hätte dieser MEP es drittens Wetsen Corporation ermöglicht, teurere Elektrofahrräder zu schädigenden Preisen zu verkaufen, während der MEP dem Anschein nach eingehalten worden wäre.

## 7.3. Endgültige Maßnahmen für die VR China

- (217) Angesichts der Schlussfolgerungen im Hinblick auf Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten nach Artikel 9 Absatz 4 der Grundverordnung, im Einklang mit der sogenannten Regel des niedrigeren Zolls, gegenüber den Einfuhren der betroffenen Ware endgültige Antidumpingmaßnahmen in Höhe der Dumpingspanne oder der Schadensspanne, je nachdem, welche niedriger ist, eingeführt werden. Im vorliegenden Fall sollte der endgültige Antidumpingzollsatz außer für einen chinesischen ausführenden Hersteller demnach in Höhe der ermittelten Schadensspannen festgesetzt werden.
- (218) Es sei darauf hingewiesen, dass parallel zur Antidumpinguntersuchung eine Antisubventionsuntersuchung durchgeführt wurde. Laut Artikel 24 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern<sup>(12)</sup> ist es im Hinblick auf die Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls und die Tatsache, dass die endgültigen Subventionsspannen niedriger sind als die Schadensbeseitigungsschwelle, angemessen, zunächst einen endgültigen Ausgleichszoll in Höhe der festgestellten endgültigen Subventionsspannen und anschließend einen endgültigen Antidumpingzoll bis zur maßgeblichen Schadensbeseitigungsschwelle einzuführen.

<sup>(12)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.

- (219) Im Fall der Yadea Technology Group Co., Ltd. (im Folgenden „Yadea“) wurde in der parallelen Antisubventionsuntersuchung auf der Grundlage der von Yadea vorgelegten Informationen eine unternehmensspezifische Schadensspanne<sup>(13)</sup> festgelegt. Die Kommission erachtete es deshalb als angemessen, bei der Prüfung des Zusammenwirkens von Antidumping- und Ausgleichszöllen anstatt der Schadensspanne für bei der Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen die unternehmensspezifische Schadensspanne von Yadea zu verwenden.
- (220) Im Fall von Yadea, dessen Dumpingspanne unter der Schadensbeseitigungsschwelle liegt, wurde darüber hinaus der endgültige Ausgleichszoll auf dem Niveau der festgestellten endgültigen Subventionsspanne festgelegt und ein endgültiger Antidumpingzoll auf dem Niveau der entsprechenden Dumpingspanne abzüglich des Ausgleichszolls festgelegt. Der Abzug war erforderlich, weil die Einführung eines kumulativen Zolls, der die Höhe der Subventionierung und die volle Höhe des Dumpings widerspiegelt, in einer Situation, in der der Normalwert auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung festgelegt wird, dazu führen könnte, dass die Auswirkungen der Subventionierung doppelt ausgeglichen werden („Doppelzählung“). Im Einklang mit Artikel 18 der Grundverordnung unterliegen die bei der Antidumpinguntersuchung nicht mitarbeitenden Unternehmen (auch wenn sie bei der parallel durchgeführten Antisubventionsuntersuchung mitarbeiten) der residualen Dumping- und Schadensspanne.
- (221) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung führten die Annahme eines Vorbringens von Giant, wie in den Erwägungsgründen 72 und 212 beschrieben, sowie eine Änderung der Ausgleichszölle in der parallelen Antisubventionsuntersuchung dazu, dass die Antidumpingzölle geändert wurden. Die interessierten Parteien wurden über diese Änderung unterrichtet und es gingen im Rahmen der Antidumpinguntersuchung diesbezüglich keine weiteren Stellungnahmen ein.
- (222) Die einzuführenden endgültigen Antidumpingzollsätze werden deshalb wie in der nachstehenden Tabelle 6 aufgeführt festgesetzt:

