DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/72 DER KOMMISSION

vom 17. Januar 2019

zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle 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) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern ([1]), insbesondere auf Artikel 15 und Artikel 24 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Einleitung

(1) Am 21. Dezember 2017 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“, „China“ oder „betroffenes Land“) in die Union ein. Die Einleitung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 10 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (im Folgenden „Grundverordnung“). Die Kommission veröffentlichte eine entsprechende Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) ([2]).

(2) Die Einleitung der Untersuchung durch die Kommission erfolgte im Anschluss an einen Antrag, der am 8. November 2017 vom Verband der europäischen Fahrradhersteller (European Bicycle Manufacturers Association, im Folgenden „EBMA“ oder der „Antragsteller“) im Namen von Unionsherstellern eingereicht wurde, auf die mehr als 25 % der Unionsgesamtproduktion von Elektrofahrrädern entfallen. Der Antrag enthielt Beweise für das Vorliegen einer Subventionierung und für die daraus resultierende Schädigung; diese Beweise waren ausreichend für die Einleitung der Untersuchung.

(3) Vor der Einleitung der Antisubventionsuntersuchung meldete die Kommission der chinesischen Regierung (im Folgenden „chinesische Regierung“) ([3]), dass sie einen ordnungsgemäß dokumentierten Antrag erhalten habe, und forderte die chinesische Regierung nach Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung auf, Konsultationen zu führen. Die chinesische Regierung nahm dieses Angebot an, und die Konsultationen fanden am 18. Dezember 2017 statt. Die Stellungnahmen der chinesischen Regierung wurden in den Konsultationen gebührend berücksichtigt. Es konnte jedoch keine einvernehmliche Lösung erzielt werden.

(4) Am 18. Dezember 2018 führte die Kommission einen vorläufigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren derselben Ware mit Ursprung in der VR China ([4]) (im Folgenden „Antidumpingverordnung“) im Rahmen einer Untersuchung ein, die mit einer Bekanntmachung vom 20. Oktober 2017 ([5]) eingeleitet worden war (im Folgenden „parallele Antidumpinguntersuchung“).

(5) Die Analysen betreffend Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse, die im Rahmen dieser Antisubventionsuntersuchung sowie in der parallelen Antidumpinguntersuchung durchgeführt wurden, sind sinngemäß identisch, da die Definition des Wirtschaftszweigs der Union, die repräsentativen Unionshersteller und der Untersuchungszeitraum in beiden Untersuchungen übereinstimmen. Alle relevanten Elemente im Zusammenhang mit diesen Aspekten wurden auch in der vorliegenden Untersuchung berücksichtigt.

(6) Die chinesische Regierung sowie die chinesische Handelskammer für die Ein- und Ausfuhr von Maschinen und Elektronikerzeugnissen (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic products; im Folgenden „CCCME“) und die Gemeinschaft der europäischen Einführer von Elektrofahrrädern (Collective of European Importers of Electric Bicycles; im Folgenden „CEIEB“), die beide mehrere interessierte Parteien vertreten, reichten nach der Einleitung des Verfahrens Stellungnahmen ein.

(7) Nach Ansicht der Parteien sind die Gründe, aus denen die Kommission dem Antrag auf vertrauliche Behandlung der Identität einiger der den Antrag unterstützenden interessierten Parteien stattgab, unzureichend und nicht zutreffend. Sie fügten hinzu, dass einige Unionshersteller komplette Elektrofahrräder aus der VR China einführen würden und folglich auf der Grundlage des Artikels 9 Absatz 1 der Grundverordnung ausgeschlossen werden

([1]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.
([2]) ABl. C 440 vom 21.12.2017, S. 22.
([3]) Die Bezeichnung „chinesische Regierung“ wird in dieser Verordnung im weiteren Sinne verwendet und beinhaltet den Staatsrat sowie sämtliche Ministerien, Abteilungen, Agenturen und Verwaltungen auf zentraler, regionaler und lokaler Ebene.
([4]) ABl. L 181 vom 18.7.2018, S. 7.
([5]) ABl. C 353 vom 20.10.2017, S. 19.

könne, dass sie als Teil des Wirtschaftszweigs der Union anzusehen seien. Sie wiesen ferner darauf hin, dass die vertrauliche Behandlung der Identität einiger der interessierten Parteien dazu führe, dass die ausführenden Hersteller deren Position im vorliegenden Fall nicht angemessen prüfen könnten. In ähnlicher Weise führten sie an, dass der Antrag weder eine Liste aller bekannten Unionshersteller der gleichartigen Ware noch Angaben in Bezug auf das Volumen und den Wert der von diesen Herstellern hergestellten Waren enthalte.

(8) Die Kommission wies diesen Einwand zurück. Die Kommission erinnerte daran, dass Artikel 9 Absatz 1 der Grundverordnung die Berücksichtigung einiger Unionshersteller als Teil des inländischen Wirtschaftszweigs nicht allein aus dem Grund ausschließt, dass sie die betroffene Ware einführen. Außerdem befand die Kommission das Ausmaß der Unterstützung, die der Wirtschaftszweig der Union für die Einleitung des vorliegenden Falles zum Ausdruck gebracht hat, für ausreichend. Der Antrag enthält überdies eine Liste der bekannten Unionshersteller ([6]) sowie das Gesamtvolumen ihrer Produktion ([7]). Die interessierten Parteien waren daher in der Lage, die Liste der bekannten Unionshersteller der gleichartigen Ware zu bewerten.

(9) Diese Informationen erlaubten es der chinesischen Regierung, der CCCME und der CEIEB festzustellen, dass zwei der Unternehmen, die als Unionshersteller aufgeführt sind, auch Elektrofahrräder aus dem betroffenen Land einführen. Es ist folglich klar, dass diese interessierten Parteien diesbezüglich die eigenen Verteidigungsrechte vollumfänglich wahrnehmen konnten.

(10) Die Einwände wurden daher zurückgewiesen.

(11) Die CCCME führte ferner an, der Antrag enthalte nicht genug Beweise, um zur Einleitung einer Untersuchung zu führen. Die CCCME nannte vier Gründe, um diese Behauptung zu rechtfertigen.

(12) Erstens sollten die Einfuhrdaten, die auf chinesischen Ausfuhrstatistiken basieren, welche bei den chinesischen Zollbehörden eingeholt wurden, sowie die vorgenommenen Berichtigungen zum Herausfiltern der untersuchten Ware nicht vertraulich behandelt werden und die Kommission sollte deren Quelle gebührend prüfen.

(13) Zweitens seien bestimmte im Antrag enthaltene Informationen, wie beispielsweise die vermeintlichen Überkapazitäten im betroffenen Wirtschaftszweig in der VR China, irreführend, da sie sich nicht nur auf den Sektor der Elektrofahrräder, sondern auf den gesamten Sektor der Elektrofahrräder und der Fahrräder beziehen. Auch der Wert des Unionsmarktes für Elektrofahrräder sei überbewertet, da er alle Leichtelektrofahrzeuge und nicht nur Elektrofahrräder umfasse.

(14) Drittens konzentriere sich der Antrag zwar auf Subventionsanträge für den chinesischen Elektrofahrradmarkt, untersuche aber in keinem Fall die in Europa bestehenden Subventionen.

(15) Viertens enthalte der Antrag laut der CCCME eine Reihe unbegründeter Behauptungen, die für den Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder in der VR China nachteilig seien, wonach die Unionshersteller die innovationstreibenden Kräfte des Wirtschaftszweigs seien, während die chinesischen Hersteller lediglich den Status quo der in der Union entwickelten Technologie der Elektrofahrräder replizierten.

(16) Die Kommission führte eine Überprüfung des Antrags aufgrund des Artikels 10 der Grundverordnung durch und gelangte zu dem Schluss, dass die Anforderungen für die Einleitung einer Untersuchung erfüllt waren, dass also insbesondere die Richtigkeit und Stichhaltigkeit der vom Antragsteller vorgelegten Beweise ausreichten. Nach Artikel 10 Absatz 2 der Grundverordnung muss der Antrag die Informationen zu den darin aufgeführten Punkten enthalten, die dem Antragsteller üblicherweise zur Verfügung stehen. Auf der Grundlage der vorgelegten Nachweise kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Anforderung erfüllt ist. In dieser Hinsicht war keiner der von der CCCME angesprochenen Aspekte für die Kommission entscheidend für ihre Einleitung der Untersuchung der angeblichen schädigenden Subventionierung.

(17) Zunächst verweist die Kommission in Bezug auf die chinesischen Einfuhren auf Abschnitt 3.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) ([8]) und auf Abschnitt 4.3.1 der vorliegenden Verordnung, in denen dieses Argument hinreichend berücksichtigt wird.

(18) Was zum anderen die Überkapazitäten in China betrifft, ist es in der Tat sachdienlich, die Überkapazitäten für Elektrofahrräder und Fahrräder gemeinsam zu prüfen, da Produktionskapazitäten für Fahrräder mit geringen Kosten bzw. geringem Aufwand (siehe Erwägungsgrund 634) in solche für Elektrofahrräder umgewandelt werden können und Nachweise dafür vorliegen, dass Unternehmen, die beide Waren herstellen, dies regelmäßig tun.

(19) Schließlich hatten die Elemente, die Innovation und Replikation oder Subventionen in der Union betreffen, keine Bedeutung für die Beurteilung der Kommission, die der Einleitung des Verfahrens zugrunde lag, da sie nicht unter die zu diesem Zweck berücksichtigten Faktoren fallen.

([6]) Siehe Antrag, Anhang 10.
([7]) Siehe Antrag, Anhang 9.
([8]) ABl. L 113 vom 3.5.2018, S. 4.

(20) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass der Antrag ausreichende Beweise für die Subventionierung und die dadurch verursachte bedeutende Schädigung enthielt, um die Einleitung der Untersuchung zu rechtfertigen.

1.2. **Zollamtliche Erfassung der Einfuhren**

(21) Am 31. Januar 2018 beantragte der Antragsteller nach Artikel 24 Absatz 5 der Grundverordnung die zollamtliche Erfassung von Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China. Am 3. Mai 2018 veröffentlichte die Kommission die Erfassungsverordnung zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China ab 4. Mai 2018.

(22) Als Antwort auf den Antrag auf zollamtliche Erfassung reichten die interessierten Parteien Stellungnahmen ein, die in der Erfassungsverordnung berücksichtigt wurden. Die Kommission bestätigte, dass die Antragsteller hinreichende Beweise vorgelegt haben, welche die Notwendigkeit einer zollamtlichen Erfassung rechtfertigen. Die Einfuhren aus der VR China sowie die Marktanteile des Landes haben stark zugenommen. Die Stellungnahmen wurden deshalb zurückgewiesen.

1.3. **Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum**

(23) Die Subventions- und Schadensuntersuchung betraf den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Beurteilung der Schädigung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis 30. Juni 2017 (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.4. **Interessierte Parteien**

(24) In der Einleitungsbekanntmachung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, sich mit ihr in Verbindung zu setzen, um sich an der Untersuchung zu beteiligen. Außerdem unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die chinesische Regierung, die ihr bekannten Einführer, Lieferanten, Verwender und Händler sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.

(25) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.

1.5. **Stichprobenverfahren**

(26) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie möglicherweise nach Artikel 27 der Grundverordnung eine Stichprobe der interessierten Parteien bilden wird.

1.5.1. *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*

(27) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete die Stichprobe auf der Grundlage der größten repräsentativen Verkaufsmengen der gleichartigen Ware im Untersuchungszeitraum, wobei sichergestellt wurde, dass eine breite Palette an Warentypen abgedeckt ist und eine geografische Verteilung erreicht wird.

(28) Diese Stichprobe umfasste vier Unionshersteller. Auf die Unionshersteller in der Stichprobe entfielen 60 % des gesamten Produktionsvolumens und 58 % der Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen.

(29) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen bestätigte die Kommission, dass die Stichprobe repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union ist.

1.5.2. *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

(30) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls Stichproben bilden konnte, bat sie unabhängige Einführer um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen.

(31) Einundzwanzig unabhängige Einführer stellten die benötigten Informationen zur Verfügung und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Nach Artikel 27 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe aus fünf unabhängigen Einführern, und zwar ausgehend von der größten Menge der Einfuhren in die Union. Nach Artikel 27 Absatz 2 der Grundverordnung wurden alle ihr bekannten betroffenen Einführer zur Stichprobenbildung konsultiert.

(32) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Stichprobe repräsentativ für die mitarbeitenden Einführer ist.

1.5.3. *Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller*

(33) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle ausführenden Hersteller in der VR China um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen. Außerdem ersuchte sie die Behörden der VR China darum, falls vorhanden, andere ausführende Hersteller, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten, zu benennen und/oder zu kontaktieren.

(34) Achtundsiebzig ausführende Hersteller/Gruppen ausführender Hersteller im betroffenen Land übermittelten die benötigten Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Aufgrund des Artikels 27 Absatz 1 Buchstabe b der Grundverordnung wählte die Kommission die folgende Stichprobe von fünf Gruppen von ausführenden Herstellern auf der Grundlage des Volumens der betroffenen Ware nach Erwägungsgrund 60 aus, die in die Union ausgeführt wurde, wobei auch die Höhe der Investitionen in Bezug auf die betroffene Ware während des Untersuchungszeitraums und die geografische Verteilung berücksichtigt wurden. Dies gilt als die größte repräsentative Ausfuhrmenge in die Union, die in angemessener Weise innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden konnte:

— Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (Bodo),

— Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd. (Giant),

— Jinhua Vision Industry Co., Ltd. und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. (Jinhua Vision Group),

— Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Rununion Group),

— Yadea Technology Group Co., Ltd. (Yadea Group).

(35) Auf die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller (im Folgenden „in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller“) entfielen 43 % der Gesamteinfuhren der betroffenen Ware in die Union.

(36) Nach Artikel 27 Absatz 2 der Grundverordnung wurden alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die chinesische Regierung zur Stichprobenauswahl konsultiert. Stellungnahmen zur vorgeschlagenen Stichprobe gingen von dem Antragsteller und von drei ausführenden Herstellern ein, von denen einer auch in die Stichprobe einbezogen war und zwei nicht.

(37) Der Antragsteller stellte fest, dass Tianjin und Jiangsu die Provinzen mit der größten Produktion von Elektrofahrrädern seien. In diesem Zusammenhang brachte der Antragsteller vor, dass die beabsichtigte Stichprobe die in Tianjin ansässigen Unternehmen unterrepräsentierte, und schlug vor, einen weiteren ausführenden Hersteller in die Stichprobe aufzunehmen.

(38) Die Kommission stellte fest, dass zwei in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller oder Unternehmensgruppen ihren Sitz in Tianjin hatten. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Unternehmen mit Sitz in der Gemeinde Tianjin ausreichend abgedeckt sind.

(39) Ein nicht in die Stichprobe einbezogener mitarbeitender ausführender Hersteller beantragte die Aufnahme in die Stichprobe. Sein Antrag stützte sich auf drei Elemente. Erstens führte das Unternehmen über einen verbundenen Händler in die Union aus. Zweitens importierte das Unternehmen eine große Menge an Eingangsmaterialien. Drittens würde die Einbeziehung des Unternehmens zu einer stärkeren geografischen Verteilung in der Stichprobe führen.

(40) Die Kommission war der Auffassung, dass die beiden ersten Elemente kein Kriterium für die Auswahl einer Stichprobe darstellen, die nach Artikel 27 Absatz 1 auf dem größten repräsentativen Volumen der Ausfuhren der untersuchten Ware beruhen sollte, die innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden kann. Darüber hinaus führen unter den Unternehmen, die sich während des Stichprobenverfahrens gemeldet haben, mehrere über einen verbundenen Händler in die Union aus und exportieren auch Eingangsmaterialien. Darüber hinaus betrachtete die Kommission die mit der geplanten Stichprobe erreichte geografische Verteilung, die drei der für die Herstellung von Elektrofahrrädern wichtigsten Regionen umfasst, bereits als ausreichend, weshalb der Antrag abgelehnt wurde.

(41) Ein ausführender Hersteller, der in die Stichprobe einbezogen wurde, beantragte, von der Stichprobe ausgenommen zu werden. Sein Antrag stützte sich auf drei Elemente. Erstens exportierte das Unternehmen ein geringeres Volumen als die anderen vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen. Zweitens korrigierten sie ihr Investitionsvolumen nach unten und erklärten, dass der von der Kommission ermittelte Betrag auch Investitionen in andere Waren umfasse. Drittens seien sie in einem geografischen Gebiet vertreten, das bereits von anderen Unternehmen in der Stichprobe abgedeckt werde.

(42) Die Kommission stützte ihre Auswahl nicht nur auf die Ausfuhrmengen in die Europäische Union, sondern berücksichtigte auch Anzeichen für die angebliche Subventionierung nach den Informationen, die über die letzten verfügbaren Jahresabschlüsse der mitarbeitenden Unternehmen und die geografische Verteilung im Untersuchungszeitraum vorlagen. Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren wurde entschieden, dass der betreffende ausführende Hersteller durch die ausgewählte Stichprobe bereits repräsentiert ist.

(43) Daher beschloss die Kommission, die vorgeschlagene Stichprobe als endgültige Stichprobe beizubehalten.

1.6. **Einzelfallprüfung**

(44) Zwei nicht in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller beantragten förmlich eine Einzelfallprüfung nach Artikel 27 Absatz 3 der Grundverordnung, indem sie eine Antwort auf den Antisubventionsfragebogen für ausführende Hersteller gaben. Bei einem von ihnen handelt es sich um eine Gruppe von zwei verbundenen Unternehmen, während der andere Hersteller keine verbundenen Unternehmen aufweist, die mit der betroffenen Ware zu tun haben. Die Prüfung einer derartigen zusätzlichen Anzahl von Anträgen wäre jedoch neben den fünf Stichprobenunternehmen unverhältnismäßig aufwendig und kann während der für diese Untersuchung zur Verfügung stehenden Zeit nicht in angemessener Weise durchgeführt werden. Die Kommission stellte ferner fest, dass diese Untersuchung parallel zu der Antidumpinguntersuchung zu der gleichen betroffenen Ware durchgeführt wird und es gleichzeitig Überschneidungen mit anderen von der Kommission durchgeführten Untersuchungen gibt. Die Kommission hat daher beschlossen, keinem der Anträge auf individuelle Ermittlung stattzugegeben, und die betroffenen Unternehmen entsprechend informiert.

(45) Ein ausführender Hersteller, Wettsen Corporation, brachte wiederholt vor, dass die Gegebenheiten in seinem Falle einer gesonderten Betrachtung hätten unterzogen werden sollen und ein individueller Subventionsbetrag und eine individuelle Schadensspanne für ihn hätten berechnet werden können. Dieses Unternehmen brachte vor, dass es ungerecht und unangemessen sei, den Subventionsbetrag und die Schadensspanne, die diesem gegenüber angewandt werden, auf Daten von in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen zu stützen.

(46) Die Kommission wies diese Stellungnahmen zurück, da nach ihrer Einschätzung die ausgewählte Stichprobe wie in Erwägungsgrund 35 dargelegt bereits repräsentativ ist, da sie sich aus fünf Gruppen von Herstellern zusammensetzt, die ihrerseits aus elf unterschiedlichen juristischen Personen bestehen. Folglich sind die Anforderungen an die Stichprobe nach Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b der Grundverordnung erfüllt, wobei die Kommission bekräftigte, dass sie innerhalb der für die Untersuchung zur Verfügung stehenden Zeit die Analyse in Bezug auf ein weiteres Unternehmen nicht hätte durchführen können. Die Kommission stellte fest, dass ein solcher mitarbeitender ausführender Hersteller in jedem Falle eine beschleunigte Überprüfung nach Artikel 20 der Grundverordnung beantragen kann.

1.7. **Fragebogenantworten und Kontrollbesuche**

(47) Der chinesischen Regierung wurde ein Fragebogen übersandt. Der Fragebogen beinhaltete spezifische Fragebögen für die China Development Bank (im Folgenden „CDB“), die China Export Import Bank (im Folgenden „EXIM Bank“), die Bank of China (im Folgenden „BOC“), die Agricultural Bank of China (im Folgenden „ABC“), die China Construction Bank (im Folgenden „CCB“), die Industrial and Commercial Bank of China (im Folgenden „ICBC“) und die China Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinosure“). Diese Banken und Institute waren im Antrag (unter anderem auf der Grundlage von Feststellungen der Kommission in früheren Untersuchungen) ausdrücklich als öffentliche Körperschaften bzw. als Einrichtungen angeführt worden, die dazu angewiesen bzw. damit betraut sind, Subventionen an geförderte Wirtschaftszweige wie die Elektrofahrradbranche zu gewähren.

(48) Darüber hinaus wurde die chinesische Regierung ersucht, den spezifischen Fragebogen für Finanzinstitute an jedes weitere Finanzinstitut weiterzuleiten, das den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite oder Exportkredite gewährte, oder an die Käufer der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller (im Rahmen von Exportkrediten für Käufer), die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern selbst angegeben wurden. Die Kommission forderte die ausführenden Hersteller auf, der chinesischen Regierung die Liste der zu kontaktierenden Finanzinstitute zu übermitteln. Die chinesische Regierung wurde ferner gebeten, die Antworten dieser Finanzinstitute zu sammeln und sie direkt an die Kommission zu übermitteln.

(49) Darüber hinaus enthielt der Fragebogen für die chinesische Regierung spezifische Fragebögen für die Hersteller von Eingangsmaterialien (d. h. Akkumulatoren, Motoren und andere Fahrradbauteile, unabhängig davon, ob sie bereits montiert sind oder nicht), die sich teilweise/vollständig in staatlichem Besitz befinden (state-owned enterprise; im Folgenden „SOE“) oder von privaten Unternehmen unter staatlicher Leitung betrieben werden. In diesem Zusammenhang wurde die chinesische Regierung ferner ersucht, diesen spezifischen Fragebogen für Hersteller von Eingangsmaterialien an jeden weiteren Hersteller zu übermitteln, der den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Eingangsmaterialien zur Verfügung stellt, die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern selbst angegeben wurden. Die Kommission forderte die ausführenden Hersteller auf, der chinesischen Regierung die Liste der zu kontaktierenden Finanzinstitute zu übermitteln. Die chinesische Regierung wurde ferner gebeten, die Antworten dieser Unternehmen zu sammeln und sie direkt an die Kommission zu übermitteln.

(50) Ein Lieferant von Eingangsmaterialien, Bafang Electric (Suzhou) Co. Ltd. (im Folgenden „Bafang“), meldete sich aus eigenem Antrieb und bat um die Zusendung eines Fragebogens für Hersteller von Eingangsmaterialien. Dieses Unternehmen lieferte Eingangsmaterialien an drei der fünf in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller. Aus diesem Grund übermittelte die Kommission Bafang den spezifischen Fragebogen für Hersteller von Eingangsmaterialien.

(51) Fragebögen wurden außerdem an die fünf in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellergruppen, an die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und an unabhängige Einführer übersandt.

(52) Die Kommission erhielt Fragebogenantworten von der chinesischen Regierung. Diese Antworten beinhalteten Antworten der EXIM Bank, der ABC, der BOC, der ICBC und der Sinosure auf den spezifischen Fragebogen. Die Kommission erhielt außerdem Fragebogenantworten von den fünf in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellergruppen, von dem in Erwägungsgrund 50 genannten chinesischen Lieferanten von Eingangsmaterialien, von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern und von den in die Stichprobe einbezogenen unverbundenen Einführern.

(53) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie zur Ermittlung der Subventionierung, der dadurch verursachten Schädigung und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte sie.

(54) In den Räumlichkeiten des chinesischen Handelsministeriums fand ein Kontrollbesuch statt, an dem auch Beamte anderer relevanter Ministerien teilnahmen (im Folgenden „Kontrollbesuch bei der chinesischen Regierung"). Darüber hinaus nahmen Vertreter der folgenden Finanzinstitute an dem Kontrollbesuch teil:

— Export Import Bank of China, Peking, China,

— Industrial and Commercial Bank of China, Peking, China,

— Agricultural Bank of China, Peking, China,

— Bank of China, Peking, China,

— China Export & Credit Insurance Corporation, Peking, China.

(55) Bei den folgenden Unternehmen wurden zudem Kontrollbesuche nach Artikel 26 der Grundverordnung durchgeführt:

In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

— Accell Group (Heerenveen, Niederlande),

— Eurosport DHS SA (Deva, Rumänien) und das mit diesem verbundene Unternehmen Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Deutschland),

— Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Deutschland),

— Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Niederlande);

Ausführende Hersteller der Stichprobe in der VR China

— Yadea Group

  — Yadea Technology Co., Ltd., Wuxi, China,

  — Tianjin Yadea Industry Co., Ltd., Tianjin, China,

  — Wuxi Yadea Import and Export Co., Ltd., Wuxi, China,

  — Wuxi Xingwei Vehicle Fittings Co., Ltd., Wuxi, China,

  — Jiangsu Yadea Technology Development Co., Ltd., Wuxi, China;

— Giant Group

  — Giant (China) Co., Ltd., Kunshan, China,

  — Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co. Ltd., Kunshan, China,

  — Giant (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin, China,

  — Giant (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan, China,

  — Kunshan Giant Light Metal Co., Ltd., Kunshan, China;

— Jinhua Group

  — Jinhua Vision Industry Co., Ltd., Jinhua, China,

  — Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd., Yongkang, China,

  — Kunshan Youheng Machinery Co., Ltd., Kunshan, China;

— Rununion Group

  — Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd., Suzhou, China,

  — Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory, Suzhou, China;

— Bodo Group

  — Bodo Vehicle Group Co., Ltd., Tianjin, China,

  — Tianjin Xinbao Vehicle Co., Ltd., Tianjin, China;

Lieferanten der chinesischen ausführenden Hersteller

— Bafang (Suzhou) Electric Motor Co., Ltd., Suzhou, China;

In die Stichprobe einbezogene unabhängige Einführer in der Union

— BHBIKES Europe S.L. (Vitoria, Spanien),

— Bizbike Bvba (Wielsbeke, Belgien),

— Hartmobile B.V. (Amsterdam, Niederlande),

— NEOMOUV S.A.S. (La Fleche, Frankreich),

— Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Niederlande).

(56) Die Kommission unterrichtete alle Unternehmen ordnungsgemäß über die Ergebnisse der Kontrollbesuche.

1.8. **Verzicht auf die Einführung vorläufiger Maßnahmen**

(57) Angesichts der Komplexität der Untersuchung und der Anzahl der interessierten Parteien hat die Kommission beschlossen, im vorliegenden Fall keine vorläufigen Maßnahmen zu ergreifen. Am 24. September 2018 teilte die Kommission allen interessierten Parteien mit, dass keine vorläufigen Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China in die Union eingeführt werden und dass die Untersuchung fortgesetzt wird.

(58) Die Kommission holte alle weiteren Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen benötigte, und prüfte sie.

(59) Am 31. Oktober 2018 unterrichtete die Kommission alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie die Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern in die Union beabsichtigte, und gab allen Parteien Gelegenheit, innerhalb von 25 Tagen dazu Stellung zu nehmen. Auf diese Weise unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien weiter über die Ergebnisse ihrer Kontrollbesuche einschließlich der Fälle, in denen die Kommission von den verfügbaren Informationen ausgehen musste.

2. **BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE**

2.1. **Betroffene Ware**

(60) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um Fahrräder mit Trethilfe mit Elektrohilfsmotor mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) eingereiht werden (im Folgenden „betroffene Ware“, „Elektrofahrrad“ oder „E-Bike“).

(61) Diese Definition umfasst verschiedene Arten von Elektrofahrrädern.

2.2. **Gleichartige Ware**

(62) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften sowie dieselben grundlegenden Endverwendungen aufweisen:

(a) die betroffene Ware;

(b) Binnenmarkt China;

(a) die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und auf dem Unionsmarkt verkaufte Ware.

(63) Diese Produkte werden daher als gleichartige Ware nach Artikel 2 Buchstabe c der Grundverordnung betrachtet.

2.3. **Stellungnahmen zur Warendefinition**

(64) In ihrer Stellungnahme infolge der Einleitung der Untersuchung wiesen die chinesische Regierung und die CCCME die Absicht der Kommission zurück, alle Elektrofahrräder als eine einzige Ware zu betrachten. Es wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass Speed Pedelecs (Elektrofahrräder, die eine Geschwindigkeit von über 25 km/h und maximal 45 km/h erreichen), aus der Untersuchung ausgeklammert werden sollten. Sie führten an, dass während der Motor von Standardelektrofahrrädern eine maximale Leistung ([9]) von 250 W aufweise, der Motor von Speed Pedelecs eine höhere Leistung erreichen könne, die in der Regel zwischen 350 und 500 W liege.

(65) Diese interessierten Parteien wandten ein, dass Speed Pedelecs erheblich unterschiedliche Eigenschaften und Verwendungszwecke sowie deutlich abweichende Preise aufwiesen. Aus der Perspektive des Verbrauchers seien Speed Pedelecs nicht durch alle anderen Elektrofahrräder, die Gegenstand der Untersuchung sind, austauschbar.

([9]) Maximale Nenndauerleistung.

(66) Nach Ansicht der chinesischen Regierung und der CCCME gibt es unterschiedliche Gründe dafür, dass Speed Pedelecs sich von anderen Elektrofahrrädern unterscheiden. Erstens bestünden sie aus anderen Rohstoffen und Bauteilen. Der Motor für Speed Pedelecs habe beispielsweise eine höhere Leistung und das Material für Elektrofahrräder sei solider und qualitativ hochwertiger.

(67) Zweitens würden sich die Kosten und Preise deutlich unterscheiden. Da es strengere Anforderungen an die Qualität und die Belastbarkeit der Bauteile zur Herstellung von Speed Pedelecs gäbe, seien die Kosten für die Herstellung von Speed Pedelecs höher als bei gewöhnlichen Elektrofahrrädern, was wiederum zu höheren Verkaufspreisen führe.

(68) Drittens handele es sich um unterschiedliche KN-Codes. Seit dem 1. Januar 2017 werden gewöhnliche Elektrofahrräder unter dem KN-Code 8711 60 10 eingereiht, Speed Pedelecs dagegen unter dem KN-Code 8711 60 90. Vor 2017 wurden gewöhnliche Elektrofahrräder unter dem KN-Code (ex) 8711 90 10 eingereiht und Speed Pedelecs unter dem KN-Code (ex) 8711 90 90.

(69) Viertens gälten Speed Pedelecs als Motorfahrzeuge (Fahrzeugkategorie L1e-B), weshalb die Fahrer einen Führerschein haben und einen Helm tragen müssten. Derartige Anforderungen seien in Bezug auf gewöhnliche Elektrofahrräder nicht vorgesehen. Diese Anforderungen beschränkten den Kreis jener, die derartige Speed Pedelecs kaufen und benutzen könnten.

(70) Fünftens sei auch der Verbrauchertyp bei Speed Pedelecs ein anderer. Normalerweise würden gewöhnliche Elektrofahrräder hauptsächlich von im Büro tätigen Menschen oder älteren Menschen gekauft, die den zusätzlichen Antrieb schätzen, während Speed Pedelecs hauptsächlich von jungen Menschen erworben würden, die diese Elektrofähräder für anstrengendere oder sportliche Aktivitäten nutzten.

(71) Der Antragsteller führt an, dass alle Elektrofahrräder bestimmte Schlüsselmerkmale teilten. Seiner Ansicht nach verfügten beide Arten von Rädern über Pedale und seien mit einer elektrohilfsmotorbetriebenen Trethilfe ausgestattet. Ferner unterlägen alle Elektrofahrräder denselben Prüfverfahren gemäß der europäischen Norm EN 15194. Angesichts dessen gelangte der Antragsteller zu dem Schluss, dass sie zu Zwecken der laufenden Untersuchungen eine einzige Ware darstellten.

(72) Der Antragsteller wies auch darauf hin, dass die Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Trethilfe problemlos von 25 km/h auf 45 km/h und umgekehrt umgestellt werden könne, da dies primär eine Frage der Softwareprogrammierung und nicht von tatsächlichen materiellen Unterschieden sei.

(73) Während der Untersuchung brachte ein Einführer vor, dass Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A aus der Warendefinition der Untersuchung ausgeschlossen werden sollten. Die Kategorie L1e-A beziehe sich auf Elektrofahrräder mit einem Hilfsmotor als Trethilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h, aber mit einer Motorleistung von bis zu 1 kW. Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A würden nicht in der Union hergestellt und seien im Antrag nicht spezifisch erwähnt. Der Einführer wandte ferner ein, dass die Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A den Wirtschaftszweig der Union nicht geschädigt haben könnten, da das erste Elektrofahrrad der Kategorie L1e-A auf dem Unionsmarkt mehr als acht Wochen nach Einreichung des Antrags verkauft worden sei.

(74) Alle diese Stellungnahmen wurden von der Kommission berücksichtigt. Sie stellte fest, dass die Warendefinition des Antrags tatsächlich alle Fahrräder mit Trethilfe mit Elektrohilfsmotor umfasst. Die Warendefinition des Antrags enthält keine Beschränkung in Bezug auf die Klassifizierung des Fahrzeugs. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A Gegenstand des Antrags sind. Aus der Website des in Erwägungsgrund 73 genannten Einführers ging zudem hervor, dass Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A alle Vorteile eines regulären Elektrofahrrads haben, aber mit mehr Leistung ausgestattet sind.

(75) In Bezug auf Speed Pedelecs wird behauptet, dass sie deutlich höhere Produktionskosten und Verkaufspreise aufwiesen. Dies allein ist kein Grund für den Ausschluss einer Ware aus der Warendefinition, da in der Warendefinition üblicherweise Waren enthalten sind, die zu unterschiedlichen Preisen verkauft werden. Dieser Faktor wird jedoch bei den Preisvergleichen und der Berechnung der Schadensspanne berücksichtigt.

(76) Was die unterschiedliche Nutzung und Verbraucherwahrnehmung betrifft, wird argumentiert, dass herkömmliche Elektrofahrräder vorwiegend an ältere Menschen, Freizeitfahrer und Büroangestellte verkauft würden, während Speed Pedelecs meist für anstrengendere Aktivitäten (z. B. Pendeln) verwendet würden. Da Büroangestellte jedoch ihr normales Elektrofahrrad wahrscheinlich für die Fahrt von ihrem Wohnort bis zum Arbeitsplatz verwenden, ist diese Verwendung sehr ähnlich wie der Einsatz von Speed Pedelecs zum Pendeln. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass der Verwendungszweck und die Verbraucherwahrnehmung in erheblichem Umfang übereinstimmen und daher keinen Ausschluss einer Ware aus der Warendefinition rechtfertigen.

(77) In Bezug auf die beiden Anträge auf Ausschluss gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass Speed Pedelecs und Fahrräder der Kategorie L1e-A dieselben materiellen Eigenschaften wie andere Elektrofahrräder aufweisen und damit unter die Warendefinition fallen. Obgleich die Kommission einräumt, dass es unterschiedliche Warentypen innerhalb der allgemeinen Warengruppe der betroffenen Ware gibt, kann dies allein nicht zum Ausschluss aus der Warendefinition führen. Auch die unterschiedliche Zollklassifizierung innerhalb derselben allgemeinen Warengruppe der betroffenen Ware ist kein Kriterium, das für sich genommen zum Ausschluss führen kann. Es kommt bei Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen häufig vor, dass die betroffene Ware eine Vielzahl von Zollcodes umfasst. Abschließend sei darauf hingewiesen, dass Anforderungen in Bezug auf die Nutzung der betroffenen Ware oder der gleichartigen Ware nach dem Verkauf nicht die grundlegenden materiellen Eigenschaften betreffen, die diese Ware für die Zwecke von Antisubventionsuntersuchungen definieren. Ebenso ist die Warendefinition nicht durch Kategorien von Verbrauchern definiert, die sich für den einen oder anderen Warentyp entscheiden. Die Einwände wurden daher zurückgewiesen.

(78) Ein Einführer brachte vor, dass Elektrodreiräder aus der Warendefinition der Untersuchung ausgeschlossen werden sollten. Er führte an, es sei nicht klar, ob die Untersuchung sich nun auf alle Fahrradtypen beziehe (Zweiräder, Dreiräder und Vierräder) oder nur auf Zweiräder, da das Antisubventionsverfahren laut Titel der Einleitungsbekanntmachung die Einfuhr von elektrischen Zweirädern („electric bicycles“) betreffe.

(79) Die Kommission wies darauf hin, dass die Ware der Untersuchung jedoch nicht durch den Titel der Einleitungsbekanntmachung, sondern durch den Abschnitt 2 dieser Bekanntmachung definiert wird („Zu untersuchende Ware“). In diesem Abschnitt wird eindeutig festgelegt, dass es sich bei der zu untersuchenden Ware um „Fahrräder“ handelt. Der Begriff „Fahrräder“ ist nicht beschränkt auf Fahrräder mit zwei Rädern sondern umfasst auch Drei- und Vierräder. Da Zweiräder der bei Weitem üblichste Fahrradtyp sind, wird im Titel auf Zweiräder („bicycles“) verwiesen, ohne damit andere Typen aus der Warendefinition auszunehmen. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(80) Der Einführer brachte ferner vor, dass die Untersuchung sich spezifisch auf Zweiräder konzentriere. Die Kommission widerspricht diesem Vorbringen. Es wurden Informationen bezüglich aller Typen von Elektrofahrrädern eingeholt. Unionshersteller und ausführende Hersteller wurden aufgefordert, für alle auf dem Unionsmarkt hergestellten und verkauften Waren die Anzahl der Räder anzugeben. Es ist folglich klar, dass Dreiräder während der gesamten Untersuchung gesondert erfasst und untersucht wurden. Da Zweiräder unbestritten der gebräuchlichste Fahrradtyp sind, überrascht es nicht, dass im Rahmen der Untersuchung und auch auf dem Markt der Begriff E-Bike/Elektrofahrrad generell mit Bezug auf alle Typen von Elektrofahrrädern verwendet wird. Dies bedeutet nicht, dass andere Fahrradtypen im Rahmen der Untersuchung nicht berücksichtigt wurden.

(81) Aus diesem Grund kam die Kommission zu dem Schluss, dass Speed Pedelecs, Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A und Elektrodreiräder alle dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften sowie dieselben Verwendungszwecke aufweisen wie andere Typen von Elektrofahrrädern und folglich nicht aus der Warendefinition der Untersuchung ausgeschlossen werden können.

(82) Im Anschluss an die Unterrichtung wiederholten drei chinesische ausführende Hersteller, ein Einführer und die CCCME ihr Vorbringen, Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebener Trethilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h (im Folgenden „Speed Pedelecs“) auszuschließen.

(83) Nach Ansicht dieser Parteien weisen Speed Pedelecs grundlegend andere Eigenschaften und Verwendungszwecke auf, unterliegen nicht denselben regulatorischen Anforderungen, unterscheiden sich hinsichtlich Preisen und Kosten erheblich und sind aus Sicht des Kunden nicht durch die anderen Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebener Trethilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h, die Gegenstand dieser Untersuchung sind, substituierbar.

(84) Die CCCME brachte vor, dass die Kommission anzumerken versäumt habe, dass die vom Antragsteller erwähnte kundenseitige Manipulation der die Abschaltgeschwindigkeit regelnden Software rechtswidrig sei, und fügte hinzu, dass diese Aussicht nicht als Möglichkeit von hoher Wahrscheinlichkeit behandelt werden könne.

(85) Der Antragsteller stimmte zu, dass eine Erhöhung der Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Trethilfe durch die kundenseitige Vornahme von Änderungen an der Software rechtswidrig sei. Allerdings rief er in Erinnerung, dass sein Vorbringen sich nicht auf eine solche Möglichkeit, sondern vielmehr auf vor dem Inverkehrbringen der Elektrofahrräder auf dem Unionsmarkt vorgenommene Änderungen durch Wirtschaftsakteure (Einführer, Händler) bezog. Wenn nämlich solche Änderungen an der Softwareprogrammierung mit einer Absenkung der Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Trethilfe einhergingen, wären diese unter Warentypgenehmigungsaspekten gesetzeskonform. Der Antragsteller fügte hinzu, dass solche Änderungen an der Softwareprogrammierung zu einem offensichtlichen Risiko einer Umgehung der Antisubventionsmaßnahmen führten.

(86) Die Kommission wies darauf hin, dass Erwägungsgrund 72 sich nicht allein auf kundenseitige Manipulationen der Software, sondern auf die Softwareprogrammierung im Allgemeinen bezieht. Überdies bezieht sich besagter Erwägungsgrund eindeutig auf die Möglichkeit zur Änderung der Abschaltgeschwindigkeit sowohl nach oben als

auch nach unten. Während die CCCME feststellt, dass eine Erhöhung der Abschaltgeschwindigkeit der hilfsmotorbetriebenen Trethilfe durch den Kunden rechtswidrig wäre, stellt sie anderweitige Änderungen an der Softwareprogrammierung wie die in Erwägungsgrund 85 erörterte Verringerung der Geschwindigkeit der mit einem Hilfsmotor betriebenen Trethilfe durch Wirtschaftsakteure nicht in Frage. Das Argument wurde daher zurückgewiesen.

(87) Die CCCME brachte vor, dass die Aussage des Antragstellers, wonach alle Elektrofahrräder denselben Tests nach der Norm EN 15194 unterworfen würden, ungenau sei. Die CCCME führte an, dass nach der Norm EN 15194 zwar alle Elektrofahrräder denselben Testverfahren zu unterwerfen seien. Diese Norm habe allerdings keine Auswirkungen auf den Geschwindigkeitsunterschied, der für verschiedene Anforderungen maßgeblich sei, und infolgedessen Speed Pedelecs mit anderen Elektrofahrrädern nicht austauschbar seien. Die CCCME führte ferner an, dass Speed Pedelecs im Unterschied zu herkömmlichen Elektrofahrrädern nicht unter den Anwendungsbereich der Norm EN 15194 fielen.

(88) Die CCCME brachte außerdem vor, dass die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) Speed Pedelecs als Kleinkrafträder für die Nutzung auf öffentlichen Straßen erfasste. Jene Verordnung klammere Elektrofahrräder mit hilfsmotorbetriebener Trethilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h aus. Zu den weiteren für Speed Pedelecs geltenden Bestimmungen zählen die Abführung von Steuern, die Zulassung und die Zahlung von Versicherungsbeiträgen, das Anbringen von Nummernschildern, das Tragen eines für Mopeds zugelassenen Helms sowie Kontrollen hinsichtlich der Befolgung der Sicherheitsbestimmungen.

(89) Die CCCME brachte vor, dass die in Erwägungsgrund 77 dargelegte Argumentation, wonach allen Elektrofahrrädern die gleichen materiellen Eigenschaften zu eigen seien, das Argument nicht entkräfte, dass es für Speed Pedelecs eigene ausstattungsbezogene und regulatorische Anforderungen gebe. Die CCCME wandte ein, dass Speed Pedelecs infolge dieser gesonderten Anforderungen nicht mit anderen Elektrofahrrädern austauschbar seien und diese Sicht von Kunden geteilt würde. Zur Stützung dieses Arguments führte die CCCME an, dass der Europäische Radfahrerverband sich gegen den Vorschlag der Kommission ausgesprochen habe, eine Haftpflichtversicherungspflicht nicht nur für Speed Pedelecs, sondern für Elektrofahrräder aller Art einzuführen.

(90) Der Antragsteller brachte vor, dass alle Elektrofahrräder die gleichen materiellen Eigenschaften aufwiesen. Insbesondere wies der Antragsteller darauf hin, dass alle Elektrofahrräder aus den gleichen Bauteilen und Komponenten bestünden und es keine Fahrradteile gebe, die ausschließlich an Speed Pedelecs Verwendung fänden. Hierzu zählten auch die von den führenden Motorenherstellern produzierten Motoren, die sich mit der geeigneten Softwareprogrammierung zum Antrieb von Elektrofahrrädern aller Art verwenden ließen. Eine Unterscheidung zwischen Speed Pedelecs und anderen Elektrofahrrädern lasse sich daher auf Grundlage ihres äußeren Erscheinungsbilds nicht zuverlässig treffen.

(91) Der Antragsteller brachte vor, dass die Verbraucherwahrnehmung keinen entscheidenden Faktor für die Festlegung der Warendefinition in Handelsschutzverfahren darstelle und führte dazu an, dass Elektrofahrräder in den verschiedenen Nutzungskategorien (beispielsweise als Fahrräder für Pendler, Trekkingräder, Rennräder und Mountainbikes) mit den unterschiedlichsten Graden an hilfsmotorbetriebener Trethilfe angeboten und gegenüber allen Kundensegmenten vermarktet würden, wobei Alter und Geschlecht keine Rolle spielten. Mit der Wahrnehmung und der Form der Nutzung durch den Verbraucher lasse sich daher kein Ausschluss von Speed Pedelecs aus der Warendefinition begründen.

(92) Der Antragsteller brachte vor, dass das Kriterium der Typgenehmigung und ganz allgemein der Klassifizierung nach Verordnung (EU) Nr. 168/2013 für die Warendefinition im vorliegenden Fall ungeeignet seien. Der Antragsteller führte an, dass nicht alle Speed Pedelecs der Typgenehmigungspflicht unterlägen, sondern vielmehr nur diejenigen, welche für den Einsatz auf öffentlichen Straßen vorgesehen sind. Hierdurch seien beispielsweise Elektro-Mountainbikes ausgenommen, die ausschließlich für Wettkampfveranstaltungen oder Gebirgsstrecken abseits öffentlicher Straßen vorgesehen sind und auch keinen anderweitigen in Zusammenhang mit einer Typgenehmigung stehenden Anforderungen (Nummernschild-, Helm- und Versicherungspflicht) unterliegen.

(93) Des Weiteren brachte der Antragsteller vor, dass Elektrofahrräder, die nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 keiner Typgenehmigung unterliegen, dessen ungeachtet die genau gleichen Sicherheitsanforderungen der EU-Maschinenrichtlinie erfüllen müssten. Der Antragsteller fügte ferner hinzu, dass mit der harmonisierten Norm EN 15194 für alle Elektrofahrräder dieselbe Norm mit spezifischen Anforderungen gelte, und bekräftigte daher das in Erwägungsgrund 71 wiedergegebene Vorbringen.

(94) Die Kommission wies darauf hin, dass mit ihrem Vorschlag einer Ausweitung der Haftpflichtversicherungspflicht auf alle Elektrofahrräder, der von der CCCME zur Stützung ihrer Behauptung einer unterschiedlichen Verbraucherwahrnehmung angeführt wurde, ebenso zum Ausdruck kommt, dass die Unterschiede bei den regulatorischen Anforderungen im Wandel begriffen sind und daher keine geeignete, solide Basis für eine Ausnahme von Speed

([10]) 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).

Pedelecs aus der Warendefinition bilden. Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass die ergänzend vorgelegten Angaben nicht dazu angetan sind, ihre Feststellungen in Bezug auf die Warendefinition zu ändern, nämlich dass Elektrofahrräder ihrer Einschätzung nach dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften aufweisen und sich die Verwendungszwecke und die Verbraucherwahrnehmung in erheblichem Umfang überschneiden. Die diesbezüglichen Einwände der CCCME wurden daher zurückgewiesen.

(95) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Warendefinition eingingen, bekräftigte die Kommission die in den Erwägungsgründen 74 bis 81 dargelegten Schlussfolgerungen.

3. SUBVENTIONIERUNG

3.1. Einführung: Vorstellung von staatlichen Plänen, Projekten und sonstigen Dokumenten

(96) Vor der Prüfung der mutmaßlichen Subventionierung in Form von spezifischen Subventionen oder Subventionsprogrammen (siehe Abschnitt 3.5 ff.) hat die Kommission staatliche Pläne sowie Projekte und andere Dokumente bewertet, die im Zusammenhang mit mehr als einer dieser Subventionen bzw. mehr als einem dieser Subventionsprogramme von Bedeutung waren. Sie stellte fest, dass alle zu bewertenden Subventionen oder Subventionsprogramme aus den nachstehend dargelegten Gründen Bestandteil der Umsetzung einer zentralen Planung der chinesischen Regierung waren.

(97) Im 13. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der VR China (13th Five Year Plan for National Economic and Social Development of the PRC; im Folgenden „13. Fünfjahresplan“) für den Zeitraum 2016 bis 2020 wird die strategische Vision der chinesischen Regierung für die Weiterentwicklung und Verbesserung wichtiger Wirtschaftszweige, wie dem der Elektrofahrräder, beschrieben.

(98) Darüber hinaus werden darin die Bedeutung technologischer Innovationen für die wirtschaftliche Entwicklung der VR China sowie die anhaltende Bedeutung von Grundsätzen einer *„umweltfreundlichen“* Entwicklung betont. Nach Kapitel 5 besteht eine der wichtigsten Entwicklungslinien darin, die Modernisierung der traditionellen Industriestruktur zu fördern, was bereits im 12. Fünfjahresplan vorgesehen war. Dieser Gedanke wird in Kapitel 22 weiter ausgeführt, in dem die Strategie zur Modernisierung der traditionellen Industrie in der VR China durch Förderung ihrer technologischen Umgestaltung erläutert wird. Diesbezüglich wird im 13. Fünfjahresplan dargelegt, dass Unternehmen dabei unterstützt werden sollen, *„sich in Bereichen wie Produkttechnologie, Industrieausrüstung, Umweltschutz und Energieeffizienz umfassend weiterzuentwickeln“*.

(99) Insbesondere Teil V (Kapitel 22 bis 24) zielt auf die Entwicklung eines optimierten modernen Industriesystems mit dem Ziel ab, China bis zum Jahr 2025 zu einem „Manufacturing Powerhouse“, einer Art Supermacht der Fertigungsindustrie, zu machen. Damit aufstrebende Industrien die Wirtschaft ankurbeln können, werden mit dem Plan die Entwicklung und der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen sowie die Entwicklung von vollelektrischen Fahrzeugen gefördert. Ausführlicher wird in Kapitel 23 über die Entwicklung strategisch aufstrebender Industrien darauf hingewiesen, dass die chinesische Regierung *„die Entwicklung von Informationstechnologien der nächsten Generation, alternativ angetriebenen Fahrzeugen, […], umweltfreundlichen und kohlenstoffarmen Technologien, […]“* unterstützen wird. Darüber hinaus wird die chinesische Regierung *„Innovation und industrielle Anwendung in neu entstehenden Spitzenbereichen wie […] Systemen zur hocheffizienten Energiespeicherung und dezentralen Energieversorgung, […] Umweltschutz […] vorantreiben“*.

(100) Der 13. Fünfjahresplan beinhaltet die *„alternativ angetriebenen Fahrzeuge“* unter den sechs *„strategischen Industrien“* für China und *„es wird darauf hingearbeitet, dass die Wertschöpfung der strategischen Wachstumsindustrien 15 % des chinesischen BIP erreicht“*. Insbesondere verpflichtet sich die chinesische Regierung in Kapitel 23 dazu:

— *„den Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen zu fördern“*;

— *„vollelektrische Fahrzeuge und hybride Elektrofahrzeuge mit dem Schwerpunkt auf Weiterentwicklungen in Schlüsseltechnologiebereichen wie Energiedichte und Temperaturanpassungsfähigkeit der Akkumulatoren zu entwickeln“*;

— *„die Entwicklung eines Netzes von Aufladeeinrichtungen und -diensten zu erleichtern, die miteinander kompatibel sind und unter einheitliche Normen fallen“*;

— *„die Politik zur kontinuierlichen Unterstützung in dieser Hinsicht zu verbessern“*;

— *„sicherzustellen, dass die kumulierten Gesamtproduktions- und Verkaufszahlen für alternativ angetriebene Fahrzeuge in China fünf Millionen erreichen“*;

— *„die Rückgewinnung und Entsorgung gebrauchter Akkumulatoren aus alternativ angetriebenen Fahrzeugen verstärkt anzuregen“*.

(101) Der Light Industry Development Plan (2016-2020), (Entwicklungsplan für die Leichtindustrie; im Folgenden „Light Industry Development Plan“), der von der chinesischen Regierung zur Umsetzung des 13. Fünfjahresplans und der „Made in China 2025“-Strategie ausgearbeitet wurde, identifiziert ebenso die Fahrrad- und Akkumulatoren-Industrie als Schlüsselbranchen.

(102) Die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie benötigt „Technologie reformierendes Engineering“ durch die „*Industrialisierung von Fahrrädern aus neuartigen Materialien, die technische Umsetzung der intelligenten, umweltfreundlichen und effizienten Elektrofahrradfertigung und die Herstellung von Schlüsselkomponenten*“. *Insbesondere* empfiehlt sie auch„*der Fahrradindustrie zu helfen, sich in eine leichte, vielfältige, modische und intelligente Richtung zu entwickeln;* Forschung und Entwicklung zu beschleunigen sowie hochfestes Leichtmaterial, Getriebe, Antriebssysteme, alternative Energien, intelligente Sensorik und die Technologie des Internets der Dinge anzuwenden; *sich auf die Entwicklung diversifizierter Fahrräder, die für Mode- und Freizeitzwecke, Sport und Fitness, Langstreckenfahrten und leistungsstarkes Zusammenklappen geeignet sind, sowie auf die Übereinstimmung des Elektrofahrrads mit Normen und intelligente Elektrofahrräder mit Lithium-Ion-Akkumulator zu konzentrieren*“.

(103) Der Light Industry Development Plan enthält auch einige konkrete politische Maßnahmen zur Förderung der Schlüsselindustrien wie Elektrofahrräder und Akkumulatoren, wie in den nächsten drei Erwägungsgründen beschrieben.

(104) Das erste Maßnahmenpaket betrifft die Intensivierung der Reform des Marktzugangs, vor allem durch eine Vereinfachung der Verwaltungsabläufe (*d. h.* Aufhebung unnötiger Genehmigungen, Senkung und Standardisierung der Gebühren und des Genehmigungsverfahrens). Darüber hinaus listet die chinesische Regierung die Industriezweige und Unternehmen auf, in denen Investitionen verboten oder eingeschränkt sind (d. h. Investitionskataloge, siehe Erwägungsgrund 126).

(105) Das zweite Maßnahmenpaket betrifft die Intensivierung der finanzpolitischen Unterstützung:

— „*Volle Ausschöpfung der führenden Rolle des Entwicklungsfonds für mittlere und kleine Unternehmen, Anleitung der mittleren und kleinen Unternehmen bei der Erhöhung der Investitionen in Technologieinnovation, Strukturanpassung, Energieeinsparung und Emissionsminderung, Umsetzung verschiedener Vorzugsmaßnahmen, optimales Dienstleistungssystem für mittlere und kleine Unternehmen.*“.

— „*Umsetzung der beschleunigten Abschreibungspolitik für das Anlagevermögen, Leitfaden für Unternehmen zur Erhöhung der Investitionen in moderne Anlagen*“.

— „*Förderung der Bedeutung von Spezialfonds für die Reinigung der Produktion, Anleitung für die Anwendung von Produktionstechnologien und Förderung der Reinigungstechnologie in Schlüsselindustrien*“.

— „*Umsetzung von Vorzugsregelungen für relevante Steuern und Gebühren, Senkung der Unternehmenskosten für ‚fünf Sozialversicherungen und einen Wohnungsfonds', sinnvolle Anpassung der Verbrauchsteuerpolitik*“.

— „*Motivation der Unternehmen, die FuE-Investitionen für umweltfreundliche Produkte zu erhöhen, höchste Priorität für die Produkte mit umweltfreundlichem Produktzertifikat bei Regierungskäufen*“.

(106) Das dritte Maßnahmenpaket betrifft insbesondere die Ausweitung der Unterstützung der Finanzpolitik:

— „*Umsetzung der Finanzpolitik, die die Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen unterstützt, weitere Analyse der Finanzierungswege von kleinen und mittleren Unternehmen, Perfektionierung des Kreditgarantiesystems von kleinen und mittleren Unternehmen*“.

— „*Beschleunigung der Entwicklung von Finanzprodukten und -dienstleistungen zur Unterstützung von Volksunternehmertum und Innovation im Bereich der Leichtindustrie*“.

— „*Erhöhung der finanziellen Unterstützung für die Technologietransformation und die Aktualisierung der Ausstattung der Unternehmen*“.

— „*Schaffung von Anreizen für Finanzinstitute für die Entwicklung von Kreditdienstleistungen, bei denen auch immaterielle Vermögenswerte als Garantien verwendet werden, einschließlich ihrer eigenen Marken sowie der Sonderrechte zur Nutzung der Marken, um den Markenaufbau im Leichtindustriebereich zu fördern.*“

— „*Weiterhin eine politische und entwicklungspolitische Rolle spielen sowie die Finanzinstitute durch den Einsatz von syndizierten Krediten, Exportkrediten und Projektfinanzierungen unterstützen, um eine Finanzdienstleistungsplattform für internationale FuE, das Produktionssystem und die Markenförderung der Unternehmen einzurichten*“.

— „*Erhöhung der Unterstützung von Exportkreditversicherungen für Markenunternehmen, Anreize für die Geschäftsbanken, das Finanzierungsgeschäft der Exportkreditversicherung aktiv zu betreiben*“.

(107) Light Industry Development Pläne werden auch auf lokaler Ebene entwickelt. Dies ist der Fall beim Tianjin Municipal Light Industry and Textile Development Plan (städtischer Leichtindustrie- und Textilentwicklungsplan von Tianjin) für den 12. Fünfjahresplan (2011-2015), der die Schaffung von vier nationalen Leichtindustrie-Standorten in der Provinz vorsah: „Die Stadt Tianjin errichtet einen nationalen Produktions- und Ausfuhrstandort für Fahrräder. Indem wir den Industriepark ‚China bicycle kingdom' im Bezirk Wuqing und den (Elektro-) Fahrradindustriepark im Bezirk Binhai als Zentrum wählen, werden wir die Fertigungsindustrien von (Elektro-) Fahrrädern, Ersatzteilen usw. intensiv vorantreiben.“

(108) In ähnlicher Weise setzt der 13. Fünfjahresplan von Tianjin für die wirtschaftliche Entwicklung der Industrie klare Unterstützungsziele für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie einschließlich der Ersatzteilindustrien, wie beispielsweise:

— „*Konsequente Entwicklung der Fahrradindustrie*“;

— „*Beschleunigung des Baus charakteristischer Industrieanlagen einschließlich […] der Fahrradproduktion im Bezirk Jinghai und im Bezirk Wuqing*“;

— „*Beschleunigung der Umwandlung und des Aufrüstungsprozesses von Unternehmen. Konsequente Umsetzung der Markenstrategie, Anleitung von Unternehmen zur Intensivierung der technologischen Innovation und Warenakzeptanz sowie zur Stärkung und Förderung der Marktpositionen von konkurrierenden Waren einschließlich Fahrrädern. Förderung der Annexion und Reorganisation von Unternehmen und umfassende Verbesserung der Innovationsfähigkeit und der Produktwertschöpfung von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Privatunternehmen*“;

— „*Beschleunigung des Baus von speziellen Industrieparks, einschließlich Industrieparks für die Fahrradindustrie in Quqing und Jinghai*“;

— „*Konsequente Entwicklung von Energiespeichern*“; *und*

— „*Erweiterung von Bereichen mit ausgeprägten Vorteilen. Lithium-Ion-Akkumulatoren als Kernstück zur Förderung der Entwicklung von Superkondensatoren und Hochleistungsakkumulatoren verwenden*“.

(109) Insbesondere der 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie (im Folgenden „13. Fahrradplan“), der von der China Bicycle Association (im Folgenden „CBA“) herausgegeben wird, berücksichtigt die Fahrradindustrie unter den „*aufstrebenden Industrien*“: „*Die aufstrebenden Industrien wurden auf die Ebene der nationalen Strategie gehoben, wie etwa die Bereiche alternative Energie, neuartige Materialien, Internet, Energieeinsparung und Umweltschutz sowie Informationstechnologie, so dass es für traditionelle Industrien zu einer unvermeidlichen Entwicklung in das mittlere und obere Marktsegment gekommen ist. Besonders nach der Fünften Plenarsitzung, auf der die ‚Förderung der kohlenstoffarmen Entwicklung von Verkehr und Transport und die Förderung des umweltfreundlichen Fahrens mit dem Fahrrad‘ vorgeschlagen wurde, wird die Fahrradindustrie zweifellos die neuen historischen Entwicklungsmöglichkeiten nutzen können*“.