Tabelle 6

**Endgültige Maßnahmen**

Unternehmen	Dumpingspanne	Subventionsspanne	Schadensbeseitigungsschwelle	Ausgleichszoll	Antidumpingzoll
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	86,3 %	15,1 %	73,4 %	15,1 %	58,3 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	32,8 %	3,9 %	24,6 %	3,9 %	20,7 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	39,6 %	8,5 %	18,8 %	8,5 %	10,3 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %
Yadea Technology Group Co., Ltd.	48,1 %	10,7 %	62,9 %	10,7 %	37,4 %
Andere bei der Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen (mit Ausnahme der Unternehmen, die nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 <sup>(1)</sup> dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen) (Anhang I)	48,1 %	9,2 %	33,4 %	9,2 %	24,2 %
Andere bei der Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen, die nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen (Anhang II)	48,1 %	17,2 %	33,4 %	17,2 %	16,2 %
Bei der Antidumpinguntersuchung nicht mitarbeitende Unternehmen, die jedoch bei der parallelen Antisubventionsuntersuchung mitarbeiteten und in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 aufgeführt sind (Anhang III)	100,3 %	9,2 %	79,3 %	9,2 %	70,1 %
Alle übrigen Unternehmen	100,3 %	17,2 %	79,3 %	17,2 %	62,1 %

(1) ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 98.

(13) Das Unternehmen hat keine unternehmensspezifischen Informationen zur Berechnung einer individuellen Dumpingspanne vorgelegt.

- (223) Die in dieser Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung ermittelt. Sie spiegeln damit die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Im Gegensatz zu den landesweiten Zollsätzen für „alle übrigen Unternehmen“ gelten diese Zollsätze daher ausschließlich für die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China, die von diesen Unternehmen, also von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurde. Eingeführte betroffene Waren, die von anderen, nicht mit Namen und Anschrift im verfügbaren Teil dieser Verordnung genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) gefertigt werden, unterliegen nicht diesen unternehmensspezifischen Sätzen, sondern dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz.
- (224) Etwaige Anträge auf Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze (z. B. infolge einer Umfirmierung des betreffenden Unternehmens oder nach Gründung neuer Produktions- oder Verkaufseinheiten) sind unter Beifügung aller relevanten Informationen an die Kommission zu richten<sup>(14)</sup>; beizufügen sind insbesondere Informationen über etwaige Änderungen der Unternehmenstätigkeit in den Bereichen Produktion, Inlandsverkäufe und Ausfuhrverkäufe im Zusammenhang u. a. mit der Umfirmierung oder der Gründung von Produktions- und Verkaufseinheiten. Sofern angezeigt, wird diese Verordnung entsprechend geändert und die Liste der Unternehmen, für die unternehmensspezifische Antidumpingzollsätze gelten, aktualisiert.
- (225) In Fällen, in denen der Ausgleichszoll vom Antidumpingzoll abgezogen wurde, um eine Doppelzählung zu vermeiden, sollen mit der Vereinnahmung des Ausgleichszolls sowohl die Auswirkungen der anfechtbaren Subvention als auch der Dumpingspanne (bis zur Höhe der Subventionsspanne) ausgeglichen werden. Bereits bezahlter Zoll kann folglich nur dann erstattet werden, wenn nachgewiesen wird, dass dieser Zoll höher liegt als die tatsächliche Subventions- und die entsprechende Dumpingspanne. Bei Erstattungsuntersuchungen nach Artikel 21 der Verordnung (EU) 2016/1037 sollte deshalb auch die jeweilige Lage des ausführenden Herstellers in Zusammenhang mit der im Erstattungsuntersuchungszeitraum tatsächlich herrschenden Dumpingspanne berücksichtigt werden.
- (226) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Antidumpingzollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die individuellen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.
- (227) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Antidumpingzoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Antidumpingzoll erhoben werden.
- (228) Damit eine ordnungsgemäße Anwendung des Antidumpingzolls gewährleistet ist, sollte der Zollsatz für „alle übrigen Unternehmen“ nicht nur für die nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben, es sei denn, diese Unternehmen erfüllen die in Artikel 3 genannten Bedingungen.
- (229) Im Interesse der Gleichbehandlung etwaiger neuer Ausführer und der in den Anhängen I und II dieser Verordnung aufgeführten mitarbeitenden, aber nicht in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen sollte dafür gesorgt werden, dass der für die letztgenannten Unternehmen eingeführte gewogene durchschnittliche Zoll auch für alle neuen Ausführer gilt, die andernfalls Anspruch auf eine Überprüfung nach Artikel 11 Absatz 4 der Grundverordnung hätten.
- (230) Angesichts der jüngsten Rechtsprechung des Gerichtshofs<sup>(15)</sup> ist es angemessen festzulegen, welcher Säumniszinssatz im Falle einer Erstattung endgültiger Zölle zu zahlen ist, denn die geltenden einschlägigen Zollvorschriften enthalten keinen solchen Zinssatz; die Anwendung nationaler Vorschriften würde zudem zu unstatthaften Verzerrungen unter den Wirtschaftsakteuren führen, je nachdem, welcher Mitgliedstaat für die Zollabfertigung gewählt wird.