(110) Der 13. Fahrradplan setzt messbare Ziele, die die chinesische Regierung bis zum Jahr 2020 in der Fahrradindustrie erreichen will: „*Die Einnahmen aus den Hauptgeschäften der oben genannten Unternehmen im gesamten Wirtschaftszweig werden die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 6 % erreichen und bis zum Jahr 2020 200 Milliarden RMB überschreiten. Der Exportumfang von Fahrrädern und Ersatzteilen wird stabil bleiben und der Export von Elektrofahrrädern drastisch gesteigert werden. Die Integration der Wirtschaftszweige wird weiter gestärkt werden, und der Anteil der führenden Unternehmen am Produktionsvolumen soll 50 % übersteigen. Die Industrie wird drei bis fünf Industriecluster und charakteristische Regionen fördern, gemeinsam aufbauen und verbessern. Der Anteil von Mittel- und Oberklasse-Fahrrädern sowie Elektrofahrrädern mit Lithium-Akkumulator wird jährlich steigen.*“

(111) Darüber hinaus sieht der 13. Fahrradplan vor, dass „*eine bis zwei Marken mit internationalem Bekanntheitsgrad aufgebaut werden*“. Neben den bereits von Elektrofahrradherstellern erhaltenen Auszeichnungen (z. B. *China Famous Brand, China Well-known Trademark, Light Industry Brand Cultivation System, Advantageous Light Industry Brand* und *Industry Brand Cultivation Demonstration Enterprise*) sieht der Plan auch die Verbesserung des „*Markenpflege-Systems*“ und die Durchführung der „*Quantifizierung und Bewertung des Markenwerts*“ vor.

(112) Eine der Hauptaufgaben des 13. Fahrradplans ist außerdem, die „*Entwicklung von diversen Marken- und Spitzenfahrrädern im Wirtschaftszweig weiter zu fördern und den Anteil der Fahrradreisenden sowie der Mittelklasse- und Oberklasse-Fahrräder schrittweise zu erhöhen; den leichten Lithium-Akkumulator und intelligente Elektrofahrräder umzusetzen sowie den Marktanteil der Fahrräder mit Lithium-Akkumulator und den Exportanteil von Elektrofahrrädern beständig zu erhöhen*“.

(113) Darüber hinaus wird im 13. Fahrradplan auch die Verbesserung des „*Exportanteils und der Preisrechte unabhängiger Marken von Elektrofahrrädern*“ als Hauptziel genannt.

(114) Im Katalog der Investitionsprojekte, die der staatlichen Überprüfung und Genehmigung unterliegen, signalisiert die chinesische Regierung eine verstärkte Priorisierung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, einschließlich Elektrofahrrädern: „*Die Produktionskapazität, die die Anzahl der traditionellen kraftstoffbetriebenen Fahrzeuge erhöht, ist streng zu kontrollieren, so dass grundsätzlich keine neuen Hersteller von traditionellen kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen mehr überprüft und für den Bau zugelassen werden. Es werden Anstrengungen unternommen werden, um die gesunde und ordnungsgemäße Entwicklung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen aktiv zu steuern*“.

(115) Andererseits fügt die chinesische Regierung die kraftstoffbetriebenen Mopeds der Liste der „*veralteten Produkte*“ im Katalog zur Steuerung der Umstrukturierung der Industrie (Version 2011, geändert 2013) hinzu.

(116) Die Bemühungen der chinesischen Regierung beschränken sich jedoch nicht nur auf die Elektrofahrräder, sondern umfassen auch deren Bauteile, nämlich Motoren, Steuergerät und Akkumulatoren.

(117) Der 13. Fahrradplan stellte ausdrücklich die Verbindung zwischen der Entwicklung von Elektrofahrrädern und den zugehörigen Bauteilen her, indem darin Folgendes empfohlen wird: „*kontinuierliche Erweiterung der Anwendung von Aluminiumlegierungen, Magnesiumlegierungen, Titanlegierungen und anderen Leichtmetalllegierungen, Carbonfasern sowie anderen Verbundwerkstoffen in den fertigen Fahrrädern und Bauteilen; Verbesserung der Fähigkeit, Fahrräder komplett selbstständig herzustellen, durch Verbesserung der Qualität und des Niveaus der Bauteile; weitere Verbesserung der Gesamtleistung der vier wichtigsten elektrischen Bauteile, nämlich Steuerung, Akkumulator, Motor und Lademechanismus, mit dem Ziel, ein effizientes, energiesparendes, sicheres und zuverlässiges elektrisches System für Elektrofahrräder zu entwickeln*“.

(118) Darüber hinaus sieht der 13. Fahrradplan vor, dass im Zeitraum des 13. Fünfjahresplans „*Durchbrüche in den folgenden Schlüsseltechnologien erzielt werden*“:

— „*1. Förderung und Anwendung von hochfesten und leichten Materialien*“;

— „*2. Präzisionsverarbeitungstechnologie für Getriebebauteile im Fahrradbau*“;

— „*3. Umfassende Leistungssteigerung des elektrischen Steuerungssystems in Elektrofahrrädern*“;

— „*4. Umfassende Leistungssteigerung von Bleiakkumulatoren und Lithium-Ion-Akkumulatoren*“;

— „*5. Anwendung und Förderung der Drehmomentsensorik*“;

— „*6. Anwendung und Förderung der digitalen Technologie, des Internets der Dinge und der intelligenten Technik*“.

(119) Die Verbindung zwischen der Entwicklung von Elektrofahrrädern und deren Bauteilen wurde bereits im 12. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie festgelegt. Das Dokument bezieht sich ausführlich auf die Integration von „Produktionsketten“ und die Notwendigkeit, „*die Forschung und* Entwicklung *der gemeinsamen Schlüsseltechnologie der Industrie zu beschleunigen*“.

(120) Insbesondere zählt der 12. Fahrradplan zu den Hauptzielen der Branchenentwicklung innerhalb des 12. Fünfjahresplans:

— „*weitere Stärkung der Branchenintegration*“;

— „*Bildung einer professionellen Arbeitsteilung mit vor- und nachgelagerten Tätigkeiten, Ersatzteilen für Fertigfabrikate und Produktion, Lernen und Forschung*“.

(121) Der 12. Fahrradplan enthält auch die wichtigsten technologischen Innovationen, die im 12. Fünfjahresplan erreicht werden sollen. Dazu gehören *unter anderem,*

— „*die Verwendung von Lithium-Ion-Akkumulatoren*“;

— „*die Anwendung von permanentmagnetischen, schnellen Bürstenmotoren im Elektrofahrradbau.*“;

— „*die Anwendung der Mikrocomputer-Steuerungstechnik im Elektrofahrradbereich*“.

(122) Ein weiterer Hinweis auf die untergeordnete Bedeutung der Entwicklung vorgelagerter Bauteile gegenüber der Entwicklung der nachgelagerten Elektrofahrradindustrie ist in der Mitteilung der Generaldirektion der Gemeinde Suzhou zur Verbreitung der Verwaltungsmaßnahmen zum Sonderfonds der kommunalen Industrie und zur wirtschaftlichen Aufwertung (SU FU BAN 2014-137) (Administrative Measures on the Special Fund of the Municipal Industry and Economic Upgrading) und der entsprechenden Mitteilung über die Anwendung des Programms Suzhou Municipal Fiscal Special Fund für das Jahr 2016 nachzulesen. In Artikel A3.1 der letztgenannten Liste sind insbesondere die Bedingungen für den Erhalt von Zuschüssen aufgeführt: „*Die Produkte verfügen über Merkmale wie großes Marktpotenzial, hohe Antriebskraft und ‚füllen die Lücke' in der industriellen Kette*“.

(123) Der 13. Fünfjahresplan verweist in Kapitel 23 ausdrücklich auf die Unterstützung der chinesischen Regierung bei der Entwicklung von „*hocheffizienten Energiespeichersystemen*“ (siehe auch Erwägungsgrund 97).

(124) Der Light Industry Development Plan (2016 bis 2020) listet auch die Akkumulatoren-Industrie unter den „*Schlüsselindustrien*“ auf. Neben den allgemeinen politischen Maßnahmen, die in den Erwägungsgründen 96 bis 107 erläutert werden, empfiehlt der Plan auch die Umsetzung der „Spezifikationen der Bleiakkumulatoren-industrie“.

(125) Der städtische Leichtindustrie- und Textilentwicklungsplan von Tianjin (Tianjin Municipal Light Industry and Textile Development Plan) im 13. Fünfjahresplan (2016 bis 2020) stellt die Verbindung zwischen der Unterstützung der Elektrofahrrad-Fertigung und deren Bauteilen her: „*Wir werden die Anwendung neuer Materialien*

wie Verbundwerkstoffen, Leichtmetall-Legierungen und niedriglegiertem Stahl bei der Herstellung von Fahrrädern und Elektrofahrrädern fördern. Wir werden die Anwendung von Mikrocomputer-Steuerungstechnik, neuartigen Energiespeichern und effizienten elektrischen Maschinen im Bereich der elektrischen Akkumulatoren vorantreiben".

(126) Fahrradbauteile und spezielle Akkumulatoren und Leichtmetalle für Rahmen sind Teil der Liste der „*geförderten Industrien*" im Katalog der Orientierungshilfe für Auslandsinvestitionen (überarbeitete Version 2017). Die Liste umfasst insbesondere:

— „*96. FuE und Herstellung neuer Materialien für die Bereiche Luftfahrt, Raumfahrt, Automobil- und Motorradbranche, leicht und umweltfreundlich (spezielle Aluminium-, Aluminium-Magnesium-Legierungsmaterialien, Rahmen aus Aluminiumlegierung für Motorräder usw.)*".

— „*236. High-Tech-Fertigung von umweltfreundlichen Akkumulatoren: Hochleistungs-Nickel-Metallhydrid-Akkumulatoren, Zink-Nickel-Akkumulatoren, Zink-Silber-Akkumulatoren, Lithium-Ion-Akkumulatoren, Solarzellen, Brennstoffzellen, etc. (außer bei alternativ betriebenen Fahrzeugen, energiebetriebenen Akkumulatoren)*".

(127) Ebenso fördert der Katalog der prioritären Industrien für Auslandsinvestitionen in Mittel- und Westchina (Catalogue of Priority Industries for Foreign Investment in Central and Western China) ausländische Investitionen in der Industrie im Zusammenhang mit Elektrofahrradbauteilen, darunter: (i) die Herstellung von Werkstoffen und Produkten aus Aluminiumlegierungen, (ii) die Herstellung von Servomotoren und Antriebsvorrichtungen, (iii) die FuE und die Herstellung von Spezialanlagen zur Herstellung von Lithium-Akkumulatoren und anderen Lithiumprodukten, (iv) die Entwicklung und Herstellung von Leichtbaumaterialien wie beispielsweise hochfesten Materialien.

(128) Lithium-Akkumulatoren sind Teil der „geförderten" Liste im Katalog zur Steuerung der Umstrukturierung der Industrie (Version 2013, Aktualisierung 2011) (Veröffentlicht durch den Beschluss Nr. 9 der National Development and Reform Commission).

(129) Auch in den folgenden Dokumenten wird die Elektrofahrradindustrie als strategischer, vorrangiger und/oder geförderter Wirtschaftszweig bezeichnet:

— **Made in China 2025** des Staatsrates (Beschluss Nr. 28 aus dem Jahr 2005) enthält unter seinen Leitsätzen die „umweltfreundliche Entwicklung". In diesem Dokument werden die strategischen Aufgaben aufgeführt, die bis zum Jahr 2025 umzusetzen sind, einschließlich der Intensivierung der „Anstrengungen bei der Erforschung und Entwicklung fortschrittlicher Technologien, Verfahren und Ausrüstungen zur Energieeinsparung und für den Umweltschutz" sowie der Stärkung der „*Forschung und Entwicklung von umweltfreundlichen Produkten, der Vereinheitlichung von Techniken des Leichtbaus, des niedrigen Stromverbrauchs und der einfachen Rückgewinnung, die kontinuierliche Förderung der Energieeffizienz energiebetriebener Endprodukte wie Motoren, Kessel, Verbrennungsmotoren und Elektrogeräte […] und die energische Förderung der umweltfreundlichen und kohlenstoffarmen Entwicklung der Industrie neuer Materialien, der neuen Energiewirtschaft, der Industrie mit hochwertiger Ausrüstung […]*".

— **Beschluss Nr. 40** des Staatsrats über die Bekanntmachung und Umsetzung der „vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur" (Promulgating and Implementing the Temporary Provisions on Promoting the Industrial Structure Adjustment) (im Folgenden „Beschluss Nr. 40"). Diesem Beschluss zufolge stellt der „*Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur*" ([11]) (Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment) zur Durchführung des Beschlusses Nr. 40 eine wichtige Grundlage für Investitionsentscheidungen dar. Außerdem wird die chinesische Regierung mit diesem Beschluss angehalten, Investitionsvorhaben zu betreuen und politische Maßnahmen in den Bereichen öffentliche Finanzen, Steuern, Kreditwesen, Grund und Boden, Einfuhr und Ausfuhr auszuarbeiten und durchzusetzen. ([12]) Obwohl Elektrofahrräder im Beschluss Nr. 40 nicht ausdrücklich erwähnt werden, weist der Staatsrat damit alle chinesischen Finanzinstitute an, Kredite zu gewähren, und verspricht die Umsetzung „anderer Vorzugsmaßnahmen für die geförderten Projekte". Gleichzeitig listet der *Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur* in Kapitel XIX die Akkumulatoren und Leichtbaumaterialien als geförderte Industrien auf. Hinsichtlich des rechtlichen Status stellte die Kommission fest, dass der Beschluss Nr. 40 als Anordnung des Staatsrats, des höchsten Verwaltungsorgans der VR China, anzusehen ist. Somit ist der Beschluss für andere öffentliche Stellen und für die Wirtschaftsakteure rechtlich bindend. ([13])

— **Mit dem nationalen Rahmenplan für die mittel- und langfristige Entwicklung von Wissenschaft und Technik (National Outline for the Medium and Long-term Science and Technology Development) (2006 bis 2020)** wird die Entwicklung wichtiger Bereiche und vorrangiger Themen unterstützt und es werden Anreize für die finanzielle und steuerliche Förderung dieser wichtigen Bereiche und Prioritäten gesetzt.

(130) Zusammenfassend lässt sich nach den verfügbaren Informationen sagen, dass die Elektrofahrradindustrie und ihre Bauteile (nämlich Akkumulator, Motor, Steuergeräte und Leichtmetallbauteile) als Schlüsselindustrien betrachtet werden, deren Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv verfolgt wird.

([11]) Leitfaden für die Anpassung der Industriestruktur, (Version 2011).
([12]) Kapitel III Artikel 12 des Beschlusses Nr. 40.
([13]) Siehe Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates (ABl. L 73 vom 15.3.2013), Erwägungsgrund 182 (Organisch beschichtete Stahlerzeugnisse).

3.2. **Anträge**

3.2.1. *Anträge der chinesischen Regierung*

(131) Die chinesische Regierung erklärte zunächst, dass sie den 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie nicht auffinden könne und daher nicht in der Lage sei, Stellung zu dem Plan zu nehmen.

(132) Die chinesische Regierung wies in ihrer Antwort auf den Fragebogen außerdem darauf hin, dass die CBA nur ein Industrieverband sei, der freiwillig durch die Hersteller von Fahrrädern, Elektrofahrrädern und deren Ersatzteilen organisiert werde. Die chinesische Regierung behauptete ferner, dass die CBA keine Regierungsstelle sei.

3.2.2. *Anträge der China Bicycles Association*

(133) Die CBA gab an, eine unabhängige Stelle ohne Kontrolle durch die chinesische Regierung zu sein. Zur Unterstützung verwies sie auf den von der Generaldirektion des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und dem Generalbüro des Staatsrates herausgegebenen „*Gesamtplan zur Trennung von Handels- und Verwaltungsorganen*“ (Overall Plan for Decoupling Chambers of Commerce and Administrative Organs).

(134) Die CBA brachte zudem vor, dass der 13. Fahrradplan vertraulich sei.

3.2.3. *Anträge der Giant Group*

(135) Im Anschluss an die Unterrichtung gab die Giant Group an, dass eines der mit diesem Konzern verbundenen Unternehmen lediglich die gleichartige Ware herstelle und keine Elektrofahrräder in die Union ausführe. Daher könnten von diesem Unternehmen empfangene Subventionen nicht automatisch als Subventionen für eine Ware angesehen werden, die für den freien Verkehr in der Union freigegeben worden ist und dem Wirtschaftszweig der Union Schaden zufügt. Ebenso wenig sei der Vorteil einer solchen gewährten Subvention an das verbundene Unternehmen weitergegeben worden, das die betroffene Ware in die EU ausführte. Die Giant Group führte ferner an, dass keine der Subventionen, die das Unternehmen, das die gleichartige Ware herstellte, erhalten hat, den Ausfuhren zugutekam, und diese daher von der Berechnung der Höhe der Subventionierung des ausführenden Unternehmens ausgeklammert werden sollten.

3.2.4. *Antragsablehnungen*

Das Vorhandensein und die Vertraulichkeit des 13. Fahrradplans

(136) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass der 13. Fahrradplan für die chinesische Regierung hätte auffindbar sein müssen und dass er auf der Grundlage der folgenden Fakten nicht als begrenzt angesehen werden sollte:

— Die CBA veröffentlichte auf ihrer öffentlichen Website eine Pressemitteilung, in der sie darüber informierte, dass der 13. Fahrradplan am 14. Juni 2016 offiziell verabschiedet wurde (http://www.china-bicycle.com/News/View/b8da75cd-607f-4d84-8412-a487e07a0b78). Dies wurde auch von anderen Websites wie Xuenshu.com berichtet (https://www.xueshu.com/zgzxc/201607/21087310.html).

— In der Pressemitteilung veröffentlichte die CBA eine Zusammenfassung des Plans für die breite Öffentlichkeit: „*Der Vorsitzende Ma Zhongchao stellt Anforderungen an die Entwicklung des Wirtschaftszweigs im Zeitraum des ‚13. Fünfjahresplans': der Kern des ‚13. Fünfjahresplans' ist die Transformation und Aufwertung; das Ziel ist es, von groß auf stark überzugehen, was durch die Schaffung einer einzigartigen Chance für die Entwicklung des Wirtschaftszweigs ermöglicht wird. Dieser Zeitraum wurde zu einer goldenen Entwicklungsperiode. Zu diesem Zweck muss der Wirtschaftszweig die folgenden Punkte fest im Griff haben: Erstens muss die strategische Positionierung der Entwicklung der Industrie nach dem ‚13. Fünfjahresplan' erfasst werden; zweitens muss die Transformation des Entwicklungsmodus mit der Transformation des Entwicklungskonzeptes vorangetrieben werden […]*“.

— Der 13. Fahrradplan wurde in der öffentlich zugänglichen Fassung des Antrags eingereicht und ab dem 21. Dezember 2017 öffentlich zugänglich gemacht. Bis zum Kontrollbesuch im September 2018 in den Räumlichkeiten der chinesischen Regierung haben jedoch weder die CBA noch die chinesische Regierung Anträge auf Vertraulichkeit des Plans gestellt. Die chinesische Regierung teilte der Kommission vielmehr mit, dass der Plan nicht vorgelegt werden könne, obwohl seine Annahme auf der Website der CBA veröffentlicht worden war und obwohl die CBA im Juni 2016 noch unter dem Einfluss der chinesischen Regierung stand, da der „*Gesamtplan zur Trennung von Handels- und Verwaltungsorganen*“ noch nicht in Kraft getreten sei.

— Der vorangegangene 12. Fahrradplan stellte ein öffentliches Dokument dar, obwohl er einen ähnlichen Charakter wie der 13. Fahrradplan hatte. Darüber hinaus enthielt keines dieser Dokumente unternehmensspezifische Daten.

(137) Abschließend hat die CBA keine Beweise für den vertraulichen Charakter des 13. Fahrradplans vorgelegt.

Mutmaßliche Unabhängigkeit der CBA von der chinesischen Regierung

(138) Die Kommission hat eine Reihe von Elementen zusammengetragen, die zu dem Schluss führten, dass die CBA insbesondere im Jahr 2016, als der Fahrradplan genehmigt wurde, eine starke Verbindung zur chinesischen Regierung unterhielt:

— Artikel 3 der Satzung der CBA (öffentlich zugänglich auf der Website der CBA: http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33) besagt: „*Der Zweck und die Aufgaben dieser Vereinigung sind: […] die nationale Industriepolitik umzusetzen und die Ministerien bei der Stärkung der Industrie zu unterstützen, […] die Rolle der Brücke und des Bindeglieds zwischen der Regierung und den Unternehmen zu spielen und sich zu bemühen, den Unternehmen, der Industrie und der Regierung zu dienen und die nachhaltige und gesunde Entwicklung der Industrie zu fördern*“. Artikel 4 bekräftigt diese Verbindung und besagt: „*Dieser Rat akzeptiert die Geschäftsführung und Kontrolle der staatlichen Vermögensaufsichts- und Verwaltungskommission des Staatsrates, des Ministeriums für Zivilangelegenheiten und der zuständigen Geschäftseinheit der Gesellschaft*“.

— Die Website der CBA (http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11) besagt: „*Die Vereinigung wird von der Staatsverwaltung des Staatsrates, dem staatlichen Vermögensverwaltungsausschuss des Staatsrates, der China Light Industry Association und dem Ministerium für Zivilangelegenheiten der Unternehmensregistrierungsstelle geleitet und verwaltet*“.

— Der von der Generaldirektion des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und dem Generalbüro des Staatsrates herausgegebene „*Gesamtplan zur Trennung von Handels- und Verwaltungsorganen*“ wurde am 8. Juli 2015 angenommen. Er sieht jedoch ein Pilotprojekt im Jahr 2016 und die Ausweitung auf andere Branchenverbände sowie ein vollständiges Inkrafttreten erst im Jahr 2017 vor. Daher kam die Kommission auf dieser Grundlage zu dem Schluss, dass die CBA bei der Annahme des 13. Fahrradplans im Jahr 2016 unter der Leitung des Staatsrats stand und mit der Umsetzung der Regierungspolitik betraut war und daher nicht als unabhängiges Organ betrachtet werden kann.

(139) Aus diesen Gründen wies die Kommission die Anträge bezüglich des Bestehens und der Vertraulichkeit des 13. Fahrradplans sowie der Unabhängigkeit der CBA zurück.

(140) Mit Bezug auf das Vorbringen der Giant Group vertrat die Kommission die Auffassung, dass die verschiedenen juristischen Personen, die Elektrofahrräder herstellen und verkaufen, durchweg derselben Unternehmensgruppe angehören. Dies wurde von der Giant Group nicht bestritten. Daher wurde die besondere Rolle des Empfängers (unabhängig davon, ob dieser die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum direkt ausgeführt hat oder nicht) als unmaßgeblich betrachtet, sofern dieser mit dem ausführenden Hersteller in Beziehung stand und Vorteile in Zusammenhang mit der untersuchten Ware erhielt. Seitens der Giant Group wurde nicht bestritten, dass solche Vorteile tatsächlich erhalten wurden. Die Kommission war der Ansicht, dass die von den an der Herstellung und am Verkauf von Elektrofahrrädern beteiligten und dabei derselben Unternehmensgruppe zugehörigen juristischen Personen erhaltenen Vorteile auf Konzernebene aggregiert und gegebenenfalls verhältnismäßig aufgeteilt werden. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

3.3. **Teilweise fehlende Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen**

3.3.1. *Kreditvergabe zu Sonderbedingungen*

(141) Die Kommission forderte die chinesische Regierung auf, spezifische Fragebögen an sechs im Antrag aufgeführte staatseigene Banken sowie an jedes andere Finanzinstitut, das den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite oder Exportkredite gewährte, zu übermitteln.

(142) Die chinesische Regierung gab an, sich an die oben genannten Finanzinstitute gewandt zu haben. Allerdings beantworteten nur vier staatseigene Banken, die vom Antragsteller ausdrücklich erwähnt wurden, den Fragebogen.

(143) Nach eigener Aussage war die chinesische Regierung nicht befugt, Informationen von den staatseigenen Banken zu verlangen, die den Fragebogen nicht beantwortet haben, da diese ihre Tätigkeit unabhängig von der chinesischen Regierung ausüben. Die chinesische Regierung vertrat zudem die Auffassung, dass die Kommission ihr eine unzumutbare Belastung auferlegt habe und dass es keine hinreichenden Leitlinien dafür gebe, wie die angeforderten Informationen vorzulegen seien und wie die nicht vertraulichen Versionen der Antworten erstellt werden könnten.

(144) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Erstens stehen der chinesischen Regierung die von staatlichen Stellen angeforderten Informationen für alle Unternehmen zur Verfügung, bei denen die chinesische Regierung der Mehrheits- oder Haupteigner ist. Gemäß dem Gesetz der Volksrepublik China über staatliches Vermögen von Unternehmen ([14]) erfüllen staatliche Vermögensaufsichts- und Verwaltungsbehörden, die von der staatlichen Vermögensaufsichts- und Verwaltungskommission des Staatsrates und den lokalen Regierungen der Bevölkerung eingerichtet wurden, die Aufgaben und Pflichten des Kapitalgebers eines vom Staat finanzierten Unternehmens im Namen der Regierung. Diese Behörden sind somit berechtigt, Vermögensrenditen zu erhalten, an wichtigen

([14]) Gesetz der Volksrepublik China über das staatliche Vermögen von Unternehmen, Dekret Nr. 5 des Präsidenten der Volksrepublik China, vom 28. Oktober 2008, Artikel 11 und 12.

Entscheidungen teilzunehmen und Führungspersonal von staatlich finanzierten Unternehmen auszuwählen. Darüber hinaus akzeptieren staatlich finanzierte Unternehmen gemäß Artikel 17 des oben genannten Gesetzes über staatliches Vermögen die Verwaltung und Beaufsichtigung durch Regierungen und die zuständigen Regierungsstellen und -agenturen sowie die öffentliche Aufsicht und sind gegenüber Kapitalgebern verantwortlich.

(145) Darüber hinaus verfügt die chinesische Regierung über die notwendige Befugnis, mit den Finanzinstituten zu interagieren, auch wenn sie nicht in staatlichem Besitz sind, da sie alle unter die Zuständigkeit der chinesischen Bankenaufsicht fallen. So ist beispielsweise die CBRC laut den Artikeln 33 und 36 des Bankaufsichtsgesetzes ([15]) berechtigt, von allen in der VR China niedergelassenen Finanzinstituten die Vorlage von Informationen wie Jahresabschlüssen, statistischen Berichten und Informationen über die Geschäftstätigkeit und das Management zu verlangen. Die CBRC kann ferner Finanzinstitute anweisen, Informationen für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In diesem Zusammenhang konnte die Kommission nicht nachvollziehen, warum die chinesische Regierung diese Finanzinstitute nicht um Antwort auf den von der Kommission für die Zwecke dieser Untersuchung erstellten Fragebogen ersuchten. Die chinesische Regierung wurde nicht ersucht, die angeforderten Informationen zu erheben, zu überprüfen und vorzulegen. Sie wurde lediglich ersucht, die Kommission dabei zu unterstützen, die erforderlichen Informationen von den Finanzinstituten zu erhalten.

(146) Obgleich sie einige allgemeine Erläuterungen zur Funktionsweise ihrer Kreditgenehmigungs- und Risikomanagementsysteme gegeben haben, hat keine der mitarbeitenden staatseigenen Banken spezifische Informationen über Kredite an die in die Stichproben einbezogenen ausführenden Hersteller gegeben, da sie an gesetzliche und regulatorische Anforderungen und Vertragsklauseln in Bezug auf die Vertraulichkeit der Informationen über die in die Stichproben einbezogenen ausführenden Hersteller gebunden seien.

(147) Daher vertrat die Kommission nicht die Ansicht, dass sie der chinesischen Regierung eine unzumutbare Belastung auferlegt hatte. Von Anfang an beschränkte die Kommission ihre Untersuchung auf die Finanzinstitute, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite gewährt hatten. Die Kommission war außerdem der Ansicht, dass der Fragebogen hinreichende Leitlinien für die Übermittlung der angeforderten Informationen und die Vorbereitung der nicht vertraulichen Versionen der Antworten enthielt. Die chinesische Regierung hat zudem nicht angegeben, welche spezifischen Anweisungen im Fragebogen angeblich nicht verstanden wurden. Aus Gründen der Klarheit hat die Kommission lediglich um Unterstützung der chinesischen Regierung ersucht, um die erforderlichen Informationen von den Finanzinstituten zu erhalten, und dennoch waren diese nicht zur Zusammenarbeit bereit. Sie befand daher die Anträge an die chinesische Regierung für angemessen und die Leitlinien für hinreichend.

(148) Darüber hinaus ersuchte die Kommission die mitarbeitenden Banken, sich mit den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern in Verbindung zu setzen, um ihre Zustimmung zur Gewährung des Zugangs zu unternehmensspezifischen Informationen der Banken zu erhalten. Trotz der ausdrücklichen Aufforderung der Kommission haben dies jedoch weder die chinesische Regierung noch eine der mitarbeitenden Banken getan.

(149) Die Kommission forderte die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller außerdem auf, Zugang zu allen unternehmensspezifischen Informationen zu gewähren, die sich im Besitz aller (staatseigenen und privatwirtschaftlichen) Banken befanden, von denen sie Kredite erhalten hatten. Obwohl die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ihre Zustimmung erteilt haben, Zugang zu den sie betreffenden Bankdaten zu gewähren, weigerten sich die Banken, die erforderlichen detaillierten Informationen zur Verfügung zu stellen, da sie behaupteten, dass diese Informationen vertraulich seien und nicht freigegeben werden könnten.

(150) Die Kommission erhielt von den vier in Erwägungsgrund 52 genannten staatseigenen Banken nur Informationen über die Unternehmensstruktur und die Eigentumsverhältnisse, nicht aber die oben genannten Informationen über Kredite an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller. Darüber hinaus erhielt die Kommission von keinem der anderen Finanzinstitute, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite gewährt hatten, Informationen. Eine dieser Banken, die EXIM, weigerte sich mit der Begründung, dass es sich um vertrauliche Informationen handele, ihre Satzung vorzulegen und gab daher nur teilweise Auskunft über ihre Corporate Governance.

(151) Ebenso wurden der Kommission keine spezifischen Informationen über Risikobewertungen, das interne Kreditgenehmigungsverfahren oder die Bonitätsbeurteilung in Bezug auf die Kredite, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gewährt wurden, übermittelt, wie in den Erwägungsgründen 146 bis 150 erläutert wird. Diese Informationen waren jedoch notwendig, um festzustellen, ob den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite zu Vorzugskonditionen gewährt wurden. Da diese Dokumente in der Regel bankenintern sind, können sie nicht über die Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller übermittelt werden.

(152) Da der Kommission weder Informationen über die meisten staatseigenen Banken, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite gewährten, noch unternehmensspezifische Informationen über die von den mitarbeitenden Banken gewährten Kredite vorlagen, kam sie zu dem Schluss, dass sie für diesen Aspekt der Untersuchung entscheidende Informationen nicht erhalten hatte.

([15]) Gesetz der Volksrepublik China über die Regulierung und Aufsicht über den Bankensektor, Verordnung Nr. 58 des Präsidenten der Volksrepublik China, vom 31. Oktober 2006.

(153) Angesichts des Ausmaßes der mangelnden Mitarbeit teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Gewährung von Vorzugskrediten möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss, und räumte der chinesischen Regierung eine Frist für eine Stellungnahme ein.

(154) Die chinesische Regierung hat keine Stellungnahmen zur Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung abgegeben.

(155) Daher musste die Kommission bei der Prüfung auf das Vorliegen und den Umfang der mutmaßlichen Subventionierung durch die Kreditvergabe zu Sonderbedingungen teilweise von den verfügbaren Informationen ausgehen.

3.3.2. *Exportkreditversicherung*

(156) Die Kommission ersuchte die chinesische Regierung, einen spezifischen Fragebogen an Sinosure zu übermitteln. Sinosure lieferte eine Fragebogenantwort.

(157) Sie beantworteten den spezifischen Fragebogen zur Exportkreditversicherung, der den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern vorgelegt wurde, jedoch nur teilweise. Sinosure hat zudem die angeforderten Begleitunterlagen zur Corporate Governance, wie beispielsweise den Geschäftsbericht oder die Satzung, nicht zur Verfügung gestellt, da es sich um vertrauliche Informationen handele.

(158) Sinosure machte auch keinerlei konkrete Angaben über die Exportkreditversicherung für die Elektrofahrradindustrie, die Höhe ihrer Prämien oder detaillierte Zahlen zur Rentabilität ihres Exportkreditversicherungsgeschäfts.

(159) Da diese Informationen nicht vorlagen, war die Kommission der Ansicht, dass sie die für diesen Aspekt der Untersuchung relevanten wesentlichen Informationen nicht erhalten hatte.

(160) Wie in Erwägungsgrund 144 dargelegt, ist die Kommission der Auffassung, dass die von staatlichen Unternehmen angeforderten Informationen der chinesischen Regierung für alle Unternehmen zur Verfügung stehen, bei denen die chinesische Regierung der Groß- oder Hauptaktionär ist. Dies gilt auch für Sinosure, ein ausschließlich in Staatsbesitz befindliches Unternehmen. Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Gewährung von Exportkreditversicherungen möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss, und räumte der chinesischen Regierung eine Frist für die Stellungnahme ein.

(161) Die chinesische Regierung hat keine Stellungnahmen zur Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung abgegeben.

(162) Die Kommission musste sich daher teilweise auf die für ihre Feststellungen zur Exportkreditversicherung verfügbaren Fakten stützen.

3.3.3. *Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

(163) Die Kommission ersuchte die chinesische Regierung, den inländischen Lieferanten von Bauteilen (nämlich Motoren, Akkumulatoren und Steuergeräten) der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller einen von der Kommission zur Verfügung gestellten Fragebogen zu übermitteln. Zu diesem Zweck hat die Kommission auch alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller aufgefordert, der chinesischen Regierung eine Liste ihrer inländischen Lieferanten vorzulegen.

(164) Obwohl die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller der chinesischen Regierung die Liste ihrer inländischen Lieferanten übermittelten, weigerte sich die chinesische Regierung jedoch, diesen Lieferanten einen Fragebogen zu übermitteln. Die chinesische Regierung führte an, dass dies eine übermäßige Belastung für die Lieferanten darstellen würde. Sie behauptete ferner, dass ihre Intervention ohne Ergebnis geblieben wäre, da diese Unternehmen unabhängig von der chinesischen Regierung agierten.

(165) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Erstens war die Kommission der Auffassung, dass der Aufwand für den Versand eines bereits erstellten Fragebogens an eine bereits vorliegende Kontaktliste nicht als erheblich anzusehen war, insbesondere angesichts der vorgeschlagenen Möglichkeit der Verwendung elektronischer Kommunikation. Zweitens ist die Kommission der Auffassung, dass die Behörden einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet hätten, nicht direkt überprüfte Unternehmen zur Zusammenarbeit zu veranlassen, um die Situation auf dem chinesischen Markt zu erfassen. Nach Auffassung der Kommission wäre es wirkungsvoller gewesen, wenn die Unternehmen einen Anfrage der chinesischen Regierung zur Mitarbeit an der Untersuchung erhalten hätten, als wenn dieselben Unternehmen ein Schreiben der Kommission erhalten hätten. Wie dem auch sei, war die Kommission der Ansicht, dass die Informationen, die von den Lieferanten der Elektrofahrradindustrie zur Verfügung gestellt werden können, für die Beurteilung, ob die Elektrofahrradindustrie Leistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten hat, von wesentlicher Bedeutung sind. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass diesbezüglich Informationen eingeholt werden sollten und dass die chinesische Regierung am besten geeignet ist, dies zu tun oder zumindest den von der Kommission geforderten Prozess zu erleichtern. Es liegt auch im Interesse der Elektrofahrradindustrie in China, die Behauptungen des Antrags, dass sie tatsächlich Leistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten würden, zu widerlegen. Das diesbezügliche Vorbringen der chinesischen Regierung wurde daher zurückgewiesen.

(166) Die chinesische Regierung weigerte sich außerdem, eine vollständige Liste der inländischen Lieferanten von Eingangsmaterialien und ihrer Eigentumsstruktur vorzulegen, da sie behauptete, dass es sich um vertrauliche Informationen handele. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass in der Grundverordnung Möglichkeiten zum Schutz vertraulicher Informationen vorgesehen sind. Außerdem gab die chinesische Regierung nicht an, welche der bekannten Lieferanten staatseigene Unternehmen und welche in Privatbesitz waren. Die chinesische Regierung gab an, nicht befugt zu sein, derartige Informationen von den Unternehmen zu verlangen, die den Fragebogen nicht beantwortet hätten, da diese ihre Tätigkeit unabhängig von der chinesischen Regierung ausübten. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass die von staatlichen Unternehmen angeforderten Informationen der chinesischen Regierung für alle Unternehmen zur Verfügung stehen, bei denen die chinesische Regierung der Groß- oder Hauptaktionär ist. Außerdem müssten Unternehmen bei der Beantragung einer Gewerbeerlaubnis oder bei deren Verlängerung der Industrie- und Handelsverwaltung Informationen über den Beteiligungsbesitz erteilen. In diesem Zusammenhang würden die Informationen über die Beteiligung somit der chinesischen Regierung zur Verfügung stehen. Darüber hinaus hat die chinesische Regierung keine Informationen über die Preise vorgelegt.

(167) Nur Bafang, Hersteller von Elektromotoren und Lieferant von Akkumulatoren, der den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Eingangsmaterialien zur Verfügung gestellt hatte, meldete sich und beantragte die Zusendung eines speziellen Fragebogens für Lieferanten. Dieser Lieferant hat auch eine Fragebogenantwort eingereicht. Es hat sich kein anderer Lieferant von Eingangsmaterialien gemeldet.

(168) Zusammenfassend ist die Kommission der Ansicht, dass ihr wichtige Informationen zu drei Aspekten fehlten: erstens Informationen über die Eigentums- und Führungsstruktur der Lieferanten von Eingangsmaterialien. Ohne diese Informationen konnte die Kommission nicht festlegen, ob diese Hersteller öffentliche Körperschaften sind oder nicht. Zweitens unternehmensspezifische Informationen über die Lieferanten von Eingangsmaterialien wie beispielsweise Informationen zur Preisfestsetzung für die an die ausführenden Hersteller gelieferten Eingangsmaterialien. Drittens Informationen über die Marktstruktur. Die Informationen, die von den inländischen Lieferanten von Eingangsmaterialien hätten zur Verfügung gestellt werden müssen, sind allerdings notwendig, um festzustellen, ob die Eingangsmaterialien den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung gestellt worden sind. Darüber hinaus konnten derartige Informationen nur von den Lieferanten von Eingangsmaterialien selbst bereitgestellt und daher nicht im Rahmen der Fragebogenantworten durch die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller übermittelt werden. Die Informationen über die Marktstruktur waren ebenfalls unerlässlich, und die chinesische Regierung war am ehesten in der Lage, diese Informationen bereitzustellen oder zumindest der Kommission dabei behilflich zu sein, sie von den Lieferanten von Eingangsmaterialien zu erhalten.

(169) Daher stellte die Kommission fest, dass sie für diesen Aspekt der Untersuchung entscheidende Informationen nicht erhalten hatte.

(170) Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Gewährung einer Vorleistung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss, und räumte der chinesischen Regierung eine Frist zur Stellungnahme ein. Die chinesische Regierung übermittelte keine Stellungnahmen.

(171) Giant behauptete, dass die Kommission Artikel 28 der Grundverordnung fehlinterpretiert habe. Das Unternehmen wandte ein, dass Artikel 28 sich auf mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit von interessierten Parteien bezöge und dass Motor- und Akku-Hersteller keine interessierten Parteien darstellten. Ebenso führte es an, dass niemand Giant eine mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit unterstellt und das Unternehmen sämtliche Angaben zu seinen Motor- und Akkumulatorkäufen vorgelegt habe. Des Weiteren machte es geltend, dass die Kommission die Lieferanten hätte direkt ansprechen sollen anstatt sich darauf zu verlassen, dass die chinesische Regierung Aufgaben der Untersuchungsbehörde wahrnimmt; d. h. Fragebögen an Lieferanten von Eingangsmaterialien übersendet.

(172) Diesbezüglich gilt es zunächst anzumerken, dass unbestritten ist, dass Giant bei der Untersuchung uneingeschränkt mitgearbeitet und alle geforderten Angaben vorgelegt hat. Wie allerdings in den Erwägungsgründen 163 bis 167 erörtert und in Erwägungsgrund 168 zusammengefasst, wird daran erinnert, dass die chinesische Regierung nicht nach Kräften mitwirkte, wodurch der Kommission wesentliche Informationen zu verschiedenen Aspekten zu diesem Teil der Untersuchung fehlten, insbesondere Angaben zur Eigentums- und Führungsstruktur der Lieferanten von Eingangsmaterialien ebenso wie Informationen zur Struktur und zum Verhalten des Marktes, da es die chinesische Regierung unterlassen hat, eine angemessene Antwort auf den Fragebogen wie auch unternehmensspezifische Informationen seitens der Lieferanten von Eingangsmaterialien vorzulegen, indem sie es versäumte, den maßgeblichen Fragebogen an eine Kontaktliste von Herstellern von Eingangsmaterialien weiterzuleiten. Hinsichtlich des Versands des Fragebogens wird auf die Erwägungsgründe 164 und 165 verwiesen, in denen bereits auf diese Frage eingegangen wird. Wie dem auch sei, vertrat die Kommission, da die chinesische Regierung im vorliegenden Verfahren fraglos als interessierte Partei anzusehen ist, die Auffassung, dass sie Artikel 28 der Grundverordnung keineswegs fehlinterpretierte, wenn man berücksichtigt, dass die chinesische Regierung nur zum Teil mitarbeite und die Kommission in den Fällen verfügbare Fakten heranzog, in denen ihr infolge der nur begrenzten Mitarbeit der chinesischen Regierung wesentliche Fakten vorenthalten blieben, die von der chinesischen Regierung unmittelbar sowie von Lieferanten von Eingangsmaterialien nach Erhalt des maßgeblichen Fragebogens von der chinesischen Regierung hätten mitgeteilt werden sollen. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(173) Die Kommission musste sich daher bei ihren Feststellungen über die Lieferung von Elektromotoren und -Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gemäß Artikel 28 Absatz 1 ebenfalls auf die ihr vorliegenden Fakten stützen.

3.4. **Subventionen und Subventionsprogramme im Rahmen dieser Untersuchung**

(174) Auf der Grundlage der im Antrag, in der Einleitungsbekanntmachung und in den Antworten auf den Fragebogen der Kommission enthaltenen Informationen wurde die mutmaßliche Subventionierung durch die folgenden von der chinesischen Regierung gewährten Subventionen geprüft:

(a) Vergabe von Vorzugskrediten und Direktkrediten durch staatseigene Policy-Banken und staatseigene Geschäftsbanken.

(b) Vorzugsexportkreditversicherung.

(c) Zuschussprogramme:

— Zuschussprogramme wie „Famous Brand Programme“, „Famous Chinese Trademark“, „Excellent brand enterprises“, „Top Tax-Payer“, „AAA Enterprise“, „China Far-famed Brand“ und lokale Programme wie „Science and Technology Progress Medal of Shandong Province“ oder „Famous Product of Jiangsu Province“;

— Zuschüsse für technologische Errungenschaften, wie z. B. Zuschüsse für technologische Innovationen, Zuschüsse für die industrielle Entwicklung von Hightech-Produkten, Zuschüsse für technologische Modernisierung und Transformation und Zuschüsse für die Energieeffizienz von Produkten, Zuschüsse für die Förderung von Talenten mit hoher technischer Kompetenz, Zuschüsse für neue Hightech-Produkte, Preise für den wissenschaftlichen und technologischen Fortschritt, andere technologiebezogene Zuschüsse;

— Zuschüsse zur Unternehmensentwicklung wie Zuschüsse zur Förderung der Reform des Beteiligungssystems oder der Börsennotierung, Fonds für die industrielle Entwicklung;

— Beschäftigungsbeihilfefonds und Ausbildungsfonds sowie regionale Zuschüsse zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung, wie z. B. der „One Million Skilled Talent Training Benefit Plan“, die „Post-doctor Policy“ und andere Programme zur Verbesserung der Kompetenz der Arbeitnehmer in den Unternehmen und zur Senkung ihrer Arbeitskosten;

— Fonds von lokalen Regierungen mehrerer chinesischer Provinzen z. *B.* von Tianjin geförderte Programme wie Ausfuhrbeihilfen der Stadt Tianjin; Fonds zur Entwicklung der Exportmarken, der von der Stadt Tianjin bereitgestellt wird;

— Wissenschafts- und Technologiefonds für den neuen Stadtbezirk Binhai der Stadt Tianjin und die Wirtschaftsentwicklungszone Tianjin Economic and Technological Development Area;

— unternehmensinterne Technologiezentren (Stadt Tianjin und Bezirk Jinnan); Tianjin Cycle Industry Park Development Assistance Fund und Tianjin Binhai New Area Special Development and Construction Assistance Fund;

— *ad hoc*-Zuschüsse von kommunalen/provinziellen Behörden, wie z. B. Patentfonds, Wissenschafts- und Technologiefonds und -auszeichnungen, Fonds für Geschäftsentwicklung, Fonds zur Ausfuhrförderung.

(d) Staatseinnahmen, die anderweitig fällig oder unterblieben sind oder nicht erhoben werden, einschließlich:

— Vorzugsbehandlung bei der Einkommenssteuer und Steuerverrechnung für Forschung und Entwicklung sowie steuerliche Vorzugsbehandlung für Unternehmen in bestimmten Entwicklungsbereichen;

— Vorteile durch Körperschaftsteuer-Ermäßigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen;

— Quellensteuerermäßigung für Dividenden von chinesischen Unternehmen mit ausländischer Beteiligung und deren ausländischen Muttergesellschaften.

(e) Umsatzeinbußen durch indirekte Steuern und Einfuhrtarifprogramme:

— Umsatzsteuerbefreiungen und Nachlässe bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien;

— Importzollbefreiungen für das verarbeitende Gewerbe.

(f) Staatliche Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt (less than adequate remuneration, abgekürzt LTAR):

— Bereitstellung von Land zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt;

— Bereitstellung von Energie (z. B. Strom oder Gas) zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt für bevorzugte Wirtschaftszweige;

— Bereitstellung von Eingangsmaterialien (d. h. Akkumulatoren, Motoren und anderen Fahrradteilen, unabhängig davon, ob sie bereits montiert sind oder nicht) zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt.

3.5. **Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Kredite**

(175) Den fünf in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern waren nach eigenen Angaben von 18 Finanzinstituten mit Sitz in der VR China Kredite, Kreditlinien oder Bankakzepte gewährt worden. Unter diesen 18 Finanzinstituten befanden sich elf staatseigene Banken. ([16]) Die sieben verbleibenden Finanzinstitute waren entweder in Privatbesitz, oder ihre Eigentumsverhältnisse konnten aufgrund der in den Erwägungsgründen 141 bis 155 beschriebenen mangelnden Mitarbeit nicht bestimmt werden. Lediglich vier staatseigene Banken füllten den spezifischen Fragebogen für Banken (oder andere Finanzinstitute) aus, obwohl die chinesische Regierung aufgefordert worden war, sich an alle relevanten Finanzinstitute zu wenden, die Kredite an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller vergeben hatten, und ihnen die entsprechenden Fragebögen zur Verfügung zu stellen.

3.5.1. *Als öffentliche Körperschaften handelnde staatseigene Banken*

(176) Die Kommission prüfte, ob die staatseigenen Banken als öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 3 und von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung handelten. Bei der in diesem Zusammenhang vorzunehmenden Prüfung zur Feststellung, ob es sich bei einem staatlichen Unternehmen um eine öffentliche Einrichtung handelt, werden die folgenden Aspekte untersucht ([17]): „*Entscheidend ist, ob ein Unternehmen die Befugnis erhält, Regierungsfunktionen auszuüben, und nicht, wie dies erreicht wird. Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, wie Regierungen im engeren Sinne Unternehmen Befugnisse erteilen können. Dementsprechend können verschiedene Arten von Beweismitteln relevant sein, um nachzuweisen, dass eine solche Befugnis an eine bestimmte Stelle erteilt wurde. Der Nachweis, dass ein Unternehmen tatsächlich Regierungsfunktionen ausübt, kann als Beweis dafür dienen, dass ihm staatliche Autorität erteilt oder verliehen wurde, insbesondere wenn diese Beweise auf eine dauerhafte und systematische Praxis hinweisen. Daraus folgt aus unserer Sicht, dass Beweise dafür, dass eine Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über ein Unternehmen und sein Verhalten ausübt, unter bestimmten Umständen als Beweis dafür dienen können, dass das betreffende Unternehmen hoheitlich tätig ist und somit Regierungsfunktionen ausübt. Wir betonen jedoch, dass abgesehen von einer ausdrücklichen Übertragung von Befugnissen in einem Rechtsinstrument das Bestehen rein formaler Verbindungen zwischen einem Unternehmen und der Regierung im engeren Sinne wahrscheinlich nicht ausreicht, um den notwendigen Besitz von Regierungsbefugnissen zu begründen. So zeigt beispielsweise die bloße Tatsache, dass eine Regierung der Hauptaktionär eines Unternehmens ist, nicht, dass die Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten dieses Unternehmens ausübt, geschweige denn, dass die Regierung ihm staatliche Autorität verliehen hat. In einigen Fällen, in denen die Beweise jedoch zeigen, dass die förmliche Indizien der staatlichen Kontrolle vielfältig sind, und es auch Beweise dafür gibt, dass in bedeutender Weise Kontrolle ausgeübt wurde, können diese Beweise einen Hinweis darauf geben, dass das betreffende Unternehmen staatliche Autorität ausübt.*“ Im vorliegenden Fall beruht die Schlussfolgerung, dass die staatseigenen Banken mit der Befugnis zur Ausübung staatlicher Funktionen ausgestattet sind, auf förmliche Indizien der staatlichen Kontrolle und Beweisen für eine sinnvolle Ausübung.

(177) Die Kommission holte Informationen über die staatliche Beteiligung sowie über förmliche Indizien für eine staatliche Kontrolle über die staatseigenen Banken ein. Außerdem prüfte sie, ob die Kontrolle in bedeutender Weise ausgeübt worden war. Zu diesem Zweck musste sich die Kommission teilweise auf die verfügbaren Fakten stützen, da die chinesische Regierung und die staatseigenen Banken sich geweigert hatten, Nachweise über den Entscheidungsfindungsprozess zu erbringen, der zu dem Vorzugskredit geführt hatte.

(178) Zur Durchführung dieser Untersuchung prüfte die Kommission zunächst Informationen über die drei staatseigenen Banken, die den spezifischen Fragebogen ausgefüllt hatten und für ein Treffen mit den Mitarbeitern der Kommission zur Verfügung standen.

3.5.1.1. Mitarbeitende staatseigene Banken

(179) Die folgenden vier staatseigenen Banken übermittelten eine Antwort auf den Fragebogen: EXIM, ABC, ICBC und BOC. Wie in Erwägungsgrund 150 erläutert, hat die EXIM jedoch ihre umfassende Satzung nicht vorgelegt, mit der Begründung, dass es sich um vertrauliche Informationen handele. Außerdem konnte die Kommission die übermittelten Informationen nicht überprüfen, da diese Banken lediglich dazu bereit waren, sich mit den Kommissionsbeamten in den Räumlichkeiten der chinesischen Regierung zu treffen, aber keinen Kontrollbesuch vor Ort in den Räumlichkeiten der Banken erlaubten.

Eigentumsverhältnisse und förmliche Indizien für die Kontrolle durch die chinesische Regierung

(180) Anhand der mit den Antworten auf den Fragebogen sowie während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung erlangten Informationen stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung mittelbar oder unmittelbar zu mehr als 50 % am Gesellschaftskapital dieser Finanzinstitute beteiligt war.

([16]) Siehe Erwägungsgrund 179 für die mitarbeitenden staatseigenen Banken und Erwägungsgrund 210 für die Namen und Daten der nicht mitarbeitenden staatseigenen Banken.

([17]) WT/DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), Bericht des Berufungsgremiums vom 11. März 2011, DS 379, Rn. 318. Siehe auch WT/DS436/AB/R (US — Carbon Steel (India)), Bericht des Berufungsgremiums vom 8. Dezember 2014, Rn. 4.9 bis 4.10, 4.17 bis 4.20 und WT/DS437/AB/R (United States — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), Bericht des Berufungsgremiums vom 18. Dezember 2014, Rn. 4.92.

(181) Aufgrund der förmlichen Indizien für die staatliche Kontrolle stufte die Kommission alle vier mitarbeitenden staatseigenen Banken als „wichtige staatseigenen Finanzinstitute“ ein. *Insbesondere heißt es in den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsräte wichtiger staatseigener Finanzinstitute“ (Interim Regulations on the Board of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions):* „Der in diesen Bestimmungen verwendete Begriff der wichtigsten staatseigenen Finanzinstitute bezieht sich auf staatseigene Policy Banken, Geschäftsbanken, Vermögensverwaltungsgesellschaften, Wertpapiergesellschaften, Versicherungsgesellschaften usw. (im Folgenden “staatseigene Finanzinstitute„), in die der Staatsrat Aufsichtsräte entsendet.“

(182) Der Aufsichtsrat der wichtigen staatseigenen Finanzinstitute wird nach den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsräte wichtiger staatseigener Finanzinstitute“ ernannt. Die Kommission stellte fest, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats nach den Artikeln 3 und 5 dieser Übergangsbestimmungen vom Staatsrat entsandt werden und diesem gegenüber rechenschaftspflichtig sind; dieser Umstand ist Ausdruck der institutionellen Kontrolle der Geschäftstätigkeit der mitarbeitenden staatseigenen Banken durch den Staat. Über diese allgemeingültigen Indizien hinaus hat die Kommission hinsichtlich der drei staatseigenen Banken Folgendes festgestellt:

EXIM

(183) Die EXIM wurde nach der vom Staatsrat herausgegebenen „Bekanntmachung über die Gründung der Export-Import Bank of China“ (Notice of Establishing Export-Import Bank of China) sowie der Satzung der EXIM gegründet und ist gemäß diesen Dokumenten tätig. Gemäß seiner Satzung ([18]) benennt der Staat das Management der EXIM unmittelbar. Der Aufsichtsrat wird vom Staatsrat im Einklang mit den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsräte wichtiger staatseigener Finanzinstitute“ (Staatsratsdekret Nr. 282) und anderen Gesetzen und Vorschriften ernannt und ist dem Staatsrat gegenüber verantwortlich.

(184) Die Satzung besagt auch, dass das Parteikomitee der EXIM eine führende und politische Schlüsselrolle spielt, damit die Politik und der weitreichende Einsatz der Partei und des Staates durch die EXIM umgesetzt werden. Die Parteiführung ist in alle Aspekte der Corporate Governance integriert.

(185) Die Satzung besagt ferner, dass sich die EXIM der Unterstützung der Entwicklung des Außenhandels und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit, der grenzüberschreitenden Investitionen, der „One Belt, One Road“-Initiative sowie der Zusammenarbeit in den Bereichen internationale Kapazitäten und Anlagenbau widmet. Ihr Tätigkeitsbereich umfasst kurz-, mittel- und langfristige Kredite in der genehmigten Form und im Einklang mit der Außenhandels- und „Going Out“-Politik des Staates, wie z. B. Exportkredite, Importkredite, kontrahierte ausländische Ingenieurkredite, ausländische Investitionskredite, chinesische Staatskredite für Auslandshilfe und Exportkredite für Käufer.

ABC

(186) Wie in Artikel 137 der Satzung von ABC dargelegt, kann die chinesische Regierung in ihrer Eigenschaft als Hauptanteilseigner mit einer Beteiligung von 79,62 % alle Mitglieder des Vorstands ernennen. Entsprechendes gilt nach Artikel 204 der Satzung für den Aufsichtsrat.

(187) Ferner entscheidet der Vorstand der Satzung der ABC zufolge über die Strategie und die Finanzplanung der Bank, trifft Investitionsentscheidungen, ernennt den Präsidenten und den Vorstandssekretär der Bank und ist für die Einrichtung und Überwachung des Risikomanagementsystems der Bank zuständig. Diese nicht erschöpfende Aufstellung der Zuständigkeiten verdeutlicht, dass der Staat die institutionelle Kontrolle über das Tagesgeschäft der ABC ausübt.

(188) Die Kommission stellte zudem fest, dass staatseigene Finanzinstitute, einschließlich ABC, ICBC und BOC, ihre Satzungen im Jahr 2017 geändert haben, um die Rolle der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden „KPCh“) auf der höchsten Entscheidungsebene der Banken zu stärken.

(189) Diese neue Satzung sieht vor, dass:

— der Vorsitzende des Vorstands dieselbe Person ist wie der Sekretär des Parteikomitees;

— die Aufgabe der KPCh darin besteht, die Umsetzung der Politik und der Leitlinien der KPCh und des Staates durch die Bank sicherzustellen und zu überwachen sowie eine Führungs- und Torwächterrolle bei der Personalauswahl (einschließlich des Top-Managements) zu übernehmen und

— dass die Stellungnahmen des Parteikomitees zu allen wichtigen Entscheidungen, die zu treffen sind, vom Vorstand eingeholt werden.

([18]) Die EXIM hat nur eine Kurzfassung ihrer Satzung, nicht aber die umfassende Fassung vorgelegt.

BOC

(190) Wie in Artikel 125 der Satzung dargelegt, kann die chinesische Regierung in ihrer Eigenschaft als Hauptanteilseignerin mit einer Beteiligung von 64,63 % sowohl die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder als auch die Vorstandsmitglieder ohne Geschäftsführungsbefugnis und somit den gesamten Vorstand der Bank ernennen.

(191) Ferner entscheidet der Vorstand der BOC nach der Satzung u. a. über die strategischen Grundsätze, die Geschäftspläne und wichtige Investitionspläne des Finanzinstituts und ist für die Ernennung und die Abberufung leitender Mitarbeiter (beispielsweise des Präsidenten und des Vorstandssekretärs, des Vizepräsidenten und anderer Mitarbeiter in höheren Führungspositionen) zuständig. Zudem entscheidet der Vorstand über die Umsetzung von Beschlüssen der Hauptversammlung und genehmigt die Corporate-Governance-Politik. Diese nicht erschöpfende Aufstellung der Zuständigkeiten verdeutlicht, dass der Staat die institutionelle Kontrolle über das Tagesgeschäft der BOC ausübt.

(192) Darüber hinaus gelten die in Erwägungsgrund 189 genannten neuen Bestimmungen über die Rolle der KPCh auch für die BOC:

— Beweise dafür, dass die Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten dieser Institute ausübte.

ICBC

(193) Wie in Artikel 115 der Satzung dargelegt, kann die chinesische Regierung in ihrer Eigenschaft als Hauptanteilseignerin mit einer Beteiligung von 69,31 % sowohl die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder als auch die Vorstandsmitglieder ohne Geschäftsführungsbefugnis und somit den gesamten Vorstand der Bank ernennen.

(194) Darüber hinaus beschließt das Board of Directors gemäß der Satzung der ICBC unter anderem den Geschäftsplan, den Investitionsvorschlag und die Entwicklungsstrategien der Bank, ernennt oder entlässt leitende Angestellte wie den Präsidenten und Vorstandssekretär, den Vizepräsidenten und andere Mitarbeiter in höheren Führungspositionen. Zudem entscheidet der Vorstand über die Umsetzung von Beschlüssen der Hauptversammlung und formuliert die grundlegenden Managementsysteme. Diese nicht erschöpfende Aufstellung der Zuständigkeiten verdeutlicht, dass der Staat die institutionelle Kontrolle über das Tagesgeschäft der ICBC ausübt.

(195) Die Kommission bemühte sich außerdem um Informationen dazu, ob die chinesische Regierung eine bedeutende Kontrolle über das Verhalten der vier mitarbeitenden staatseigenen Banken im Hinblick auf deren Kreditpolitik und deren Risikobewertung bei der Vergabe von Krediten an die Elektrofahrradindustrie ausübte. In diesem Zusammenhang wurden die folgenden Vorschriften berücksichtigt:

— Gesetz der VR China über Geschäftsbanken (Law of the PRC on Commercial Banks – im Folgenden „Bankengesetz"), Artikel 34;

— Allgemeine Vorschriften zur Kreditvergabe (General Rules on Loans), umgesetzt von der People's Bank of China, Artikel 15;

— Beschluss Nr. 40 des Staatsrates über die Verkündung und Umsetzung der Übergangsbestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur (im Folgenden „Beschluss Nr. 40");

— Durchführungsmaßnahmen der chinesischen Bankenaufsichtsbehörde (China Banking Regulatory Commission; im Folgenden „CBRC") für Verwaltungslizenzfragen für chinesisch finanzierte Geschäftsbanken (Verordnung der CBRC [2017] Nr. 1);

— Durchführungsmaßnahmen der CBRC für Verwaltungslizenzfragen im Zusammenhang mit ausländisch finanzierten Banken (Verordnung der CBRC [2015] Nr. 4);

— Verwaltungsmaßnahmen für die Qualifikation von Direktoren und Führungskräften von Finanzinstituten im Bankensektor (CBRC [2013] Nr. 3).