#### 7.4. Rückwirkung

- (231) Wie in Erwägungsgrund 5 erläutert, veranlasste die Kommission auf Antrag des Wirtschaftszweigs der Union am 3. Mai 2018 die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China. Dieser Antrag wurde inzwischen zurückgezogen und die Angelegenheit daher nicht weiter untersucht.

<sup>(14)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, 1049 Brüssel, Belgien.

<sup>(15)</sup> Urteil in der Rechtssache Wortmann, C-365/15, EU:C:2017:19, Rn. 35 bis 39.

### 7.5. Endgültige Vereinnahmung der vorläufigen Zölle

- (232) Angesichts der festgestellten Dumpingspannen und des Ausmaßes der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union sollten die Sicherheitsleistungen für den mit der vorläufigen Verordnung eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll endgültig vereinnahmt werden.
- (233) Die endgültigen Zollsätze sind niedriger als die vorläufigen Zollsätze. Daher sollten die die endgültigen Antidumpingzollsätze übersteigenden Sicherheitsleistungen freigegeben werden.
- (234) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

1. Es wird ein endgültiger Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Treithilfe mit Elektrohilfsmotor mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführt. Die betroffene Ware wird derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) eingereiht.

2. Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende endgültige Antidumpingzollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Land	Unternehmen	Endgültiger Anti-dumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
Volksrepublik China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	20,7 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd.	37,4 %	C463
	Andere bei der Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen (mit Ausnahme der Unternehmen, die nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen) (Anhang I)	24,2 %	
	Andere bei der Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen, die nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen (Anhang II)	16,2 %	
	Bei der Antidumpinguntersuchung nicht mitarbeitende Unternehmen, die jedoch bei der parallelen Antisubventionsuntersuchung mitarbeiteten und in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 aufgeführt sind (Anhang III)	70,1 %	
	Alle übrigen Unternehmen	62,1 %	C999

3. Die Anwendung der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze für die in Absatz 2 genannten Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Namen und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] Elektrofahrräder von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in der Volksrepublik China hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

4. Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung. Im Falle einer Erstattung, die zu einem Anspruch auf die Zahlung von Verzugszinsen führt, wird für den zu zahlenden Säumniszins der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte, am ersten Kalendertag des Fälligkeitsmonats geltende, im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlichte Zinssatz zuzüglich 1 Prozentpunkt angewandt.
5. In Fällen, in denen der Ausgleichszoll bei bestimmten ausführenden Herstellern von dem Antidumpingzoll abgezogen wurde, wird bei Erstattungsanträgen nach Artikel 21 der Verordnung (EU) 2016/1037 auch die im Erstattungsuntersuchungszeitraum herrschende Dumpingspanne für diesen ausführenden Hersteller bewertet.
6. Legt ein neuer ausführender Hersteller in der Volksrepublik China der Kommission ausreichende Nachweise vor, kann der neue ausführende Hersteller in den entsprechenden Anhang mit den mitarbeitenden Unternehmen aufgenommen werden, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden und für die daher der jeweilige gewogene durchschnittliche Antidumpingzollsatz gilt, und Absatz 2 entsprechend geändert werden. Ein neuer ausführender Hersteller muss belegen,
- dass er die in Absatz 1 genannte Ware im Untersuchungszeitraum vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017 nicht in die Union ausgeführt hat,
  - dass er nicht mit einem der Ausführer oder Hersteller in der Volksrepublik China verbunden ist, die den mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen unterliegen, und
  - dass er die betroffene Ware nach dem Untersuchungszeitraum, auf den sich die Maßnahmen stützen, tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge der betroffenen Ware in die Union eingegangen ist.

#### *Artikel 2*

Die Sicherheitsleistungen für den mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1012 eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll werden endgültig vereinnahmt. Die Sicherheitsleistungen, die die endgültigen Antidumpingzölle übersteigen, werden freigegeben.

#### *Artikel 3*

Die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China wird eingestellt. Auf zollamtlich erfasste Einfuhren wird rückwirkend kein endgültiger Antidumpingzoll erhoben.

#### *Artikel 4*

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 17. Januar 2019

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANHANG I

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd und Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. und Wuxi Shengda Vehicle Technology Co.,Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. und Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

## ANHANG II

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

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479

## ANHANG III

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488