(196) Bei einer Überprüfung dieser Regelungswerke gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass Finanzinstitute in der VR China im Rahmen eines allgemeinen Rechtsumfelds tätig sind, in dem sie dazu angewiesen sind, sich bei Finanzentscheidungen aus den nachfolgenden Gründen an den industriepolitischen Zielen der chinesischen Regierung zu orientieren.

(197) Der öffentliche Auftrag der EXIM ist in der Bekanntmachung zur Gründung der Import Export Bank of China festgeschrieben und geht aus ihrer Satzung hervor.

(198) Generell gilt nach Artikel 34 des für alle in China tätigen Finanzinstitute maßgeblichen Bankengesetzes: „*Geschäftsbanken sind verpflichtet, ihre Kreditgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben*". Artikel 4 des Bankgesetzes besagt zwar: „*Die Geschäftsbanken üben nach geltendem Recht ihre Geschäftstätigkeit ohne Einmischung durch eine Einheit oder eine Person aus. Geschäftsbanken übernehmen selbstständig die zivilrechtliche Haftung mit dem gesamten Vermögen ihrer juristischen Person*"; die Untersuchung ergab allerdings, dass Artikel 4 des Bankengesetzes vorbehaltlich des Artikels 34 des Bankengesetzes angewendet wird, d. h. wenn der Staat eine Politik festlegt, setzen die Banken sie um und folgen den Anweisungen des Staates.

(199) Darüber hinaus sieht Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Kreditvergabe vor: *„Im Sinne der Förderung des Wachstums bestimmter Wirtschaftszweige und der wirtschaftlichen Entwicklung in einigen Gebieten können die zuständigen Dienststellen Kreditzinsen im Einklang mit der staatlichen Politik subventionieren“*.

(200) Die öffentlich zugänglichen Informationen bestätigten außerdem, dass die vorstehenden Bestimmungen in der Praxis angewandt werden. So wird im Jahresbericht 2016 der ICBC unter anderem erklärt, dass *„die Bank aktiv nationale Richtlinien umgesetzt, die angebotsorientierten Strukturreformen weiterhin unterstützt, […] die Schwerpunktprogramme der Regierung und bedeutende Bauvorhaben weiter gestützt und sich proaktiv auf die nationalen Entwicklungsstrategien zu den „vier Regionen“ (westliche, nordöstliche, östliche und zentrale Regionen) und den „drei Supporting Belts“ (der Initiative „Belt and Road“, die koordinierte Entwicklung der Region Beijing-Tianjin-Hebei und die Entwicklung der Wirtschaftszone am Yangtse-Strom) abgestimmt habe“* ([19]).

(201) Die Kommission stellte ferner fest, dass die chinesische Bankenaufsichtsbehörde (CBRC) über eine weitreichende Genehmigungsbefugnis in Bezug auf alle Aspekte der Verwaltung aller in der VR China niedergelassenen Finanzinstitute (einschließlich privater und ausländischer Finanzinstitute) verfügt, wie beispielsweise ([20]):

— Genehmigung der Ernennung aller Manager der Finanzinstitute sowohl am Hauptsitz als auch in den lokalen Niederlassungen. Die Genehmigung der Besetzung aller Führungsebenen durch die CBRC ist für alle Managementebenen obligatorisch, von den obersten Positionen bis hin zu den Niederlassungsleitern, und umfasst sogar Manager, die in ausländischen Niederlassungen ernannt werden, sowie Manager, die für Unterstützungsfunktionen verantwortlich sind (z. B. die IT-Manager); und

— eine sehr lange Liste von behördlichen Genehmigungen, einschließlich Genehmigungen zur Gründung von Zweigniederlassungen, zur Aufnahme neuer Geschäftsfelder oder zum Verkauf neuer Produkte, zur Änderung der Satzung der Bank, zum Verkauf von mehr als 5 % ihrer Aktien, für Kapitalerhöhungen, für Sitzverlegungen, für Änderungen der Organisationsform usw.;

— Das Bankengesetz ist rechtlich bindend. Der verbindliche Charakter der Fünfjahrespläne und des Beschlusses Nr. 40 wurde vorstehend in Abschnitt 3.1 erläutert. Der verbindliche Charakter der Regulierungsunterlagen der CBRC ergibt sich aus ihrer Kompetenz als Bankenaufsichtsbehörde. Der verbindliche Charakter anderer Dokumente wird durch die darin enthaltenen Überwachungs- und Bewertungsvorschriften belegt.

(202) Vor diesem Hintergrund stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung einen normativen Rahmen geschaffen hat, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Personen mit Leitungs- und Aufsichtsfunktionen einzuhalten hatten. Über diesen normativen Rahmen übte die chinesische Regierung somit in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Banken bei der Vergabe von Krediten an die Elektrofahrradindustrie aus.

(203) Die Kommission suchte ferner nach konkreten Beweisen für die bedeutende Ausübung der Kontrolle auf der Grundlage konkreter Kredite. Während der Untersuchung beharrten die mitarbeitenden staatseigenen Banken darauf, dass sie bei der Vergabe der fraglichen Kredite in der Praxis angemessene Richtlinien und Modelle zur Kreditrisikobewertung angewandt hätten.

(204) Konkrete Beispiele zu den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern wurden jedoch nicht gegeben. Wie ebenfalls in den Erwägungsgründen 144 bis 155 angegeben, weigerten sich die vier mitarbeitenden staatseigenen Banken aus regulatorischen und vertraglichen Gründen, Informationen, einschließlich ihrer spezifischen Kreditrisikobewertungen, über die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller zu liefern, obwohl die Kommission ihnen eine schriftliche Zustimmung dieser Hersteller zur Aufhebung ihrer Verschwiegenheitspflicht übermittelt hatte.

(205) In Ermangelung konkreter Belege für Bonitätsbeurteilungen durch die Banken prüfte die Kommission das gesamte in den Erwägungsgründen 195 bis 202 beschriebene Rechtsumfeld sowie das Verhalten der vier mitarbeitenden staatseigenen Banken im Hinblick auf die Vergabe von Krediten an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller. Dieses Verhalten stand offenbar im Widerspruch zu ihrer offiziellen Haltung, die sie während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung zum Ausdruck gebracht hatten, da sie in der Praxis keine Beweise dafür lieferten, dass sie auf der Grundlage gründlicher marktbasierter Risikobewertungen handeln.

(206) Die Kontrollbesuche ergaben, dass mit Ausnahme eines ausführenden Herstellers, der im UZ keine ausstehenden Bankkredite hatte, den vier verbleibenden Gruppen von in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Kredite zu Zinssätzen gewährt wurden, die nahe an der Bemessungsgrundlage der People's Bank of China (im Folgenden „PBOC“) oder den Interbankreferenzzinssätzen liegen, unabhängig von der Finanz- und Kreditrisikosituation der Unternehmen. Bei einem Vergleich mit den Zinssätzen, die den Risikoprofilen der vier in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller entsprochen hätten, ergibt sich somit, dass die Kredite zu

([19]) Jahresbericht 2016 der ICBC, S. 22.

([20]) Gemäß den Durchführungsmaßnahmen der CBRC für Verwaltungslizenzfragen für chinesisch finanzierte Geschäftsbanken (Verordnung der CBRC [2017] Nr. 1), den Durchführungsmaßnahmen der CBRC für Verwaltungslizenzfragen für ausländische Banken (Verordnung der CBRC [2015] Nr. 4), den Verwaltungsmaßnahmen für die Qualifikation von Direktoren und Führungskräften von Finanzinstituten des Bankensektors (CBRC [2013] Nr. 3).

Zinssätzen unterhalb der marktüblichen Zinssätze gewährt wurden. Darüber hinaus hatte ein in die Stichprobe einbezogener ausführender Hersteller am selben Tag, an dem fällige Kredite zurückgezahlt wurden, neue Kredite zu ähnlichen Konditionen erhalten, wie sie für die getilgten auferlegt worden waren. So funktionierte die Vereinbarung de facto als ein System von revolvierenden Krediten. Darüber hinaus nahmen drei der fünf in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller Bankakzepte gegen eine Standardgebühr von 0,05 % in Anspruch, unabhängig von der Finanz- und Kreditrisikosituation der Unternehmen.

(207) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Banken in Bezug auf ihre Kreditvergabepolitik und die Risikobewertung für die Elektrofahrradindustrie ausgeübt hat.

Schlussfolgerung zu den mitarbeitenden Finanzinstituten

(208) Die Kommission stellte fest, dass der oben erläuterte Rechtsrahmen mit Blick auf die Elektrofahrradbranche von den vier mitarbeitenden staatseigenen Finanzinstituten in Ausübung staatlicher Aufgaben angewendet wird und dass diese somit als öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sowie nach der einschlägigen Rechtsprechung der WTO handeln.

3.5.1.2. Nicht mitarbeitende staatseigene Banken

(209) Wie in Abschnitt 3.3 erläutert, hat keine der übrigen staatseigenen Banken, die Kredite an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller vergaben, den spezifischen Fragebogen beantwortet. Entsprechend den Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 141 bis 155 153 hat die Kommission daher beschlossen, anhand der verfügbaren Informationen zu prüfen, ob diese staatseigenen Banken als öffentliche Körperschaften anzusehen sind.

(210) Im Rahmen der Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China ([21]) stellte die Kommission fest, dass die folgenden Banken, die den fünf in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von ausführenden Herstellern dieser Untersuchung Kredite, Kreditlinien oder Bankakzepte gewährt hatten, sich ganz oder teilweise im Besitz des Staates selbst oder staatlicher juristischer Personen befanden: China Merchants Bank, Shangai Pudong Development Bank, Bank of Ningbo, Everbright bank, Bank of Communications, China Construction Bank, Bohai Bank und Citic Bank. Da keine Informationen übermittelt wurden, hat die Kommission in dieser Untersuchung die gleiche Schlussfolgerung gezogen.

(211) In Ermangelung gegenteiliger Informationen von den in Rede stehenden Finanzinstituten stellte die Kommission aus denselben Gründen, die bereits in Abschnitt 3.5.1.1 angeführt wurden, die Eigentümerschaft der chinesischen Regierung und die Kontrolle durch die chinesische Regierung aufgrund förmlicher Indizien fest. In Ermangelung dem entgegenstehender Beweise wird insbesondere davon ausgegangen, dass die mit der Leitung und der Aufsicht betrauten Personen in den nicht mitarbeitenden staatseigenen Banken ebenso wie in den mitarbeitenden staatseigenen Banken von der chinesischen Regierung ernannt werden und dieser rechenschaftspflichtig sind.

(212) In Bezug auf die sinnvolle Ausübung der Kontrolle und in Ermangelung anderer Informationen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Feststellungen zu den vier mitarbeitenden Finanzinstituten auch für das nicht mitarbeitende staatseigene Finanzinstitut repräsentativ sind. Der in Abschnitt 3.5.1.1 untersuchte normative Rahmen findet in gleicher Weise auch auf diese Finanzinstitute Anwendung. Mangels gegenteiliger Hinweise und auf der Grundlage der verfügbaren Informationen gilt das Fehlen konkreter Nachweise für Kreditwürdigkeitsprüfungen daher in gleicher Weise wie bei den vier mitarbeitenden staatseigenen Banken.

(213) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die meisten der den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gewährten Kreditverträge vergleichbare Bedingungen hatten und dass die vereinbarten Zinssätze ebenfalls ähnlich waren und sich teilweise mit den Zinssätzen der vier mitarbeitenden staatseigenen Banken überschnitten.

(214) Die Kommission war daher der Auffassung, dass die Feststellungen für die mitarbeitenden staatseigenen Banken die gemäß Artikel 28 der Grundverordnung für die Bewertung der anderen staatseigenen Banken verfügbaren Fakten darstellten, da die Kreditbedingungen und -zinsen ähnlich und die drei überprüften Finanzinstitute repräsentativ waren.

(215) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die anderen staatseigenen Banken, die einem der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller Kredite gewährt hatten, allesamt öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 3 und Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung sind.

([21]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55, Erwägungsgrund 132.

3.5.1.3. Schlussfolgerungen zu staatseigenen Finanzinstituten

(216) Aufgrund der erläuterten Erwägungen stellte die Kommission fest, dass alle staatseigenen chinesischen Finanzinstitute, die Kredite an die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen mitarbeitender ausführender Hersteller vergeben hatten, öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 3 und Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung sind.

(217) Selbst wenn die staatseigenen Finanzinstitute nicht als öffentliche Körperschaften anzusehen wären, können sie aus den gleichen Gründen wie in den Erwägungsgründen 218 bis 222 als von der chinesischen Regierung mit der Wahrnehmung von Aufgaben betraut und angewiesen gelten, die normalerweise der Regierung im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung obliegen. Somit würde ihr Verhalten in jedem Fall der chinesischen Regierung zugerechnet werden, wie in Abschnitt 3.5.1 erläutert.

3.5.2. *Beauftragung und Leitung von privaten Finanzinstituten und Instituten, deren Eigentumsverhältnisse nicht bekannt sind*

(218) Die folgenden Finanzinstitute wurden auf der Grundlage öffentlich verfügbarer Informationen als Privatunternehmen eingestuft: Mizuho Bank (und Mizuho Corporate Bank), Bank of Tokyo Mitsubishi UF und Minsheng Bank. Bei den folgenden Finanzinstituten konnte die Kommission in Ermangelung der Mitarbeit und ausreichender öffentlich verfügbarer Informationen nicht feststellen, ob sie sich in staatlichem oder privatem Besitz befanden: Zhejiang Jinhua Chengtai Rural Commerce Bank, Zhejiang Yongkang Rural Commerce Bank und Pufa Bankwere. Nach einem konservativen Ansatz hat die Kommission letztere in der gleichen Weise analysiert wie private Finanzinstitute, die im Folgenden als „private Finanzinstitute" bezeichnet werden. Die Kommission untersuchte, ob diese privaten Finanzinstitute im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung betraut oder angewiesen worden waren, in der Elektrofahrradbranche Subventionen zu gewähren.

(219) Laut dem Bericht des WTO-Berufungsgremiums „United States – Countervailing Zoll investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea" ([22]) liegt eine „Betrauung" dann vor, wenn eine Regierung einer privaten Einrichtung Verantwortung überträgt, während eine „Anweisung" dann gegeben ist, wenn die Regierung Autorität über eine private Einrichtung ausübt. In beiden Fällen greift die Regierung auf eine private Einrichtung als Vertreter zur Durchführung der finanziellen Beihilfe zurück, und *„in den meisten Fällen würde man erwarten, dass eine Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle eine gewisse Form der Bedrohung oder eines Anreizes umfasst"* ([23]). Gleichzeitig gestattet es Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung den Mitgliedstaaten nicht, Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Waren zu ergreifen, *„wenn die Regierung lediglich allgemeine Regulierungsbefugnisse ausübt"* ([24]) bzw. wenn ein staatlicher Eingriff *„allein aufgrund der gegebenen tatsächlichen Umstände und der Ausübung der Wahlfreiheit der Akteure auf diesem Markt zu einem bestimmten Ergebnis führen kann oder auch nicht"* ([25]). Betrauen und Anweisen implizierten dagegen *„eine aktivere Rolle der Regierung als einfach nur eine begünstigende"* ([26]).

(220) Der in den Erwägungsgründen 195 bis 202 erörterte normative Rahmen für die Elektrofahrradindustrie gilt für alle Finanzinstitute in der VR China, einschließlich privater Finanzinstitute. Um dies zu veranschaulichen, umfassen das Bankengesetz und die verschiedenen Verordnungen der CBRC alle chinesisch finanzierten und ausländisch investierten Banken unter der Leitung der CBRC.

(221) Darüber hinaus ergab die Untersuchung, dass die Mehrheit der Kreditverträge der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ähnliche Bedingungen aufwies und dass die von den privaten Finanzinstituten angegebenen Zinssätze in den meisten Fällen ähnlich waren und sich teilweise mit den von den staatseigenen Finanzinstituten angegebenen Zinssätzen überschnitten.

(222) Da von den privatwirtschaftlichen Finanzinstituten keine anderweitigen Informationen vorgelegt wurden, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass hinsichtlich der Elektrofahrradindustrie alle Finanzinstitute (einschließlich der privatwirtschaftlichen Finanzinstitute), die in China unter Aufsicht der CBRC tätig sind, im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv erster Gedankenstrich der Grundverordnung, vom Staat betraut oder angewiesen wurden, staatliche Aufgaben wahrzunehmen und Kredite zu vergünstigten Zinssätzen an die Elektrofahrradindustrie zu vergeben.

(223) Im Anschluss an die Unterrichtung widersprachen mehrere interessierte Parteien der Sichtweise, dass die chinesischen Privatbanken von der chinesischen Regierung „betraut" oder „angewiesen" wurden.

([22]) WT/DS/296 (DS296 United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea), Bericht des Berufungsgremiums vom 21. Februar 2005, Rn. 116.
([23]) Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 116.
([24]) Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 115.
([25]) Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 114, in Übereinstimmung mit dem diesbezüglichen Bericht des Panels, DS 194, Rn. 8.31.
([26]) Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 115.

(224) Zum einen führte eine Partei an, dass trotz Artikel 34 des chinesischen Bankengesetzes, auf den in Erwägungsgrund 198 verwiesen wird, die Banken nicht von Rechts wegen dazu gezwungen seien, sich an den industriepolitischen Zielen der chinesischen Regierung zu orientieren. Sie machten geltend, dass es sich bei Artikel 34 um eine allgemeine Aussage ohne praktische Bedeutung handele und dass die staatliche Industriepolitik lediglich eine führende, jedoch keine entscheidende Rolle spiele. Dieselbe Partei verwies auch auf Artikel 41 des chinesischen Bankengesetzes zur Stützung ihres Arguments, die chinesische Regierung könne Privatbanken nicht zu bestimmten Handlungsweisen zwingen. Ferner wiesen sie zurück, dass der in Erwägungsgrund 221 ausgeführte Umstand, wonach „die von den privaten Finanzinstituten angegebenen Zinssätze in den meisten Fällen ähnlich waren und sich teilweise mit den von den staatseigenen Finanzinstituten angegebenen Zinssätzen [überschnitten]", einen stichhaltigen Hinweis auf Betrauung oder Anweisung lieferte. Zusammenfassend führte die Partei an, dass die verfügbaren Beweise als Beleg für Betrauung oder Anweisung nicht ausreichten.

(225) Zum anderen machte die Partei geltend, dass die in Erwägungsgrund 200 erläuterte Genehmigungsbefugnis der CBRC in Bezug auf die Ernennung von Führungskräften und auf Verwaltungsmaßnahmen keine ausdrückliche oder bestätigende Delegations- oder Anweisungshandlung zum Ergebnis habe.

(226) Drittens führte dieselbe Partei an, dass die bloße Tatsache, dass private Parteien nicht in einer kommerziell vernünftigen Art und Weise handeln, nicht ausreichte, um hieraus Betrauung oder Anweisung abzuleiten.

(227) Viertens führten mehrere interessierte Parteien an, dass die Kommission keine Einzelbeurteilung nach Finanzinstitut durchgeführt habe und der Nachweis einer Betrauung oder Anweisung eine Überprüfung bei den betreffenden Finanzinstituten voraussetze.

(228) Abschließend brachte eine Partei hervor, dass die Kommission die Begriffe „Betrauung" und „Anweisung" miteinander verwechselt habe.

(229) In Bezug auf das erste, zweite und dritte Vorbringen möchte die Kommission in Erinnerung rufen, dass es Zusammenarbeit weder von Seiten der Finanzinstitute noch der chinesischen Regierung gegeben hat und folglich keine Beweise oder abweichende Angaben vorgelegt worden sind, die den in den Erwägungsgründen 175 bis 222 gezogenen Schlussfolgerungen zuwiderliefen. So muss das chinesische Bankengesetz vor dem Hintergrund der Gesamtheit der vorliegenden Belege geprüft werden, die darauf hindeutet, dass diese Äußerungen mehr als nur Ermunterungen zur Förderung darstellten. Ebenso konnte im Hinblick auf das vierte Vorbringen angesichts der fehlenden Mitarbeit keines der Finanzinstitute einer Einzelbeurteilung unterzogen werden. Überdies widersprechen die von den chinesischen Banken bereitgestellten öffentlich zugänglichen Informationen der Behauptung, dass es für Betrauung oder Anweisung keinen Beleg gebe und die chinesische Regierung Privatbanken nicht zu irgendwelchen Handlungsweisen zwingen könne. Tatsächlich werden diese Privatbanken von der chinesischen Regierung dazu angewiesen, durch die Vergabe von Vorzugskrediten zur Erreichung des ordnungspolitischen Ziels der Unterstützung bestimmter geförderter Sektoren beizutragen. Überdies ist mangels gegenteiliger Informationen die Kommission, wie in Erwägungsgrund 221 dargelegt, zu dem Urteil gelangt, dass Privatbanken ähnliche Konditionen und Zinssätze anwenden, wie sie von öffentlichen Banken erhoben wurden. Dies liefert einen Hinweis darauf, dass Privatbanken der staatlichen Kreditvergabepolitik Folge leisteten, die im Bankengesetz und den verschiedenen Verordnungen der CBRC verankert sind. Schließlich wurde das Vorbringen, die Kommission habe die Begriffe „Betrauung" und „Anweisung" miteinander verwechselt, weder auf Belege gestützt noch näher erläutert. Die Kommission merkte allerdings an, dass die für „Betrauung" und „Anweisung" geltenden Standards einander nicht ausschließen, da der Staat sich in beiden Fällen zur Leistung einer finanziellen Zuwendung eine private Einrichtung als Mittler zunutze macht. Daher müssten diese Vorbringen zurückgewiesen werden.

3.5.3. *Spezifität*

(230) Wie in den Erwägungsgründen 195 bis 202 erläutert, werden die Finanzinstitute durch mehrere regulatorische Dokumente, die sich ausdrücklich auf Unternehmen der Elektrofahrradindustrie beziehen, angewiesen, diesen Unternehmen Kredite zu Vorzugszinssätzen zu gewähren. Durch diese Unterlagen ist belegt, dass die Finanzinstitute Kredite zu Sonderbedingungen nur an eine begrenzte Zahl von Wirtschaftszweigen/Unternehmen vergeben, die im Einklang mit der jeweiligen Politik der chinesischen Regierung stehen.

(231) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass Subventionen in Form von Krediten zu Sonderbedingungen nicht generell verfügbar, sondern spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind. Zudem legte keine der interessierten Parteien Beweise dafür vor, dass die Vergabe von Krediten zu Sonderbedingungen auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruht.

(232) Im Anschluss an die Unterrichtung wandten mehrere interessierte Parteien ein, dass Vorzugskredite nicht allein der Elektrofahrradindustrie gewährt würden und die Vergabe nicht als anfechtbar angesehen werden sollte. Sie führte an, dass die Kommission den Nachweis der Spezifizität auf Grundlage von eindeutigen Beweisen schuldig geblieben sei. Eine dieser Parteien führte ferner an, dass im 13. Fünfjahresplan neben Elektrofahrrädern ein breites Spektrum an weiteren Branchen erwähnt sei und dass dieser Plan keine Subventionen festlegte oder zu solchen Anweisungen lieferte, sondern lediglich Anreize für die Entwicklung der darin erwähnten Branchen enthielte. Diese Partei machte zudem geltend, dass hieraus nicht der Schluss gezogen werden könne, dass die Banken zur Gewährung von Krediten zu vergünstigten Zinssätzen verpflichtet wären.

(233) Die Kommission möchte daran erinnern, dass erstens – wie in Erwägungsgrund 220 dargelegt – der normative Rahmen die Elektrofahrradindustrie betreffend für alle Finanzinstitute in der VR China gilt und unter anderem Folgendes vorsieht: *Geschäftsbanken sind verpflichtet, ihre Kreditgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben*. Zweitens, wie in den Erwägungsgründen 96 bis 139 dargelegt, sind in den Bestimmungen nicht nur des 13. Fünfjahresplans, sondern auch einer Anzahl weiterer staatlicher Pläne konkrete Maßnahmen der Regierung vorgesehen, die auf die Unterstützung der Elektrofahrradindustrie zielen. Des Weiteren handelte es sich aufgrund der mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung und der Finanzinstitute hierbei um die einzigen zugänglichen Informationen, auf deren Grundlage die Kommission ihre Schlussfolgerungen aufgrund des Artikels 28 der Grundverordnung ziehen konnte. Zudem legte keine der interessierten Parteien Belege zur Stützung dieser Einwände vor. Schließlich merkte die Kommission an, dass der 13. Fünfjahresplan bei einer Prüfung vor dem Hintergrund seines eigentlichen Kontextes nicht als bloßes Setzen von Anreizen angesehen werden kann; ebenso beschränken sich die damit verfolgten ordnungspolitischen Förderungsziele nicht auf eine Mehrzahl der Branchen in China, sondern konkret auf spezifische Branchen. Daher wurden die Einwände zurückgewiesen.

3.5.4. *Vorteil und Berechnung der Höhe der Subvention*

(234) Für die Berechnung der Höhe der anfechtbaren Subvention bewertete die Kommission den den Begünstigten im Untersuchungszeitraum erwachsenen Vorteil. Nach Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Zinsbetrag, den das Unternehmen für den präferenziellen Kredit bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für einen vergleichbaren Kredit auf dem freien Markt zu zahlen hätte.

(235) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission eine Reihe von Spezifitäten des chinesischen Elektrofahrradmarktes fest. Wie in den Abschnitten 3.5.1 bis 3.5.3 erläutert, sind die von chinesischen Finanzinstituten gewährten Kredite Ausdruck eines erheblichen staatlichen Eingreifens und wurden nicht zu den Zinssätzen vergeben, die auf einem funktionierenden Markt normalerweise gewährt würden.

(236) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller unterscheiden sich hinsichtlich ihrer allgemeinen Finanzlage. Allen kamen im Untersuchungszeitraum unterschiedliche Formen von Krediten zugute, die sich etwa im Hinblick auf die Laufzeiten, die Sicherheitsleistungen, die Garantien und andere Vergabebedingungen unterschieden. Aus diesen beiden Gründen wurden den ausführenden Herstellern je nach den erhaltenen Kreditpaketen jeweils unterschiedliche Zinssätze gewährt.

(237) Die Kommission bewertete die Finanzlage der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils einzeln, um diesen Besonderheiten Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang wandte die Kommission die Berechnungsmethode für die Vergabe von Vorzugskrediten an, die im Rahmen der Antisubventionsuntersuchung für warmgewalzte Flacherzeugnisse mit Ursprung in der VR China ([27]) festgelegt und in den folgenden Erwägungsgründen erläutert wurde. Anschließend berechnete die Kommission den Vorteil, der den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils durch die Vergabe von Krediten zu Sonderbedingungen erwachsen ist, und rechnete den ermittelten Vorteil der betroffenen Ware zu.

3.5.4.1. Ratings

(238) In der Antisubventionsuntersuchung zu warmgewalzten Flacherzeugnissen mit Ursprung in der VR China ([28]) stellte die Kommission bereits fest, dass die inländischen Ratings, die chinesischen Unternehmen erteilt wurden, nicht zuverlässig waren, und zwar auf der Grundlage einer vom Internationalen Währungsfonds (im Folgenden „IWF“) veröffentlichten Studie ([29]), die eine Diskrepanz zwischen internationalen und chinesischen Ratings ergab, was mit den Ergebnissen dieser Untersuchung zu den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern bestätigt wird. Tatsächlich werden nach Angaben des IWF über 90 % der chinesischen Anleihen von lokalen Ratingagenturen mit AA bis AAA bewertet. Dies ist nicht mit anderen Märkten wie dem Unionsmarkt oder den USA vergleichbar. So verfügen beispielsweise weniger als 2 % der Unternehmen auf dem US-Markt über solch erstklassige Bewertungen. Chinesische Ratingagenturen sind demnach stark auf das oberste Ende der Rating-Skala ausgerichtet. Sie verfügen über sehr breite Rating-Skalen und neigen dazu, Anleihen mit deutlich unterschiedlichen Ausfallrisiken in einer umfassenden Rating-Kategorie zu bündeln. ([30])

(239) Darüber hinaus wenden ausländische Ratingagenturen wie Standard and Poor's und Moody's typischerweise eine Anhebung des Baseline-Ratings des Emittenten an, die auf einer Schätzung der strategischen Bedeutung des

([27]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55, Kapitel 3.4.4, Erwägungsgründe 152 bis 244.
([28]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.
([29]) IMF Working Paper „Resolving China's Corporate Debt Problem“ (Arbeitspapier des IWF zur Lösung des Problems der Unternehmensverschuldung), Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak und Philippe Wingender, Jiangyan, Oktober 2016, WP/16/203.
([30]) Livingston, M. Poon, W.P.H. und Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry* (Sind chinesische Kreditratings relevant? – Eine Studie über den chinesischen Anleihemarkt und die Kredit-Rating-Branche), im Journal of Banking & Finance, S. 24.

Unternehmens für die chinesische Regierung und der Stärke jeder impliziten Garantie bei der Bewertung chinesischer Anleihen im Ausland basiert. ([31]) Eine weitere internationale Ratingagentur, Fitch, weist beispielsweise bei Bedarf klar darauf hin, dass solche Garantien ein wichtiger Faktor für ihre Ratings chinesischer Unternehmen sind. ([32])

(240) Während der Untersuchung stieß die Kommission auf weitere Informationen, die diese Analyse ergänzen. Zunächst stellte die Kommission fest, dass der Staat Einfluss auf den Rating-Markt nehmen kann, da sich die Ratingagenturen zumindest teilweise in staatlichem Besitz befinden. So gab es laut zwei im Jahr 2016 veröffentlichten Studien rund 12 auf dem chinesischen Markt tätige Ratingagenturen, von denen sich die meisten in staatlichem Besitz befinden. Insgesamt waren 60 % aller bewerteten Unternehmensanleihen in China von einer staatseigenen Ratingagentur bewertet worden ([33]).

(241) Die chinesische Regierung bestätigte, dass im UZ 12 Ratingagenturen auf dem chinesischen Anleihemarkt tätig waren, darunter zehn inländische Ratingagenturen. Es gab auch zwei chinesisch-ausländische gemeinschaftliche Kreditratingagenturen.

(242) Darüber hinaus besteht kein freier Zugang zum chinesischen Rating-Markt. Es handelt sich im Wesentlichen um einen geschlossenen Markt, da Rating-Agenturen von der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde „China Securities Regulatory Commission" (im Folgenden „CSRC") oder der PBOC genehmigt werden müssen, bevor sie ihren Betrieb aufnehmen können. ([34]) Im Untersuchungszeitraum durften ausländische Ratingagenturen als solche nicht auf dem chinesischen Inlandsmarkt tätig sein, da der Rating-Markt in die „eingeschränkte" Kategorie des „Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment" (Branchenkatalog zur Steuerung von Auslandsinvestitionen) aufgenommen wurde und ausländischen Rating-Agenturen inländische Anleihen-Ratings untersagt waren. Die PBOC kündigte Mitte des Jahres 2017 an, dass ausländische Ratingagenturen unter bestimmten Bedingungen Ratings auf einem Teil des inländischen Anleihemarktes durchführen dürften, was jedoch während des Untersuchungszeitraums noch nicht galt. ([35]) In der Zwischenzeit haben ausländische Agenturen jedoch mit einigen lokalen Rating-Agenturen Joint-Ventures gegründet, die die Bonität von inländischen Anleiheemissionen überprüfen. Diese Ratings folgen jedoch chinesischen Rating-Skalen und sind daher, wie bereits erwähnt, nicht mit internationalen Ratings vergleichbar.

(243) Darüber hinaus ergab die Untersuchung, dass die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ihre Ratings, falls vorhanden, nur von ihren kreditgebenden Banken und nicht von einer Ratingagentur erhalten hatten.

(244) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 beschriebenen Situation kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Ratings keine zuverlässige Bewertung des Kreditrisikos des Basiswerts liefern.

Giant Group

(245) Im Rahmen der laufenden Untersuchung bestand die Giant Group in China aus einem ausführenden Hersteller und drei Unternehmen, die Eingangsmaterialien lieferten. Darüber hinaus produzierte ein verbundenes Unternehmen in China Elektrofahrräder, exportierte die betroffene Ware jedoch nicht in den EU-Markt. Andere Unternehmen der Gruppe wurden bei dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie nicht an der Herstellung und dem Vertrieb von Elektrofahrrädern beteiligt waren. Der Hauptsitz der Gruppe befindet sich in Taiwan, und es gibt keine Holdinggesellschaft in China, die die Kontrolle über alle in der VR China tätigen Unternehmen ausübt.

([31]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. und Neelakantan, U. (2017). *China's broken promises: why it is not a market-economy* (Chinas gebrochene Versprechungen: Warum China keine Marktwirtschaft ist), Wiley Rein LLP, S. 68.

([32]) Konkretes Beispiel: siehe Reuters (2016). *Fitch Rates Shougang's USD Senior Notes Final „A-"* (Fitch bewertet die US-Dollar Senior Notes von Shougang endgültig mit „A-"), https://www.reuters.com/article/idUSFit982112, (Zugriff am 21. Oktober 2017).

([33]) Lin, L.W. und Milhaupt, C.J. (2016). *Bonded to the State: A Network Perspective on China's Corporate Debt Market* (Eine Netzwerk-Perspektive auf den chinesischen Markt für Unternehmensanleihen). Columbia Law and Economics Arbeitspapier Nr. 543, S. 20; Livingstone, M. Poon, W.P.H. und Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry* (Sind chinesische Kreditratings relevant? – Eine Studie über den chinesischen Anleihemarkt und die Kredit-Rating-Branche), im Journal of Banking & Finance, S. 9.

([34]) Siehe vorläufige von der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde erlassene Maßnahmen zur Verwaltung des Rating-Geschäfts in Bezug auf den Wertpapiermarkt, Verordnung der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde [2007] Nr. 50, 24. August 2007, und Bekanntmachung der People's Bank of China bezüglich der Qualifikationen der China Cheng Xin Securities Rating Co., Ltd. und anderer Institutionen, die im Bereich des Unternehmensanleihe-Ratings tätig sind, Yinfa [1997] Nr. 547, 16. Dezember 1997.

([35]) Siehe „Announcement of PBOC on Issues concerning the Credit Rating Business Carried out by Credit Rating Agencies on the Interbank Bond Market" (Bekanntmachung der PBoC zu Fragen des Rating-Geschäfts von Rating-Agenturen auf dem Interbanken- und Bondmarkt), in Kraft seit dem 1. Juli 2017.

(246) Die Giant Group erschien ihrer Finanzbuchführung zufolge allgemein als rentables Unternehmen. Der ausführende Hersteller der Giant Group erzielte im Untersuchungszeitraum Gewinne, verzeichnete aber im Jahr 2014 Verluste. Zwei weitere untersuchte Unternehmen der Gruppe mussten im Untersuchungszeitraum ebenfalls Verluste verbuchen. Die anderen finanziellen Indikatoren (beispielsweise die Schulden- oder die Zinsdeckungsquote) deuteten nicht auf erhebliche Strukturprobleme im Hinblick auf die Schuldentilgungsfähigkeit dieser Unternehmen hin. Die Giant Group hat von chinesischen Finanzinstituten auf RMB, USD, EUR und JPY lautende Kredite erhalten. Darüber hinaus erhielt sie von drei Banken die notwendigen Mittel durch Bankakzepte.

(247) Die Ratings, die der ausführende Hersteller der Giant Group der Kommission vorgelegt hatte, stammten nicht von anerkannten Ratingagenturen, sondern wurden lediglich von chinesischen staatseigenen Finanzinstituten erteilt. Diese Ratings variierten im Untersuchungszeitraum zwischen AA+ und BBB+. Angesichts der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 genannten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings und in Ermangelung von Ratings durch Ratingagenturen kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Ratings nicht zuverlässig sind.

(248) Wie bereits in Abschnitt 3.5.1 dargelegt, haben die chinesischen Kreditinstitute keine Bonitätsbeurteilung vorgenommen. Um den Vorteil festzustellen, musste die Kommission daher prüfen, ob die Zinssätze für die Kredite, die der Giant Group gewährt worden waren, den marktüblichen Zinssätzen entsprachen.

(249) In Ermangelung zuverlässiger und einheitlicher Ratings für die Giant Group und der in Erwägungsgrund 246 dargelegten spezifischen Rentabilitätssituation gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die finanzielle Gesamtsituation der Gruppe einem BB-Rating entspricht, dem höchsten Rating, das nicht mehr als „Investment-Grade“ eingestuft wird. „Investment-Grade“ bedeutet, dass die Kreditratingagentur bei Anleihen des betreffenden Unternehmens die Wahrscheinlichkeit, dass das Unternehmen seinen Zahlungsverpflichtungen nachkommt, als so hoch bewertet, dass Banken in dieses Unternehmen investieren dürfen. Daher wurden Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung einer geeigneten Bemessungsgrundlage herangezogen.

(250) Um den marktüblichen Zinssatz zu ermitteln, wurde anschließend die zu erwartende Prämie für Anleihen von Unternehmen mit diesem Rating (BB) auf den Standardzinssatz der PBOC angewendet.

(251) Dieser Aufschlag wurde durch Berechnung des relativen Spreads zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit BB-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Der so berechnete relative Spread wurde zu der Bemessungsgrundlage hinzugerechnet, die die PBOC am Tag der Gewährung des Kredits für die Laufzeit des in Rede stehenden Kredits gewährt hatte ([36]). Die entsprechende Berechnung wurde einzeln für jeden dem Unternehmen gewährten Kredit vorgenommen.

(252) Für auf Fremdwährung lautende Kredite in der VR China ergibt sich im Hinblick auf Marktverzerrungen und das Fehlen stichhaltiger Ratings dasselbe Bild, da diese Kredite von denselben chinesischen Finanzinstituten gewährt werden. Daher wurden, wie bereits zuvor festgestellt, Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung einer geeigneten Bemessungsgrundlage herangezogen.

(253) Im Anschluss an die Unterrichtung focht die Giant Group die Anwendung des BB-Ratings als Bemessungsgrundlage für die finanzielle Gesamtsituation der Unternehmensgruppe an. Sie brachte vor, dass die Kommission vor der Unterrichtung nicht darauf hingewiesen habe, dass es eine Anforderung geben würde, dass ausschließlich von unabhängigen, hierauf spezialisierten Rating-Agenturen wie Standard & Poor's, Moody's oder auch Fitch ausgestellte Ratings annehmbare Beweismittel darstellten, und sie zu keinem Zeitpunkt die Vorlage solcher Beweismittel angefordert habe. Giant führte des Weiteren an, dass die gewählte Bemessungsgrundlage die in China gegebenen Marktbedingungen widerspiegeln sollte und brachte vor, dass eine besser geeignete Bemessungsgrundlage auf Taiwan oder auch Hongkong basieren sollte. Giant brachte überdies vor, dass die Kommission es versäumt habe, hinreichend zu erläutern, warum der Unternehmensgruppe trotz ihrer positiven Indikatoren kein Investment-Grade-Rating zugebilligt wurde, und merkte an, dass die Angaben zur Kreditwürdigkeit der Unternehmensgruppe – als globaler Konzern mit am Taiwan Stock Exchange notierter Muttergesellschaft – öffentlich zugänglich seien.

(254) Wie in den Erwägungsgründen 238 bis 244 dargelegt wird, ergab die Untersuchung, dass die chinesischen Ratings keine zuverlässige Abschätzung des Kreditrisikos des Basiswerts liefern. Ebenso wenig vermochte das Unternehmen im Verlaufe der Untersuchung zuverlässige und einheitliche Ratings vorzulegen. Wie bereits erwähnt, war es der Kommission angesichts der fehlenden Mitarbeit vonseiten der Finanzinstitute nicht möglich, die Zuverlässigkeit der von diesen praktizierten Rating-Verfahren unter anderem gegenüber dem betreffenden ausführenden Hersteller zu überprüfen. Daher gelangte die Kommission zu der Überzeugung, dass es zweckdienlich ist, die BB-Bemessungsgrundlage zu verwenden, wie in den Erwägungsgründen 245 bis 252 erläutert. Daher wurde diesem Vorbringen nicht gefolgt. Diesbezüglich wird daran erinnert, dass der an die

([36]) Bei festverzinslichen Krediten. Bei Krediten mit variablem Zinssatz wurde die Bemessungsgrundlage der PBOC im UZ zugrunde gelegt.

ausführenden Hersteller übersandte Fragebogen zwar die Anforderung zur Mitteilung des Ratings enthielt und die Unternehmen aufgefordert waren, innerhalb der gesetzten Frist lückenlose Angaben zu machen, worauf auch im Fragebogen ausdrücklich hingewiesen wurde. Indes wurden keine Angaben zur Kreditwürdigkeit des Unternehmens über diejenigen hinaus übermittelt, die von der Kommission bereits ausgewertet worden waren. Die Behauptung, die Kommission habe diese Informationen zu keinem Zeitpunkt angefordert, wurde daher auch zurückgewiesen.

(255) Das Vorbringen, dass die Kommission ein auf Taiwan oder Hongkong beruhendes Rating hätte wählen sollen, fußt offenbar auf der Prämisse, dass als Bemessungsgrundlage für die Zinssätze die USA gedient hätten. Diese Prämisse trifft nicht zu. Wie ausführlich in Erwägungsgrund 251 erläutert wird, wurde der relative Spread – und nicht der Zinssatz als solcher – zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit BB-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Auch ist, wie in Erwägungsgrund 293 näher erläutert wird, dieser relative Spread länderneutral. Daher wurde diesem Vorbringen nicht gefolgt.

Jinhua Vision Group

(256) Im Rahmen der laufenden Untersuchung bestand die Jinhua Vision Group aus zwei ausführenden Herstellern, von denen einer seine Tätigkeit im UZ einstellte, und einem Unternehmen, das den ausführenden Herstellern Eingangsmaterialien lieferte. Andere Unternehmen der Gruppe wurden bei dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie nicht an der Herstellung und dem Vertrieb von Elektrofahrrädern beteiligt waren. Der Hauptsitz der Gruppe befindet sich in Jinhua, China.

(257) Die beiden ausführenden Hersteller der Jinhua Vision Group meldeten unterschiedliche Ertragslagen. Die Jinhua Vision Co., Ltd. war während des UZ im Allgemeinen rentabel, während die Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. im Jahr 2017 Verluste aufwies und ihren Betrieb im Jahr 2018 einstellte. Auch andere finanzielle Indikatoren (beispielsweise die Schuldendeckungsquote) deuteten nicht auf erhebliche Strukturprobleme im Hinblick auf die Schuldentilgungsfähigkeit dieser Unternehmen hin. Die beiden ausführenden Hersteller der Jinhua Vision Group hatten von chinesischen Finanzinstituten auf RMB lautende Kredite erhalten.

(258) Die Kommission stellte fest, dass Jinhua Vision Co. Ltd. von beiden Finanzinstituten, die ihr Kredite gewährten (von denen eines im staatlichen Besitz ist), ein A-Rating erhalten hatte. Darüber hinaus hat die Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. von einem der staatseigenen Finanzinstitute, die Kredite an die Jinua Vision Co., Ltd. gewährten, ein BBB+-Rating erhalten und von einem anderen Finanzinstitut ein A-Rating. Angesichts der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 genannten allgemeinen Verzerrungen chinesischer Ratings und der in Erwägungsgrund 257 dargelegten spezifischen Rentabilität kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Ratings nicht zuverlässig sind.

(259) Folglich war die Kommission der Ansicht, dass die finanzielle Gesamtsituation der Gruppe die Anwendung der allgemeinen Bemessungsgrundlage rechtfertigt, wonach sie die höchste Einstufung des „Non-Investment-Grade" erhielt, wie in den Erwägungsgründen 248 bis 252 erläutert wird. Daher wurden Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung einer geeigneten Bemessungsgrundlage herangezogen.

(260) Im Anschluss an die Unterrichtung focht die Jinhua Vision Group ebenso wie CCCME, (Letztere ganz allgemein) die Verwendung des Ratings BB als Bemessungsgrundlage für die finanzielle Gesamtsituation der Unternehmensgruppe an. Sie brachte vor, dass es unsinnig sei, BB-bewertete Unternehmensanleihen zur Festlegung einer geeigneten Bemessungsgrundlage heranzuziehen, ohne dabei die Finanzlage des Unternehmens in angemessener Weise zu würdigen.

(261) Der ausführende Hersteller legte keine weitergehenden Beweismittel vor, die für ein abweichendes Rating sprächen. Daher wurde dieses Argument aus den gleichen Gründen wie diejenigen zurückgewiesen, welche in den Erwägungsgründen 254 und 255 enthalten sind.

Yadea Group

(262) Im Rahmen der laufenden Untersuchung bestand die Yadea-Gruppe in China aus zwei Herstellern (namentlich Yadea Group Co., Ltd. und Tianjin Yadea Co., Ltd.), einem ausführenden Händler (namentlich Wuxi Yadea Export-Import Co., Ltd.) und zwei Unternehmen, die einem der Hersteller Eingangsmaterialien lieferten (namentlich Jiangsu Yadea Technology Development Co., Ltd. und Wuxi Xingwei Vehicle Fittings Co., Ltd.). Andere Unternehmen der Gruppe wurden bei dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie nicht an der Herstellung und dem Vertrieb von Elektrofahrrädern beteiligt waren. Der Hauptsitz der Gruppe befindet sich in Wuxi, China.

(263) Die beiden Hersteller der Yadea Group präsentierten sich gemäß ihrer eigenen Finanzbuchhaltung in einer insgesamt profitablen finanziellen Situation. Betrachtet man jedoch das Betriebsergebnis, so wies die Yadea Group Co. Ltd. im Jahr 2017 ein negatives Ergebnis auf. Das Gesamtergebnis wurde im Jahr 2017 allein durch langfristige Beteiligungserträge bestimmt.

(264) Obwohl die Yadea Group dazu aufgefordert wurde, hat sie keine Informationen über ihr Rating zur Verfügung gestellt.

(265) Obgleich keines der Unternehmen der Yadea-Gruppe, das die betroffene Ware herstellt, im Untersuchungszeitraum Kredite erhalten hatte, beschaffte die Gruppe die notwendigen Mittel von vier privaten und staatseigenen Banken durch Bankakzepte.

(266) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 genannten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings und der in Erwägungsgrund 263 dargelegten spezifischen Rentabilität vertrat die Kommission die Auffassung, dass die finanzielle Gesamtsituation der Gruppe die Anwendung der allgemeinen Bemessungsgrundlage rechtfertigte, wonach sie die höchste Einstufung des „Non-Investment-Grade" erhielt, wie in den Erwägungsgründen 248 bis 252 erläutert wird. Daher wurden Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung einer geeigneten Bemessungsgrundlage herangezogen.

Runnion Group

(267) Im Rahmen der laufenden Untersuchung bestand die Runnion Group aus einem ausführenden Hersteller, namentlich Suzhou Runnion Motivity Co., Ltd., und einer Gesellschaft, die das Land an den ausführenden Hersteller verpachtete, namentlich Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory. Andere Unternehmen der Gruppe wurden bei dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie nicht an der Herstellung und dem Vertrieb von Elektrofahrrädern beteiligt waren. Alle Unternehmen der Gruppe haben ihren Geschäftssitz in China.

(268) Obwohl der ausführende Hersteller finanziell gesund erschien, da er in den Jahren 2016 und 2017 Gewinne erzielte, stellte sich die Situation seines verbundenen Unternehmens im Jahr 2016 anders dar, nämlich defizitär. Die Bilanzverluste dieser Gesellschaft waren mehr als 20-mal höher als ihr einbezahltes Kapital.

(269) Während des Untersuchungszeitraums beschaffte der ausführende Hersteller die erforderlichen Mittel von zwei staatseigenen Banken durch Bankakzepte. Diese Bankakzepte machten über 25 % der Bilanzsumme aus. Das verbundene Unternehmen, das das Land von der Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory pachtet, beschaffte die notwendigen Mittel durch einen Kredit von einem verbundenen Unternehmen.

(270) Auch andere finanzielle Indikatoren (beispielsweise die Schulden- oder die Zinsdeckungsquote) deuteten nicht auf erhebliche Strukturprobleme im Hinblick auf die Schuldentilgungsfähigkeit dieser Unternehmen hin.

(271) Die Kommission stellte fest, dass die Suzhou Runnion Motivity Co. Ltd. von einem chinesischen staatseigenen Finanzinstitut ein BBB+-Rating erhalten hatte, wohingegen Suzhou Kaihua Electric Appliance Plastic Factory keine Ratings erteilte. Angesichts der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 genannten allgemeinen Verzerrungen chinesischer Ratings und der in den Erwägungsgründen 268 bis 270 dargelegten spezifischen Rentabilität kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.

(272) Folglich war die Kommission der Ansicht, dass die finanzielle Gesamtsituation der Gruppe die Anwendung der allgemeinen Bemessungsgrundlage rechtfertigt, wonach sie die höchste Einstufung des „Non-Investment-Grade" erhielt, wie in den Erwägungsgründen 236 bis 240 erläutert wird. Daher wurden Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung einer geeigneten Bemessungsgrundlage herangezogen.

(273) Im Anschluss an die Unterrichtung focht die Runnion Group die Verwendung des BB-Ratings als Bemessungsgrundlage für die finanzielle Lage des Unternehmens an. Sie führte an, dass es unsinnig sei, die mit BB bewerteten Unternehmensanleihen zur Festlegung einer geeigneten Bemessungsgrundlage heranzuziehen, ohne dabei die finanzielle Lage des Unternehmen in angemessener Weise zu würdigen.

(274) Der ausführende Hersteller legte keine weitergehenden Beweismittel vor, die für ein abweichendes Rating sprächen. Daher wurde dieses Argument aus den gleichen Gründen wie diejenigen zurückgewiesen, welche in den Erwägungsgründen 254 und 255 enthalten sind.

Bodo Group

(275) Im Rahmen der laufenden Untersuchung bestand die Bodo Group aus einem ausführenden Hersteller, namentlich Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (im Folgenden „Bodo"), und einem Unternehmen (Tianjin Xinbao Vehicle Industry Co., Ltd. oder im Folgenden „Xinbao"), das als Garant für eine Reihe von Krediten auftrat. Andere Unternehmen der Gruppe wurden bei dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie nicht an der Herstellung und dem Vertrieb von Elektrofahrrädern beteiligt waren. Alle Unternehmen der Gruppe haben ihren Geschäftssitz in China.

(276) Obwohl beide Unternehmen im Bezugszeitraum finanziell tragfähig erschienen, verbuchte Xinbao im Jahr 2017 Verluste.

(277) Im Untersuchungszeitraum beschaffte der ausführende Hersteller die erforderlichen Mittel von einem privaten chinesischen Finanzinstitut durch ein Finanzierungsleasing sowie von zwei staatseigenen Banken durch Kredite und Bankakzepte.

(278) Die von Bodo bei einer staatseigenen chinesischen Bank aufgenommenen Kredite wurden von einem Unternehmen mit einem schlechteren Rating als Bodo selbst garantiert, und die verwendeten Sicherheiten gehörten einem anderen verbundenen Unternehmen, so dass Zweifel an der Zuverlässigkeit einer solchen Garantie aufkommen.

(279) Bodo hatte von einem chinesischen staatseigenen Finanzinstitut ein AA-Rating erhalten, während sich das Rating von Xinbao im UZ von A auf BBB+ verschlechterte. Angesichts der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 genannten allgemeinen Verzerrungen chinesischer Ratings und der in den Erwägungsgründen 276 bis 278 dargelegten spezifischen Rentabilität kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.

(280) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 238 bis 243 genannten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings und der in den Erwägungsgründen 276 bis 278 dargelegten spezifischen Rentabilität vertrat die Kommission die Auffassung, dass die finanzielle Gesamtsituation der Gruppe die Anwendung der allgemeinen Bemessungsgrundlage rechtfertigte, wonach sie die höchste Einstufung des „Non-Investment-Grade" erhielt, wie in den Erwägungsgründen 217 bis 221 erläutert wird. Daher wurden Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung einer geeigneten Bemessungsgrundlage herangezogen.

(281) Im Anschluss an die Unterrichtung focht die Bodo Group die Verwendung des BB-Ratings als Bemessungsgrundlage für die finanzielle Lage des Unternehmens an. Sie führte an, dass es unsinnig sei, die mit BB bewerteten Unternehmensanleihen zur Festlegung einer geeigneten Bemessungsgrundlage heranzuziehen, ohne dabei die finanzielle Lage des Unternehmen in angemessener Weise zu würdigen.

(282) Der ausführende Hersteller legte keine weitergehenden Beweismittel vor, die für ein abweichendes Rating sprächen. Daher wurde dieses Argument aus den gleichen Gründen wie diejenigen zurückgewiesen, welche in den Erwägungsgründen 254 und 255 enthalten sind.

3.5.4.2. Kredite

(283) Wie in Erwägungsgrund 234 dargelegt, ist der den Begünstigten erwachsende Vorteil nach Artikel 6 Buchstabe b die Differenz zwischen dem Zinsbetrag, den das Unternehmen für den präferenziellen Kredit bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für einen vergleichbaren Kredit auf dem freien Markt zu zahlen hätte.

(284) Für auf RMB lautende Kredite und Finanzierungsleasing wurde die externe Bemessungsgrundlage für einen vergleichbaren kommerziellen Kredit anhand der von der People's Bank of China festgelegten Zinssätze ermittelt, angepasst durch einen entsprechenden Aufschlag (um dem BB-Rating gerecht zu werden). Der Aufschlag wurde anhand eines durchschnittlichen relativen Spreads zwischen Anleihen von Unternehmen mit einem Rating von „A" und „BB" in den USA, auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen, ermittelt. Für jede einzelne Laufzeit (drei Monate, sechs Monate, ein Jahr, usw.) wurde ein spezifischer Spread verwendet und zu der Bemessungsgrundlage addiert. Die entsprechende Berechnung wurde einzeln für jeden dem betroffenen ausführenden Hersteller gewährten Kredit vorgenommen.

(285) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten zwei interessierte Parteien vor, dass es sich bei dem chinesischen Finanzinstitut, das einem in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Finanzierungsleasing bereitstellte, um ein privates Finanzinstitut handelte und es nicht als öffentliche Körperschaft im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung angesehen werden könne. Sie führten ferner an, dass Finanzierungsleasing keinen Kredit darstelle, da es sich hierbei lediglich um einen Leasing-Vertrag und nicht um eine Kreditaufnahme mit verzinster Rückzahlung handele. Des Weiteren machten sie geltend, dass die Offenlegung der gestaffelten Monatsrate und die Berechnung des Vorteils unzureichend seien.

(286) Diesbezüglich wird auf die Erwägungsgründe 218 bis 229 verwiesen, in denen die Kommission zu dem Schluss gelangte, dass alle Finanzinstitute (einschließlich der privatwirtschaftlichen Finanzinstitute), die in China unter Aufsicht der CBRC tätig sind, im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv erster Gedankenstrich der Grundverordnung vom Staat damit betraut oder dazu angewiesen wurden, staatliche Aufgaben wahrzunehmen und Kredite zu vergünstigten Zinssätzen an die Elektrofahrradindustrie zu vergeben.

(287) Hinsichtlich der Einstufung von Finanztransaktionen dieser Art ist zu beachten, dass das betreffende in die Strichprobe aufgenommene Unternehmen sich selbst einen Teil der mit einer solchen Transaktion verbundenen Kosten als Zinsaufwendung verbuchte und dass Finanztransaktionen dieser Art auch von der Kreditreferenzzentrale der PBOC (engl.: credit reference center of the PBOC, CRCP) als Darlehen anerkannt werden.

(288) Mit Bezug auf die Unterrichtung vertrat die Kommission der Auffassung, dass diese ausführliche Erläuterungen der zur Berechnung der gestaffelten monatlichen Raten angewandten Methodik wie auch sämtliche zur Berechnung des erwachsenen Vorteils verwendeten Formeln enthielt.

(289) Für auf USD lautende Kredite wurde die externe Bemessungsgrundlage für einen vergleichbaren kommerziellen Kredit anhand der anwendbaren monatsspezifischen USD-LIBOR-Zinssätze von drei oder sechs Monaten ermittelt und mit einem entsprechenden Aufschlag angepasst (um das BB-Rating widerzuspiegeln). Der Aufschlag wurde anhand eines durchschnittlichen relativen Spreads zwischen Anleihen von Unternehmen mit einem Rating von „A“ und „BB“ in den USA, auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen, ermittelt. Für jede einzelne Laufzeit (drei Monate, sechs Monate, ein Jahr, usw.) wurde ein spezifischer Spread verwendet und zu der Bemessungsgrundlage addiert. Die entsprechende Berechnung wurde einzeln für jeden dem betroffenen ausführenden Hersteller gewährten Kredit vorgenommen.

(290) Für auf EUR lautende Kredite wurde die externe Bemessungsgrundlage für einen vergleichbaren kommerziellen Kredit anhand des UZ-Durchschnittssatzes des ICE BofAML Euro High Yield Index ermittelt. Der Index besteht aus Wertpapieren, die ein Rating unterhalb des Investment-Grades aufweisen (basierend auf dem Durchschnitt von Moody's, S&P und Fitch).

(291) Für auf JPY lautende Kredite wurden keine Daten über Anleihen von Unternehmen mit einem BB-Rating auf dem japanischen Markt der Industriesegmente gefunden. Da Japan ein ähnliches Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung aufweist wie die USA, war die Kommission der Ansicht, dass der durchschnittliche LIBOR-Satz in US-Dollar der am besten geeignete Proxy für auf JPY lautende Kredite ist.

(292) Im Anschluss an die Unterrichtung fochten die CCCME und drei der fünf in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen die von der Kommission angewandte Methodik an, bei der zur Berechnung des aus Vorzugskrediten gezogenen Vorteils ein relativer Spread zwischen Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und solchen mit US-amerikanischem BB-Rating herangezogen wurde. Alle führten dazu ins Feld, dass die Kommission einen absoluten Spread anstelle eines relativen Spread zwischen Anleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und solchen mit US-amerikanischem BB-Rating hätte heranziehen sollen. Hierfür wurden vor allem die folgenden Gründe genannt:

— Das Niveau des relativen Spreads schwankt mit der Höhe des Basiszinssatzes in den USA: je niedriger der Zinssatz, desto höher der hieraus resultierende Aufschlag.

— Das Niveau der resultierenden Bemessungsgrundlage schwankt mit der Höhe der Bemessungsgrundlage der PBOC, auf die sie angewandt wird. Je höher die Bemessungsgrundlage der PBOC ist, desto höher fällt die daraus resultierende Bemessungsgrundlage aus.

(293) Diese Argumente waren bereits sowohl im Fall von warmgewalzten Flacherzeugnissen (engl.: hot-rolled flat products, im Folgenden „HRF“) ([37]) als auch in Bezug auf Reifen ([38]) vorgebracht worden. Wie sich aus den Erwägungsgründen 175 bis 187 im HRF-Fall ersehen lässt, wies die Kommission diese Argumente aus den folgenden Gründen zurück:

— Erstens, obgleich die Kommission anerkannte, dass Geschäftsbanken in der Regel einen Aufschlag in absoluten Zahlen erheben, hatte es ihren Beobachtungen zufolge den Anschein, dass diese Praxis im Wesentlichen auf praktische Erwägungen zurückgeht, da der Zinssatz letztlich eine absolute Zahl darstellt. Bei der absoluten Zahl handelt es sich allerdings um die Übersetzung einer Risikobewertung, die auf einer relativen Beurteilung beruht. Das Risiko des Zahlungsausfalls eines Unternehmens mit einem BB-Rating ist um X % höher als im Falle des Staates oder eines nicht risikobehafteten Unternehmens. Hierbei handelt es sich um eine relative Beurteilung.

— Zweitens spiegeln sich in Zinssätzen nicht nur Risikoprofile von Unternehmen, sondern auch länder- und währungsspezifische Risiken wider. Der relative Spread bildet somit Veränderungen in den zugrunde liegenden Marktbedingungen ab, die nicht zum Ausdruck gelangen, wenn man der Logik eines absoluten Spread folgt. Oftmals schwankt wie im vorliegenden Fall das landes- und währungsspezifische Risiko mit der Zeit, wobei diese Schwankungen je nach Land unterschiedlich hoch ausfallen. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der risikolosen Zinssätze, die mal in den USA, mal in China niedriger sein können. Diese Unterschiede gehen auf Faktoren wie beobachtetes und erwartetes Wachstum des BIP, die Konjunkturerwartungen und das Inflationsniveau zurück. Aufgrund der Schwankungen des risikolosen Zinssatzes kann derselbe nominale absolute Spread eine überaus unterschiedliche Risikobewertung bedeuten. Veranschlagt etwa die Bank das unternehmensspezifische Ausfallsrisiko 10 % über dem risikolosen Zinssatz

([37]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China, (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17), Erwägungsgründe 175 bis 187.

([38]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283, 12.11.2018, S. 1), Erwägungsgründe 256 bis 258.

(relative Schätzung), kann der hieraus resultierende absolute Spread zwischen 0,1 % (bei einem risikolosen Zinssatz von 1 %) und 1 % (bei einem risikolosen Zinssatz von 10 %) betragen. Aus Sicht des Anlegers stellt der relative Spread daher ein besseres Maß dar, da er die Höhe der Renditespanne und die Art und Weise widerspiegelt, in der diese von der Höhe des Basiszinssatzes beeinflusst wird.

— Drittens ist der relative Spread zudem länderneutral. So führt die Methode im Falle, dass der risikolose Zinssatz in den USA niedriger liegt als in China, zu höheren absoluten Aufschlägen. Umgekehrt fallen Letztere immer dann geringer aus, wenn der risikolose Zinssatz in China denjenigen in den USA unterschreitet.

— Überdies werden bei Heranziehung des relativen Spread Änderungen der zugrunde liegenden landesspezifischen Marktbedingungen abgebildet, die bei einer Befolgung der Logik eines absoluten Spread nicht zum Ausdruck gelangen, wie in Erwägungsgrund 292 ausgeführt wird.

(294) Aus diesen Gründen, die auch für die aktuelle Untersuchung gelten, hält die Kommission an ihrem Standpunkt fest, dass das auf der Betrachtung des relativen Spread beruhende Verfahren den Risikoaufschlag, den ein Finanzinstitut auf die ausführenden Hersteller aus der VR China in einem unverzerrten Markt anwenden würde, besser abbildet, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass die Basiszinssätze in der VR China und in den USA sich im Laufe der Zeit unterschiedlich entwickelt haben.

(295) Darüber hinaus führte die Giant Group an, dass die durchschnittlichen LIBOR-Sätze bezogen auf den US-Dollar nicht als Proxy für auf JPY lautende Kredite verwendet werden sollten und ein Kreditzinssatz hätte verwendet werden sollen, der tatsächlich für auf JPY lautende Kredite existierte.

(296) Die Kommission hat bereits in Erwägungsgrund 291 die Gründe für ihre Auffassung dargelegt, dass die durchschnittlichen LIBOR-Sätze bezogen auf den US-Dollar den am besten geeigneten Proxy für auf JPY lautende Kredite darstellen. Für vergleichbare Transaktionen auf dem Japanischen Markt wurden ebenfalls keine Belege vorgelegt. Daher wird dieser Einwand zurückgewiesen.

3.5.4.3. Kreditlinien

(297) Die Untersuchung ergab, dass chinesische Finanzinstitute im Zusammenhang mit der Gewährung von Einzelkrediten jedem der in die Stichprobe einbezogenen Hersteller auch Kreditlinien zur Verfügung stellten. Diese bestanden aus Rahmenvereinbarungen, nach denen die Bank den in die Stichprobe einbezogenen Herstellern gestattet, bis zu einem bestimmten Höchstbetrag Mittel in Form verschiedener Schuldtitel (Kredite, Dokumentwechsel, Handelsfinanzierungen usw.) zu entnehmen. Unter normalen Marktbedingungen würden solche Kreditlinien in der Regel einer sogenannten „Verwaltungs- oder Bereitstellungsgebühr" unterliegen, um die Kosten und Risiken der Bank für die Eröffnung einer Kreditlinie sowie die jährlichen Verlängerungsgebühren für die Verlängerung der Gültigkeit der Kreditlinien zu kompensieren. Die Kommission stellte jedoch fest, dass manche der in die Stichprobe einbezogenen Hersteller Kreditlinien in Anspruch nahmen, die kostenlos zur Verfügung gestellt wurden.

(298) Gemäß Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Betrag, den der betreffende ausführende Hersteller für die Bereitstellung von Kreditlinien durch chinesische Finanzinstitute gezahlt hat, und dem Betrag, der für eine vergleichbare kommerzielle Kreditlinie gezahlt worden wäre, die auf dem Markt als Referenz verfügbar ist.

(299) Die entsprechende Bemessungsgrundlage für die Bearbeitungsgebühr wurde auf 1,5 % festgelegt, unter Bezugnahme auf öffentlich verfügbare Daten ([39]) zur Eröffnung ähnlicher Kreditlinien. Für Kreditlinien, die vor Beginn des UZ bestanden und im UZ erneuert wurden, wurde eine Verlängerungsgebühr von 1,25 % als Bemessungsgrundlage nach derselben Quelle verwendet. Die Vermittlungs-/Verlängerungsgebühr wird in der Regel jährlich gezahlt. Infolgedessen wurde die Vermittlungs-/Erneuerungsgebühr nicht auf die Laufzeit der Kreditlinie umgelegt.

(300) Zur Ermittlung der Höhe der Subvention (abzüglich etwaiger tatsächlich entrichteter Gebühren) wurde die Höhe der als Bemessungsgrundlage herangezogenen Gebühren pro rata auf die Höhe der einzelnen infrage stehenden Kreditlinien angewandt.

(301) Im Anschluss an die Unterrichtung widersprach ein ausführender Hersteller der Kommission in ihrer Einschätzung, dass er aus den Kreditlinienvereinbarungen Vorteil ziehe. Hierfür wurden vor allem die folgenden Gründe genannt:

— Erstens stellten die Kreditlinienvereinbarungen nur Rahmenvereinbarungen für künftige Einzelkredite dar, durch die als solche das Unternehmen keinen Vorteil erlangt. Er brachte vor, dass die Vorteile auf der Grundlage von nichtgebundenen/ungenutzten Kreditlinien berechnet worden seien.

— Zweitens entstünden der Bank beim Abschluss der Kreditlinienvereinbarungen überaus geringe Kosten.

— Drittens gebe es Kreditlinienvereinbarungen ohne Bearbeitungsgebühr nicht nur in der Elektrofahrradbranche.

([39]) Von HSBC UK in Rechnung gestellte Gebühren: https://www.business.hsbc.co.uk/…/pdfs/en/bus_bnkg_price_list.pdf.

— Viertens habe die Kommission bei der Berechnung der aus Kreditlinienvereinbarungen gezogenen Vorteile eine ungeeignete Bemessungsgrundlage gewählt. Die Partei brachte vor, dass die Kommission nicht nachzuweisen vermocht habe, dass die als Bemessungsgrundlage herangezogene Bearbeitungsgebühr derselben Art von Kreditlinienvereinbarungen entspricht wie jene, die für diese Partei gälten.

(302) Den ins Feld geführten Argumenten widerspricht die Kommission aus den nachfolgend dargelegten Gründen:

— Mit Bezug auf das erste Argument hat die Kommission den Vorteil lediglich zu jenen Kreditlinien berechnet, die effektiv in Anspruch genommen werden, nicht hingegen wie behauptet auch zu nichtgebundenen/nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien.

— Mit Bezug auf das zweite Argument stellen nicht die der Bank entstehenden Kosten, sondern vielmehr die gegebenen Marktbedingungen für die Erlangung vergleichbarer Kreditlinien einen entscheidenden Faktor bei der Beurteilung der geeigneten Bemessungsgrundlage dar. Des Weiteren konnten angesichts der fehlenden Mitarbeit vonseiten der Finanzinstitute tatsächliche Kosten oder auch vergleichbare Gebühren in China nicht ermittelt werden. Daher musste sich die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung auf verfügbare Informationen stützen, wie in den Erwägungsgründen 141 bis 155 erläutert.

— Was das dritte Argument anbelangt, hat die Kommission angesichts der fehlenden Mitarbeit vonseiten der Finanzinstitute nicht zu ermitteln vermocht, inwieweit die anderen Sektoren in den Genuss von Kreditlinien gekommen sind, die frei von Bearbeitungsgebühren oder zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gewährt wurden. Gleichwohl wird daran erinnert, dass, wie in Erwägungsgrund 217 dargelegt, der normative Rahmen die Elektrofahrradindustrie betreffend für alle Finanzinstitute in der VR China gilt und unter anderem Folgendes vorsieht: *Geschäftsbanken sind verpflichtet, ihre Kreditgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben.* Ebenso wird daran erinnert, dass, wie in den Erwägungsgründen 98 bis 140 dargelegt, in den Bestimmungen nicht nur des 13. Fünfjahresplans, sondern auch einer Anzahl weiterer staatlicher Pläne konkrete Maßnahmen der Regierung vorgesehen sind, die auf die Unterstützung der Elektrofahrradindustrie zielen. Die Kommission gelangte aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen zu dem Schluss, dass sich diese Unterstützung auf eine ausgewählte Gruppe bestimmter geförderter Branchen beschränkt und nicht etwa der Mehrzahl der Wirtschaftszweige der VR China zur Verfügung steht. Daher wurden diese Einwände zurückgewiesen.

— Mit Blick auf das vierte Argument erinnert die Kommission daran, dass angesichts der fehlenden Mitarbeit vonseiten der Finanzinstitute die Besonderheiten der Kreditlinienvereinbarungen auf dem chinesischen Markt nicht überprüft werden konnten. Wie in den Erwägungsgründen 141 bis 155 erläutert wird, sah sich die Kommission ebenso dazu gezwungen, sich im Einklang mit Artikel 28 der Grundverordnung auf verfügbare Informationen stützen, und dies auch im Falle der besten verfügbaren Bemessungsgrundlage für die Kreditliniengebühren. Schließlich noch wurden die von der Partei in Bezug auf ihre Kreditlinien angeführten Besonderheiten erst nach der Unterrichtung und damit deutlich später als innerhalb der in dem Fragebogen für die Mitteilung dieser Angaben gesetzten Frist übermittelt. Angesichts des zu diesem Zeitpunkt bereits weit vorangeschrittenen Verfahrens bestand keine Möglichkeit mehr, diese Angaben zu überprüfen. Überdies hätte eine solche Überprüfung die Mitarbeit seitens der fraglichen Finanzinstitute erfordert, die jedoch ebenso ausblieb.

(303) Aus den vorstehend dargelegten Gründen wurden daher alle diesbezüglichen Vorbringen zurückgewiesen.

3.5.4.4. Bankakzepte

Allgemeines

(304) Bankakzepte sind ein Finanzprodukt, das darauf abzielt, durch die Erweiterung von Kreditfazilitäten einen aktiveren inländischen Geldmarkt zu gestalten. Sie beruhen auf der vermeintlichen Stabilität des chinesischen Bankensektors, wonach Banken, die Bankakzeptanzvereinbarungen abschließen, sich vorbehaltlos verpflichten, einen bestimmten Betrag zu einem bestimmten Zeitpunkt zu zahlen. Infolgedessen sind Bankakzepte eine Form von Krediten, bei denen die Banken die Verbindlichkeiten der Lieferanten gegenüber den Käufern übernehmen und einen vereinbarten Betrag zu einem vereinbarten Zeitpunkt an die Lieferanten überweisen. Der Käufer hat den gleichen Betrag bis zu eben diesem Zeitpunkt an die Bank zu überweisen. Der Zahlungstermin an die Bank kann der mit dem Lieferanten vereinbarten Zahlungsfrist oder einem späteren Datum entsprechen. Die Untersuchung ergab, dass das Rückzahlungsdatum an die Bank in vielen Fällen nach dem Zahlungsdatum des Lieferanten lag. In einigen Fällen wurde ein Zahlungsverzug von vier bis sechs Monaten nach Fälligkeit der Rechnung festgestellt. Daher gewährt dieses Finanzprodukt neben der Funktion als Bankgarantie in einigen Fällen auch dem Käufer eine längere Zahlungsfrist in Form eines De-facto-Kredits.

(305) Die Untersuchung ergab, dass die Bankakzepte in der Regel im Rahmen einer Bankakzeptanzvereinbarung erteilt werden, die die Identität der Bank, der Lieferanten und des Käufers, die Verpflichtungen der Bank und des Käufers sowie den Betrag pro Lieferant, Laufzeit und gelieferte Garantie festlegt. Die Bankakzepte wurden in der Regel monatlich ausgestellt.

(306) Gegenüber den Banken werden die Verbindlichkeiten aus Bankakzepten gegenüber dem Inhaber des Bankakzepts als Verbindlichkeiten und gegenüber den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern in deren Bilanz als Vermögenswerte ausgewiesen. Auch wenn einige Bankakzepte durch eine Kreditlinie abgedeckt waren, stellte sich heraus, dass dies nach chinesischem Recht keine gesetzliche Verpflichtung ist.

(307) Der Warenlieferant hat in seiner Eigenschaft als Inhaber des ausgestellten Bankakzepts die Möglichkeit, das Bankakzept von der ausstellenden Bank vor dem Fälligkeitsdatum der Originalrechnung diskontieren zu lassen, auf das Fälligkeitsdatum zu warten und in voller Höhe bezahlt zu werden oder das Bankakzept als Zahlungsmittel für seine Verbindlichkeiten gegenüber Dritten zu verwenden.

(308) Bis zur Vereinbarung zwischen Käufer und Verkäufer können Bankakzepte als Standardzahlungsmittel in Kaufverträgen zusammen mit anderen Mitteln wie Überweisung oder Zahlungsanweisung verwendet werden.

(309) Ein in die Stichprobe einbezogener ausführender Hersteller gab im Laufe der Untersuchung an, dass Bankakzepte nicht als Kredite angesehen werden könnten, da Kredite den Akt der Kreditaufnahme, der Rückzahlung und der Zinszahlung erforderten, während Bankakzepte ein Versprechen auf Rückzahlung beinhalteten. Sie behaupteten ferner, dass Bankakzepte eine Zahlungsmethode seien, die keine direkte Übertragung von Geldern mit sich brächte. Zum gleichen Thema wiederholte ein anderer ausführender Hersteller, dass keine Übertragung von Geldern stattgefunden habe und führte an, dass in seinen Buchhaltungsunterlagen Bankakzepte nicht als Verbindlichkeiten gegenüber der Bank, sondern als Wechselverbindlichkeiten gegenüber den Lieferanten geführt würden. Der letztgenannte ausführende Hersteller brachte zudem vor, dass in seinem besonderen Falle der an den Lieferanten transferierte Betrag vor der Fälligkeit des Bankakzepts habe hinterlegt werden müssen und die Bank den Betrag wie mit dem betreffenden Lieferanten vereinbart zum Fälligkeitsdatum des Bankakzepts von seinem Konto zur Weiterleitung an die Lieferanten eingezogen habe. Zudem gab er an, dass er keinen Vorteil daraus habe ziehen können, wenn das Bankakzept vor dem Fälligkeitsdatum diskontiert worden sei und es sich seiner Kenntnis entzöge, ob das Bankakzept tatsächlich diskontiert wurde.

(310) In diesem Zusammenhang ist zunächst einmal zu beachten, dass die CRCP Bankakzepte als Verbindlichkeiten gegenüber Banken genauso ausweist wie Kredite, Akkreditive oder Handelsfinanzierungen. Ebenso ist zu beachten, dass die CRCP von den Finanzinstituten gespeist wird, die Kredite unterschiedlicher Art vergeben und diese Finanzinstitute daher über anerkannte Bankakzepte als Verbindlichkeiten ihnen gegenüber verfügen. Darüber hinaus sehen die während der Untersuchung getroffenen Bankakzeptanzvereinbarungen vor, dass die Bank den nicht gezahlten Betrag als überfälligen Kredit an die Bank behandelt, wenn der Käufer am Fälligkeitstag der Bankakzepte nicht die volle Zahlung leistet.

(311) Zudem war die Kommission der Ansicht, dass die vom Käufer erhaltenen Bankakzepte einen Kapitaltransfer darstellen, da die Bankakzepte ebenso wie eine Zahlungsanweisung als Zahlungsmittel verwendet werden. d. h. mit Aushändigung des Bankakzepts an den Lieferanten gilt die entsprechende Rechnung als vom Unternehmen beglichen. Dies wird auch dadurch belegt, dass der Käufer mit der Übermittlung des Bankakzepts an den Lieferanten normalerweise einerseits seine Verbindlichkeiten gegenüber dem Lieferanten reduziert und andererseits seine Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um einen entsprechenden Betrag erhöht. In diesem Zusammenhang vertrat die Kommission zudem die Auffassung, dass der Umstand, dass solche Verbindlichkeiten in den Rechnungsunterlagen des Unternehmens als Wechselverbindlichkeiten gegenüber den Lieferanten und nicht den Banken geführt werden, unerheblich ist. Wie dem auch sei, waren in den auditierten Büchern Verbindlichkeiten dieser Art nicht als Buchverbindlichkeiten gegenüber den Lieferanten, sondern vielmehr als Wechselverbindlichkeiten ohne Angabe der Identität des Gläubigers verzeichnet.

(312) Mit Bezug auf die Geldströme war die Kommission der Ansicht, dass die vom betreffenden ausführenden Hersteller vorgetragenen Anmerkungen einander insoweit widersprachen, als dieser einerseits anführte, dass er sein Geld vor dem Fälligkeitsdatum des Bankakzepts von seinem Konto habe abführen müssen, um die Zahlung an den Lieferanten abzusichern, während er andererseits keine Kenntnis davon besessen habe, ob Wechsel diskontiert wurden und somit, wann die Zahlung tatsächlich geleistet wurde. Zudem blieb diese Partei Belege für tatsächlich erfolgte vorzeitige Übertragungen von Finanzmitteln an die Bank schuldig. Aus den dargelegten Gründen konnte diesen Vorbringen nicht gefolgt werden.

(313) Ein anderer ausführender Hersteller brachte wiederholt vor, er habe keinen Vorteil aus dem Bankakzeptsystem gezogen, da in seinem Fall keine Zahlung nach Fälligkeit der Rechnungen oder des Bankakzepts geleistet worden sei. Zum gleichen Thema beantragten mehrere interessierte Parteien, dass Bankakzepte nicht als Kredite behandelt werden sollten, da sie den Begünstigten keine Zahlungsfristverlängerung gewährten, und führten dazu an, dass die Art und Weise, in der gewisse Instrumente durch innerstaatliches Recht charakterisiert werden, für deren Charakterisierung nach WTO-Recht nicht maßgeblich sei.

(314) Während diesbezüglich die Untersuchungsergebnisse bestätigten, dass für den Fall dieses ausführenden Herstellers alle Zahlungen innerhalb der in den Rechnungen und Bankakzepten gesetzten Fristen geleistet wurden, wird daran erinnert, dass das Bankakzeptsystem allen ausführenden Herstellern einen Dienst leistete – zu vergünstigten Zinssätzen, mit denen ein anfechtbarer Vorteil gewährt wurde, wie in den Erwägungsgründen 323 bis 342 dargelegt –, wodurch die gegenüber den Lieferanten bestehenden Verbindlichkeiten als beglichen galten und in Verbindlichkeiten gegenüber der Bank übertragen wurden, die zusicherte, die Lieferanten zur Fälligkeit der Bankakzepte zu bezahlen. Was die Zahlungsfristen anbelangt, geht aus dem der Kommission zugänglichen Beweismaterial hervor, dass bei verschiedenen ausführenden Herstellern durch den Einsatz von Bankakzepten die Zahlungsfrist der damit zusammenhängenden Rechnungen tatsächlich eine effektive Verlängerung erfuhren und dass für solche de-facto-Kredite keine Zinsen erhoben wurden. Mögen somit Bankakzepte angeblich auch nicht dazu gedacht sein, Zahlungsfristen zu verlängern, zeigen die vorliegenden Beweismittel das Gegenteil. Wie dem

auch sei, war die Kommission der Ansicht, dass die Tatsache, dass keine Zinsen für Bankakzepte gezahlt werden, durch die sich die Zahlungsfrist des Verkäufers verlängert, einen weiteren Hinweis darauf darstellt, dass der chinesische Bankensektor verzerrt ist und bestimmten Schlüsselindustrien Kredite zu Sonderbedingungen gewährt. Aus den dargelegten Gründen mussten diese Vorbringen zurückgewiesen werden.

(315) Eine weitere interessierte Partei brachte vor, dass die Grundlage für die Berechnung des Vorteils vom Betrag der Einlage abgezogen werden sollte, die sie als Garantie für die Bankakzepte hinterlegte.

(316) Diesbezüglich ist zunächst einmal anzumerken, dass es gängige Praxis ist, dass Banken bei der Gewährung von Kreditlinien oder Darlehen von ihren Kunden Garantien verlangen. In diesem Zusammenhang wird auch auf Erwägungsgrund 323 verwiesen, aus dem hervorgeht, dass Kreditnehmer in Kanada über eine Kreditlinie verfügen müssen, um Bankakzepte zu erlangen. Auf dieser Grundlage ist in den Zinssätzen, die auf dem kanadischen Markt erhoben werden, die Existenz solcher Garantien berücksichtigt. Überdies ist anzumerken, dass solche Garantien von den Banken nicht zur Tilgung von Außenständen bei Lieferanten verwendet werden, sondern vielmehr als Verfahren dienen, mit dem sichergestellt werden soll, dass der ausführende Hersteller seiner finanziellen Verantwortung gegenüber der Bank gerecht wird. Die Untersuchung hat ferner ergeben, dass solche Garantien von chinesischen Banken nicht durchgängig verlangt werden und unterschiedliche Formen wie Anzahlungen oder verzinsliche Festgeldeinlagen annehmen können. Des Weiteren hat die Kommission auch festgestellt, dass die für Bankakzepte zu entrichtende Gebühr auf der Grundlage des Nominalwerts der Bankakzepte und nicht als von der Höhe der Garantie abgezogener Betrag berechnet wird. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(317) Eine andere interessierte Partei warf ein, dass kein Vorteil für die Bankakzeptanzgebühr als Garantie für die von den chinesischen Banken gewährte Finanzdienstleistung hätte berechnet werden sollen, da Banken die Wechsel bei deren Ausgabe oder Fälligkeit nicht zu finanzieren brauchten, da solche Zahlungen vom betreffenden ausführenden Hersteller geleistet würden, solange dieser nicht zahlungsunfähig wird. Folglich würden die Banken mutmaßlich keinerlei finanzielles Risiko eingehen, da sie nur als Mittler agierten. Dieselbe Partei brachte auch vor, dass die Vertragsbedingungen angemessene finanzielle Garantien für die Banken vorsähen.

(318) Diesbezüglich wird auf Erwägungsgrund 310 verwiesen, in dem bestätigt wird, dass Finanzinstitute Bankakzepte als Darlehen anerkennen, und auf Erwägungsgrund 304, aus dem hervorgeht, dass an Bankakzeptvereinbarungen beteiligte Banken eine bedingungslose Zusicherung geben, einen bestimmten Betrag zu einem bestimmten Datum zu zahlen. Überdies sollte Banken angesichts der Tatsache, dass Bankakzepte diskontiert werden können, dafür Sorge tragen, dass zwischen der Ausgabe und der Fälligkeit des Bankakzepts hinreichende Mittel zur Verfügung stehen. Diesbezüglich ist ferner anzumerken, dass Standard-Kreditlinienvereinbarungen in der VR China eine Verwendbarkeit für unterschiedliche Darlehensformen, darunter auch Bankakzepte, vorsehen, wodurch bestätigt wird, dass die Bank über ausreichende Mittel verfügen muss. Nach Analyse der Bedingungen der zwischen den Finanzinstituten und den ausführenden Herstellern geschlossenen Verträge wurden diese hinsichtlich der Beteiligung, der unbedingten Pflichten und des finanziellen Risikos, das Finanzinstitute beim Schließen von Bankakzeptvereinbarungen eingehen, für unzureichend erachtet. Dementsprechend konnte dem vorstehend ausgeführten Vorbringen nicht gefolgt werden.

Spezifität

(319) Hinsichtlich der Spezifität wurde die Auffassung vertreten, dass, da die chinesische Regierung, wie in Erwägungsgrund 106 dargelegt und im Light Industry Development Plan vorgesehen, eine Finanzpolitik plant, *„die die Entwicklung von mittleren und kleinen Unternehmen unterstützt, die Finanzierungswege von mittleren und kleinen Unternehmen weiter erkundet, das Kreditbürgschaftssystem von mittleren und kleinen Unternehmen perfektioniert“*, die Bankakzepte eine weitere Form der Unterstützung zu Sonderbedingungen für geförderte Wirtschaftszweige wie die Elektrofahrradbranche darstellen. Darüber hinaus wurde bei dieser Art der Unterstützung die finanzielle Situation der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller nicht berücksichtigt, da alle Banken eine Pauschalgebühr in Rechnung stellten, die auf der Grundlage der im Dossier enthaltenen Informationen niedriger ist als die verfügbaren internationalen Vergleichswerte und sogar niedriger als die Prämie für Unternehmen mit einem schlechten Rating wie die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller (siehe Erwägungsgrund 324).

(320) Im Anschluss an die Unterrichtung wiederholten mehrere interessierte Parteien den vor der Unterrichtung geäußerten Einwand, dass es sich beim Bankakzept-Wechselsystem um ein allgemein verfügbares Finanzierungsinstrument handele, das sich keineswegs auf die Elektrofahrradindustrie beschränke. Mehrere interessierte Parteien brachten ferner vor, dass die Kommission ihre Beurteilung der Spezifität auf Belege zu stützen habe.

(321) Dies bezüglich wird auf die Erwägungsgründe 195 bis 202 sowie insbesondere auf Erwägungsgrund 319 verwiesen, die eindeutige Belege in Bezug auf die Spezifitätsaspekte solcher Vorzugsregelungen liefern, wonach Finanzierungsinstrumente dieser Art nicht allgemein mit solchen Konditionen verfügbar und damit für eine begrenzte Zahl an Branchen wie die Elektrofahrradindustrie spezifisch sind. Diesem Vorbringen konnte daher nicht gefolgt werden.

Berechnung des Vorteils

(322) Für die Berechnung der Höhe der anfechtbaren Subvention bewertete die Kommission den den Begünstigten im Untersuchungszeitraum erwachsenen Vorteil.

(323) Nach den vorliegenden Informationen existiert in der EU kein Bankakzeptanzsystem in der in den Erwägungsgründen 304 bis 308 beschriebenen Form. Basierend auf den öffentlich verfügbaren Informationen ist eine solche Form von Krediten jedoch in Kanada verfügbar, wo Bankakzepte von gewerblichen Kreditnehmern genutzt werden, um ihren kurzfristigen Finanzierungsbedarf zu decken. Bankakzepte in Kanada werden in der Regel von Unternehmen genutzt, die nicht über das höchste Rating verfügen. Um solche Bankakzepte zu erhalten, benötigen die Kreditnehmer eine Kreditlinie, die sie in Anspruch nehmen können.

(324) Um eine solche Garantie anbieten zu können, berechnen die Banken in der Regel eine Bankakzeptgebühr, die auf der Grundlage des Canadian Dollar Offered Rate (CDOR) festgelegt wird, und eine Stempelgebühr, die je nach Bonität der Kreditnehmer zwischen einigen Basispunkten (bps) und über 100 bps liegt. ([40])

(325) Unter normalen Marktbedingungen würden Bankakzepte daher in der Regel einer sogenannten Bankakzeptanzgebühr unterliegen und wären Teil einer Kreditlinie, da ein Bankakzept für die akzeptgebende Bank eine unmittelbare und uneingeschränkte Verbindlichkeit darstellt. Im Falle der chinesischen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurde die Bankakzeptgebühr ungeachtet der Kreditwürdigkeit des jeweiligen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellers auf einen Pauschalsatz von 0,05 % des Bankakzeptbetrags festgesetzt und, wenn vorhanden, wurden Kreditlinien unentgeltlich bereitgestellt.

(326) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte ein ausführender Hersteller vor, dass die Kommission manche Anpassungseinträge doppelt gezählt und bei ihrer Berechnung der Subventionshöhe Einträge berücksichtigt habe, die für die Ausgabe von Bankakzept-Wechseln irrelevant seien. Die Berechnungen beruhten allerdings auf Angaben, die vom Unternehmen zur Verfügung gestellt und von der Kommission geprüft worden waren, und die sich nicht mehr auf die mutmaßlichen Fehler überprüfen ließen. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.

(327) Mehrere interessierte Parteien brachten vor, dass Bankakzepte nicht als Kredite behandelt werden sollten, da sie den Begünstigten keine Zahlungsfristverlängerung gewährten, und führten an, dass die Art und Weise, in der gewisse Instrumente durch innerstaatliches Recht charakterisiert werden, für deren Charakterisierung nach WTO-Recht nicht maßgeblich sei.

(328) Mehrere interessierte Parteien brachten vor, dass es sich bei den in der VR China und in Kanada verfügbaren Bankakzepten um unterschiedliche Instrumente handele. Während sie in der VR China als Zahlungsmethode dienten, würden sie in Kanada von gewerblichen Kreditnehmern zur Deckung ihres kurzfristigen Finanzierungsbedarfs genutzt.

(329) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht und ist der Auffassung, dass Bankakzepte in beiden Ländern eine Lösung zur Deckung des kurzfristigen Finanzierungsbedarfs darstellen. So sehen die Unternehmen durch die Verwendung von Bankakzepten ihre Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten in Verbindlichkeiten gegenüber Banken umgewandelt. Des Weiteren hat die Untersuchung gezeigt, dass im Falle mehrerer ausführender Hersteller sich durch die Bankakzepte die Fristen für die Begleichung von Rechnungen verlängerten, auf die sie sich bezogen, und diese Bankakzepte so die kurzfristige Liquidität der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller verbesserten. Wie auf Seite 1 des Staff Discussion Paper of the Bank of Canada ([41]) (im Folgenden „Dokument der Bank of Canada") beschrieben wird, bestehen weitere Ähnlichkeiten zwischen den Bankakzepten Chinas und Kanadas, die beide vorsehen, dass es *„eine unmittelbare und unbedingte Anweisung von einem gewerblichen Kreditnehmer (Kunde) zur vollständigen Inanspruchnahme seiner eingerichteten (als ‚BA facility' (Bankakzept-Fazilität) bezeichneten) Kreditlinie bei einer kanadischen Bank"* geben solle. *„Bei einer solchen vollständigen Inanspruchnahme bürgt die akzeptgebende (oder darlehensgewährende) Bank für die verzinste Hauptforderung, indem sie das Papier abstempelt und damit für die Zahlung bei Fälligkeit im Falle der Nichtzahlung durch den hierdurch gedeckten gewerblichen Kreditnehmer uneingeschränkt haftbar wird."* Angesichts der Ähnlichkeit der beiden Märkte muss dieses Vorbringen zurückgewiesen werden.

(330) Eine weitere interessierte Partei führte an, dass im Unterschied zum chinesischen System kanadische Banken die Mittel am Ausgabetag des Bankakzepts bereitstellen müssen. Auf dieser Grundlage machte sie geltend, dass die Garantiegebühr mehr Verpflichtungen, Kosten und Risiken für die Banken als das chinesische System erfasse.

(331) In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der Umstand, dass die Mittel bereitgestellt werden, unerheblich ist, da das chinesische System ebenfalls vorsieht, dass die Mittel von der Bank bereitzustellen sind, sollte der Inhaber des Bankakzepts dieses zu diskontieren und die Mittel zur Verfügung zu haben wünschen. Der Haftungsübergang und die mögliche Übertragung von Mitteln an den Inhaber des Bankakzepts erklären auch, warum Banken Bankakzepte als Darlehen anerkennen. Was die Verpflichtungen und Risiken anbelangt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass diese äquivalent sind, da die Banken die Mittel vom Tag der Ausgabe an zur Verfügung haben müssen, weil sie eine bedingungslose Zusicherung geben, das Bankakzept zur Fälligkeit im Falle des Ausfalls der Kreditnehmers auszuzahlen.

([40]) https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf.
([41]) Vgl. Fußnote 40.

(332) Ein ausführender Hersteller brachte vor, dass nach dem Dokument der Bank of Canada Kreditlinien keine gesetzliche Anforderung für Bankakzepte auf dem kanadischen Markt darstellten. Diesbezüglich wird zunächst einmal darauf hingewiesen, dass das Dokument der Bank of Canada keine Aussage dieser Art enthält. Im Gegenteil wird mehrfach ([42]) auf das Vorhandensein einer eingerichteten Kreditlinie verwiesen. Auf dieser Grundlage wurde dieser Einwand zurückgewiesen.

(333) Gemäß Artikel 6 Buchstabe c der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Betrag, den das Unternehmen für die Bereitstellung von Bankakzepten durch chinesische Finanzinstitute bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für vergleichbare Bankakzepte zahlen würde, die als Bemessungsgrundlage auf dem kanadischen Markt erhältlich sind.

(334) Um den Nutzen zu ermitteln, verglich die Kommission die Bankakzeptanzgebühr, die die betroffenen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller gezahlt hatten, mit dem CDOR (dem anerkannten kanadischen Referenzindex für Bankakzepte mit einer Laufzeit von einem Jahr oder weniger), der um den entsprechenden Aufschlag unter Berücksichtigung der Kreditwürdigkeit der Käufer (Stempelgebühr) angepasst wurde. In Ermangelung von Informationen über die Höhe der Stempelgebühr wurde derselbe Aufschlag wie bei auf CNY lautenden Krediten (siehe Erwägungsgrund 284) verwendet. Darüber hinaus wurde in Analogie zu der Situation in Kanada und aufgrund des Artikels 6 Buchstabe d Ziffer ii auch ein Vorteil für die Kreditlinie, die eigentlich hätte vorhanden sein sollen, auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 299 genannten Bemessungsgrundlage unter Verwendung des höchsten Betrags der Verbindlichkeiten jeder einzelnen Bank aus Bankakzepten zu einem bestimmten Zeitpunkt im UZ als Grundlage für die Berechnung ermittelt.

(335) Nach Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung wurde für diejenigen Bankakzepte, durch die die Zahlungsfrist der Verbindlichkeiten gegenüber den Lieferanten verlängert wurde, auch ein Vorteil in Form eines de facto zinslosen kurzfristigen Kredits an die betroffenen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller berechnet. Um diesen Nutzen zu ermitteln, wandte die Kommission die gleiche Methode an wie in Erwägungsgrund 284 für auf CNY lautende Kredite.

(336) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte eine interessierte Partei vor, dass die Kommission irrtümlicherweise die Vorteile doppelt gezählt habe, indem sie die Posten „*bill of acceptance – credit line arrangement fee*“ und „*bill of acceptance – interest*“, die für das de-facto-Darlehen hätten gezahlt werden sollen, zum zur Bankakzeptgebühr berechneten Vorteil hinzuaddierte.

(337) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die zur Verfügung stehenden Beweismittel diesen konkreten ausführenden Hersteller betreffend zeigen, dass sich durch die Bankakzepte die Fristen für die Begleichung der Rechnungen verlängerten, auf die sie sich bezogen. Dementsprechend wurden sie als faktische Darlehen angesehen. Auf dieser Grundlage wurde, wie auch in Erwägungsgrund 335 dargelegt, ein Vorteil auch in Form eines de facto zinslosen kurzfristigen Darlegens berechnet. Des Weiteren wurde auch, wie in Erwägungsgrund 334 in Analogie zur Situation auf dem kanadischen Markt erläutert wird, ungeachtet der Existenz eines faktischen Darlehens ein Vorteil für die eigentlich erwartete Kreditlinie berechnet. Aus den dargelegten Gründen musste dieser Einwand zurückgewiesen werden.

(338) Eine weitere interessierte Partei brachte vor, dass die Berechnung eines Kreditlinienvorteils zusätzlich zur Garantiegebühr einer doppelten Zählung gleichkäme, da die Garantiegebühr zur Deckung der Finanzkosten und -risiken in Zusammenhang mit der Ausgabe eines Bankakzepts für ausreichend erachtet werden sollte. Angeführt wurde auch, dass es im Falle eines schriftlichen Kreditlinienvertrags keinen Grund zur Annahme gebe, dass eine Bank eine Gebühr für die Einrichtung einer solchen Kreditlinie erhöbe. Vorgebracht wurde ferner, dass die Bemessungsgrundlagen für die Garantiegebühr und die Kreditliniengebühr aus derselben Quelle stammen sollten.

(339) Diesbezüglich wird auf Erwägungsgrund 323 verwiesen, demzufolge Kreditnehmer über eine Kreditlinie verfügen müssen, die sie dabei in Anspruch nehmen. Ferner wird, wie in Erwägungsgrund 318 erörtert, daran erinnert, dass die Kreditlinienverträge mehrerer in die Stichprobe einbezogener ausführender Hersteller eine Inanspruchnahme dieser Fazilität für verschiedene Darlehensformen vorsehen, darunter auch Bankakzepte. Des Weiteren ist im Dokument der Bank of Canada auch vorgesehen, dass „Bearbeitungsgebühren und Vermittlungsprovisionen ebenfalls sowohl für prämien- als auch für bankakzeptgestützte Kreditlinien gelten“. In Analogie zur Situation auf dem kanadischen Markt wurde es für sinnvoll erachtet, eine Kreditlinien-Vereinbarungsgebühr in die Berechnung des Vorteils aufzunehmen. Was die Quelle der Bemessungsgrundlage anbelangt, wird auf Abschnitt 3.3.1 und den Umstand verwiesen, dass die Kommission sich bei der Untersuchung von Existenz und Umfang der mutmaßlichen Subventionierung in Form einer Vergabe von Vorzugskrediten teilweise auf die zur Verfügung stehenden Informationen stützen musste. Wie dem auch sei, ist die Kommission der Auffassung, dass die verwendeten Angaben angemessen sind und Standard-Marktbedingungen widerspiegeln.

(340) Eine interessierte Partei brachte vor, dass Kommission den Nachweis für „weniger vorteilhafte Konditionen“ anderer chinesischer Geschäftsbanken schuldig geblieben sei und sie nicht begründet habe, warum eine ausländische Bemessungsgrundlage geeignet sei und sie nicht die erforderlichen Anpassungen zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit vorgenommen habe.

([42]) Vgl. dazu insbesondere die Seiten 1, 2 und 7.

(341) Diesbezüglich wird daran erinnert, dass, wie in Abschnitt 3.3.1 erläutert wird, die chinesische Regierung, was die Vergabe von Vorzugskrediten anbelangt, nur teilweise kooperierte, und dass die Kommission sich bei der Untersuchung von Existenz und Umfang der mutmaßlichen Subventionierung in Form einer Vergabe von Vorzugskrediten teilweise auf die zur Verfügung stehenden Informationen stützen musste. Infolge der nur beschränkten Mitarbeit fehlten der Kommission entscheidende sachdienliche Informationen, sodass sie ihre Erkenntnisse auf der Grundlage der verfügbaren Informationen treffen musste. Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der chinesische Finanzmarkt verzerrt ist, da staatseigene und in Privatbesitz befindliche Finanzinstitute vom Staat betraut oder angewiesen werden, der Regierungspolitik folgend Kredite zu vergünstigten Zinssätzen an die Elektrofahrradindustrie zu vergeben, wie in den Erwägungsgründen 217 und 222 geschlussfolgert wird. Dieser Einwand musste daher zurückgewiesen werden.

(342) Eine interessierte Partei brachte zudem vor, dass angesichts ihrer finanziellen Lage der CDOR keine geeignete Bemessungsgrundlage darstelle. Diesbezüglich wird auf die Ratingbeurteilungen verwiesen, die zu den ausführenden Herstellern in Abschnitt 3.5.4.1. angestellt werden. Aufgrund dieser Beurteilungen wurde die Auffassung vertreten, dass alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ein BB-Rating erhalten sollten. Aus den dargelegten Gründen musste dieser Einwand zurückgewiesen werden.

(343) Eine interessierte Partei legte weitere ungeprüfte Dokumente vor und brachte vor, dass der Vorteil falsch berechnet worden sei, da bestimmte Vereinbarungen als Verlängerung und nicht als gesonderte Vereinbarungen hätten betrachtet werden müssen. Sie machte ferner geltend, dass im Falle, dass eine Verwaltungsgebühr erhoben worden wäre, diese vor dem UZ entrichtet worden wäre. Des Weiteren führte dieselbe Partei an, dass die Kommission die jüngste Version der Datei (mit einer korrigierten Spalte) nicht berücksichtigt habe.

(344) Was das erste Vorbringen anbelangt, wird von den vorliegenden geprüften Beweisen nicht bestätigt, dass es sich bei einer solchen Vereinbarung um eine Verlängerung handelte. Des Weiteren konnte das erst nach Unterrichtung zur Stützung des Vorbringens eingereichte Dokument nicht überprüft werden und musste unberücksichtigt bleiben. Mit Bezug auf das zweite Vorbringen erfassten die Kreditlinienvereinbarungen, die vor dem vom UZ begonnen hatten, einen Teil des UZ und damit auch den Vorteil der während des UZ erfolgten Ausgabe an die Giant Group. Deshalb konnte die Kommission diesem Antrag nicht stattgeben. Mit Bezug auf das dritte Vorbringen ist anzumerken, dass diese konkrete Spalte für die Berechnung des Vorteils unerheblich war und die Korrektur daher keine Auswirkungen hatte.

3.5.5. *Schlussfolgerung zur Kreditvergabe zu Sonderbedingungen*

(345) Die Untersuchung ergab, dass alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller durch die Vergabe von Krediten im Untersuchungszeitraum begünstigt wurden. Angesichts des Vorliegens einer finanziellen Beihilfe, eines Vorteils für die ausführenden Hersteller und der Besonderheit sollten diese Kredite, Kreditlinien und Bankakzepte als anfechtbare Subvention betrachtet werden.

(346) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Kredite zu Sonderbedingungen während des Untersuchungszeitraums für die Stichprobenunternehmen beläuft sich auf:

Tabelle 1

Kreditvergabe zu Sonderbedingungen

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Gesamtbetrag der Subvention
Bodo Vehicle Group	1,00 %
Giant Group	0,93 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,23 %
Suzhou Rununion Motivity	2,65 %
Yadea Group	2,77 %

3.6. **Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Exportkreditversicherung**

(347) Der Antragsteller warf der Sinosure vor, dass sie den Herstellern der betroffenen Ware Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen anbiete.

(a) Rechtsgrundlage

(348) Vom MOFCOM und von der Sinosure gemeinsam herausgegebene Bekanntmachung über die Umsetzung der Strategie zur Förderung des Handels durch Wissenschaft und Technologie mithilfe der Exportkreditversicherungen (Shang Ji Fa [2004] Nr. 368).

(349) Bekanntmachung über die Herausgabe des Exportverzeichnisses 2006 für High-Tech-Produkte aus China, Guo Ke Fa Ji Zi [2006] Nr. 16.

(b) Ergebnisse der Untersuchung

(350) Drei der fünf in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller wiesen im UZ offene Exportversicherungsabkommen mit der Sinosure auf.

(351) Wie in Erwägungsgrund 157 dargelegt, beantwortete Sinosure den spezifischen Fragebogen zu Exportkreditversicherungen, der den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern vorgelegt wurde, nur teilweise. Sinosure hat jedoch, wie in den Erwägungsgründen 156 bis 162 dargelegt, die angeforderten Begleitunterlagen zur Corporate Governance, wie beispielsweise den Geschäftsbericht oder die Satzung, nicht zur Verfügung gestellt.

(352) Während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung war auch Sinosure anwesend und bestätigte, dass sie sich vollständig im Staatsbesitz befindet.

(353) Darüber hinaus hat Sinosure keinerlei konkrete Angaben über die Exportkreditversicherung für die Elektrofahrradindustrie, die Höhe ihrer Prämien oder detaillierte Zahlen über die Rentabilität ihres Exportkreditversicherungsgeschäfts gegeben. Daher musste die Kommission die gelieferten Informationen durch die verfügbaren Fakten ergänzen.

(354) Gemäß der Antwort von Sinosure auf den Fragebogen handelt es sich bei Sinosure um eine staatseigene Versicherungsgesellschaft, die vom Staat gegründet und gefördert wird, um die Entwicklung und Zusammenarbeit der Außenwirtschaft und des Handels der VR China zu unterstützen. Das Unternehmen befindet sich zu 100 % in staatlichem Besitz. Es verfügt über ein Board of Directors und einen Aufsichtsrat. Die Regierung hat die Befugnis, die Führungskräfte des Unternehmens zu ernennen und zu entlassen. Ausgehend von der Antwort auf den Fragebogen und den Informationen, die während des Kontrollbesuchs bereitgestellt wurden, kam die Kommission zu dem Schluss, dass es in Bezug auf Sinosure förmliche Indizien für eine staatliche Kontrolle gibt.

(355) Vor diesem Hintergrund stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung einen normativen Rahmen geschaffen hatte, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Personen mit Leitungs- und Aufsichtsfunktionen einhalten mussten. Demzufolge stützte sich die chinesische Regierung auf den normativen Rahmen, um in bedeutendem Maße Kontrolle über das Verhalten von Sinosure auszuüben.

(356) Die Kommission bemühte sich ferner um auf konkrete Versicherungsvereinbarungen gestützte konkrete Beweise dafür, dass in bedeutender Weise Kontrolle ausgeübt wurde. Während des Kontrollbesuchs vertrat Sinosure nach wie vor die Auffassung, dass die Prämien in der Praxis marktorientiert seien und auf den Grundsätzen der Risikobewertung basierten. Es wurden jedoch keine konkreten Beispiele für die Elektrofahrradindustrie oder die in die Stichproben einbezogenen ausführenden Hersteller genannt.

(357) Aufgrund der nur unvollständigen von Sinosure übermittelten Informationen konnte die Kommission zudem kein spezifisches Verhalten von Sinosure in Bezug auf die Versicherung der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller feststellen, was es der Kommission ermöglicht hätte, zu beurteilen, ob Sinosure auf der Grundlage von Marktgrundsätzen handelt.

(358) In dieser Hinsicht konnte die Kommission außerdem nicht beurteilen, ob die von Sinosure in Rechnung gestellten Prämien ausreichten, um die Kosten der Anträge und die allgemeinen Kosten von Sinosure zu decken.

(359) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass einige der ausführenden Hersteller eine teilweise oder vollständige Erstattung der an Sinosure gezahlten Prämien für die Exportkreditversicherung erhalten haben.

(360) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass der oben erläuterte Rechtsrahmen mit Blick auf die Elektrofahrradbranche von Sinosure in Ausübung staatlicher Aufgaben angewendet wird und dass Sinosure somit als öffentliche Körperschaft im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung handelt. Darüber hinaus konnte Sinosure aufgrund der teilweisen Mitarbeit nicht nachweisen, dass sie unter normalen Marktbedingungen handelte und den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern keine Vorteile bot, insbesondere dass die Versicherung zu Zinssätzen angeboten wurde, die nicht unter der Mindestgebühr lagen, die die Sinosure zur Deckung ihrer Betriebskosten benötigte. In Ermangelung weiterer Daten kam die Kommission zu dem Schluss, dass die in Erwägungsgrund 362 erläuterte externe Bemessungsgrundlage auch der bestmögliche Schätzwert für eine ausreichende Prämie unter Marktbedingungen sein dürfte.

(361) Die Kommission stellte ferner fest, dass die im Rahmen des Exportversicherungsprogramms gewährten Subventionen spezifisch sind, da sie ohne Ausfuhr nicht zu erhalten wären und somit von der Ausfuhrleistung im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung abhängen.

(c) Berechnung der Höhe der Subvention

(362) Die Höhe der anfechtbaren Subvention wird anhand des den Empfängern gewährten Vorteils berechnet, der im UZ festgestellt wurde; nach Artikel 6 Buchstabe c der Grundverordnung ist der den Begünstigten erwachsende Vorteil die Differenz zwischen der Prämie, die das Unternehmen für die kurzfristige Versicherung durch Sinosure zahlt, und der Prämie, die das Unternehmen für eine vergleichbare Ausfuhrkreditversicherung zu Marktbedingungen zu zahlen hätte.

(363) Da Sinosure rund 90 % des Inlandsmarktes für Exportversicherungen in der VR China darstellt, konnte die Kommission keine marktorientierte inländische Versicherungsprämie ermitteln. Im Einklang mit der bisherigen Praxis verwendete die Kommission daher die am besten geeignete externe Bemessungsgrundlage, für die Informationen leicht verfügbar waren, und zwar die von der Export-Import Bank (im Folgenden „Ex-Im Bank") der Vereinigten Staaten von Amerika gegenüber Nicht-Finanzinstituten für Exporte in OECD-Länder angewandten Prämiensätze ([43]).

(364) Die Erstattungen der im UZ gewährten Exportversicherungsprämien wurden als Zuschuss behandelt. Da es keine Beweise für zusätzliche Kosten für die ausführenden Hersteller gab, für die eine Berichtigung erforderlich wäre, wurde der Vorteil als voller Betrag der im UZ erhaltenen Erstattung berechnet.

(365) Yadea bat um Klärung hinsichtlich der Berechnung des Vorteils und brachte vor, dass der Vorteil im Verlustfalle auf Grundlage des tatsächlich kompensierten Kapitals berechnet werden sollte, wenn dieses niedriger als das versicherte Kapital ausfällt. Yadea bat außerdem um Klarstellung, ob die Kommission irgendeinen „Immunitätsfaktor" (immunity ratio) in ihre Berechnung einbezogen hat.

(366) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Berechnung des Vorteils nach der in Erwägungsgrund 362 dargelegten Methodik erfolgte. Mit Bezug auf den Vorteil vertrat die Kommission die Auffassung, dass dieser anhand des versicherten Kapitals berechnet werden sollte, das den Angaben in der Antwort auf den Fragebogen zufolge auch die Grundlage für die von Yadea entrichtete Prämie bildet. Des Weiteren ist anzumerken, dass kein „Immunitätsfaktor" angewandt wurde. Aus den dargelegten Gründen musste dieser Einwand zurückgewiesen werden.

(367) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im UZ der folgende Subventionsbetrag ermittelt:

Tabelle 2

Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Exportkreditversicherung

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
Bodo Vehicle Group	0 %
Giant Group	0 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,50 %
Suzhou Rununion Motivity	0,17 %
Yadea Group	0,50 %

3.7. **Staatliche Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

3.7.1. *Bereitstellung von Eingangsmaterialien (Elektromotoren und Akkumulatoren) zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt.*

(a) Einführung

(368) Der Antragsteller behauptete, dass die Elektrofahrradindustrie Eingangsmaterialien (d. h. Akkumulatoren, Motoren und andere Fahrradteile, unabhängig davon, ob sie bereits montiert sind oder nicht) zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten habe.

(369) Im Rahmen der Untersuchung überprüfte die Kommission die Informationen über den inländischen Erwerb von Elektrofahrradteilen (Akkumulatoren und Motoren) durch die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller. Parallel dazu analysierte die Kommission das Preisverhalten von Bafang, dem einzigen mitarbeitenden inländischen Lieferanten dieser Teile, und stellte dabei fest, dass diese Teile im Falle dieses Unternehmens auf dem Inlandsmarkt zu niedrigeren Preisen als für den Export angeboten wurden.

([43]) https://www.exim.gov/sites/default/files//managed-documents/Ebook-ECI-With%20Case%20Study-Final%20March%202015.pdf

(370) Wie in den Erwägungsgründen 163 bis 173 näher erläutert, hat die chinesische Regierung in Bezug auf die Lieferanten von Eingangsmaterialien auf dem chinesischen Inlandsmarkt nicht mitgearbeitet und sich geweigert, Erläuterungen oder entscheidende Informationen über den Inlandsmarkt für Akkumulatoren und Motoren zu liefern. Daher musste die Kommission ihre Schlussfolgerungen auf die gemäß Artikel 28 der Grundverordnung verfügbaren Fakten stützen.

(371) Die Untersuchung ergab, dass einige der Lieferanten von Teilen für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller SOE oder Mitglieder der China Bicycle Association (CBA) sind. Als Mitglied der CBA haben Unternehmen bestimmte Verpflichtungen in Bezug auf die Umsetzung der Richtlinien der chinesischen Regierung hinsichtlich der Elektrofahrradindustrie. Die Kommission analysierte daher die bekannten Richtlinien der chinesischen Regierung für Motoren und Akkumulatoren und insbesondere, ob auf dieser Grundlage und auf der Grundlage anderer verfügbarer Informationen diese Richtlinien so verstanden werden könnten, dass die Lieferanten von Motoren oder Akkumulatoren aufgefordert werden, zu günstigeren Bedingungen an die inländischen Hersteller von Elektrofahrrädern zu verkaufen. Schließlich untersuchte die Kommission, ob die chinesischen Lieferanten von Motoren und Akkumulatoren dadurch Vorteile von der chinesischen Regierung erhalten haben.

(b) Teilweise fehlende Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen

(372) Wie in Erwägungsgrund 164 erwähnt, hat die chinesische Regierung, obwohl sie dazu aufgefordert wurde, den spezifischen Fragebogen für Lieferanten von Elektrofahrradteilen nicht an bekannte Lieferanten in China weitergeleitet. Nach Angaben der chinesischen Regierung hat sie keine Befugnis, Informationen von den Lieferanten von Elektrofahrradteilen anzufordern, da sie unabhängig von der chinesischen Regierung arbeiteten.

(373) Darüber hinaus hat die chinesische Regierung keine Liste der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Lieferanten von Elektrofahrradteilen und deren Eigentumsverhältnissen vorgelegt, da sie behauptete, dies seien vertrauliche Informationen. Außerdem hat die chinesische Regierung keine detaillierten Informationen über die Merkmale des chinesischen Inlandsmarktes in Bezug auf Eingangsmaterialien für Elektrofahrräder geliefert. Beispielsweise über den Anteil der staatseigenen Unternehmen (SOE) an der inländischen Produktion und dem inländischen Verbrauch, die Größe des Inlandsmarktes, die Preispolitik des Staates und/oder der SOE, die tatsächlichen Preise für Eingangsmaterialien auf dem Inlandsmarkt, Ausfuhr- oder Einfuhrbeschränkungen oder relevante Statistiken.

(374) Wie in Erwägungsgrund 50 dargelegt, übermittelte nur ein Lieferant von Fahrradteilen (Bafang), der den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Eingangsmaterialien geliefert hatte, Informationen über seine Tätigkeiten und arbeitete somit aus eigener Initiative heraus an dieser Untersuchung mit.

(375) Da die Kommission von der chinesischen Regierung keine Informationen insbesondere über die Struktur des Inlandsmarktes, über die Preisbildungsmechanismen und Preise sowie über die Unternehmensbeteiligung erhalten hat, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hat.

(376) Der mitarbeitende Lieferant ist einer der wichtigsten chinesischen Hersteller von Motoren für die Elektrofahrradindustrie. Derselbe Lieferant verkaufte ferner Motoren und Akkumulatoren an die Elektrofahrradindustrie. Die Untersuchung ergab, dass das Unternehmen gleichwertige Motoren- und Akkumulatorenmodelle zu unterschiedlichen Preisen in Abhängigkeit vom Markt ausführte und dass es auf dem Inlandsmarkt stets Motoren zu wesentlich niedrigeren Preisen verkaufte als bei der Ausfuhr.

(377) Wie in Abschnitt 3.2 erwähnt, teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie angesichts des Fehlens von Fragebogenantworten von Lieferanten von Eingangsmaterialien und in Ermangelung von diesbezüglichen Informationen der chinesischen Regierung ihre Feststellungen möglicherweise auf die gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung verfügbaren Informationen stützen muss, was die Informationen über Lieferanten von Motoren, Akkumulatoren und Steuereinheiten sowie von anderen Teilen für Elektrofahrräder betrifft.

(378) Die Kommission gab der chinesischen Regierung Gelegenheit zur Stellungnahme. Die chinesische Regierung hat jedoch in dieser Hinsicht keine Stellungnahmen, weiteren Informationen oder Beweise übermittelt.

3.7.2. *Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

3.7.2.1. Eigentumsverhältnisse und staatlicher Einfluss auf die inländischen Lieferanten von Motoren für Elektrofahrräder

(379) Wie in Erwägungsgrund 404 näher erläutert, ist zunächst festzustellen, dass der chinesische Inlandsmarkt für Motoren weitgehend von den chinesischen Inlandslieferanten dominiert wird, die einen Marktanteil von über 90 % aufweisen.

(380) Da die chinesische Regierung keine Informationen über die Anzahl und die Eigentumsverhältnisse der inländischen Lieferanten von Motoren für Elektrofahrräder vorgelegt hat, untersuchte die Kommission zunächst die Situation der Lieferanten, die von den fünf in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von ausführenden Herstellern gemeldet worden waren.

(381) Auf dieser Grundlage identifizierte die Kommission zehn chinesische Lieferanten.

(382) Unter den zehn Lieferanten von Motoren für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller waren drei Mitglieder der China Bicycles Association (CBA), darunter Bafang, und einer war ein SOE. Das SOE und die Mitglieder der CBA machten 41 % der Gesamtmenge aus, die an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller geliefert wurde, und bis zu 66 % des Gesamtwertes im UZ. Die Kommission konnte lediglich bei drei der anderen Lieferanten nachweisen, dass sie sich im Privatbesitz befinden (46 % des Kaufvolumens und 29 % des Kaufwerts), während bei den übrigen drei Lieferanten diesbezüglich keine Informationen gefunden wurden (13 % des Volumens und 5 % des Wertes). Wie in den Erwägungsgründen 133, 134 und 136 bis 139 dargelegt, stand die CBA während des Bezugszeitraums unter der Leitung des Staatsrates. Artikel 3 der Satzung sieht außerdem vor, dass sie sich unter anderem an nationale Richtlinien hält. Darüber hinaus erlegt die Satzung der CBA ihren Mitgliedern bestimmte Verpflichtungen auf, die in Artikel 11 aufgeführt sind, der vorsieht, dass die Mitglieder „die nationalen Gesetze und Vorschriften der Fahrradindustrie" einhalten und „die Regeln und Vorschriften der Vereinigung einhalten und die Beschlüsse der Vereinigung umsetzen".

(383) Auf dieser Grundlage vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Mitglieder der CBA an strenge Verpflichtungen gegenüber ihrer Vereinigung gebunden sind, die unter der geschäftlichen Leitung und Aufsicht der staatseigenen Vermögensaufsichts- und Verwaltungskommission des Staatsrates steht. Infolgedessen gelten die CBA-Mitglieder, einschließlich der Lieferanten von Teilen, als unterstellte zentrale Akteure in der Fahrradindustrie, die von der chinesischen Regierung beauftragt wurden, die nationalen Richtlinien umzusetzen, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen. Daher hat die Kommission diese Richtlinien eingehender untersucht.

(384) Mehrere Parteien brachten vor, dass es sich bei der CBA um einen freiwilligen Zusammenschluss von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und lokalen Verbänden der Fahrradindustrie handele, der nicht gewinnorientiert agiere. Diese Parteien führten auch ins Feld, dass die Mehrzahl der CBA-Mitglieder Unternehmen in Privatbesitz seien.

(385) Diesbezüglich verwies die Kommission auf die Erwägungsgründe 166 und 170, aus denen hervorgeht, dass die Kommission infolge der Weigerung der chinesischen Regierung, Informationen zu den Eigentumsverhältnissen inländischer Lieferanten von Eingangsmaterialien zur Verfügung zu stellen, sich auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Aus den der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen ging hervor, dass es sich bei mehreren CBA-Mitglieder ebenso um SOE handelte.

(386) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission nicht nachzuweisen vermocht habe, dass es sich bei der CBA um eine öffentliche Körperschaft handelte.

(387) Diesbezüglich verwies die Kommission auf Erwägungsgrund 138 und bekräftigte ihre Schlussfolgerung, dass die CBA unter politischer Anleitung und Aufsicht *„durch den Staatsrat, das Ministerium für Zivilangelegenheiten und die zuständigen Geschäftseinheit der Gesellschaft"* operiere. Dies war auch im Jahr 2016 der Fall, als der 13. Fahrradplan verabschiedet wurde.

(388) Die chinesische Regierung führte ferner ins Feld, dass es sich lediglich bei einem Drittel der einheimischen Anbieter, die an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern Motoren liefern, um SOE oder Mitglieder der CBA handele. Darüber hinaus betonte sie, dass der geltenden Rechtsprechung zufolge eine staatliche Beteiligung für den Nachweis von Betrauung und Anweisung nicht ausreiche.

(389) Die Kommission hatte hierzu zunächst angemerkt, dass die chinesische Regierung ihre Erkenntnisse nicht bestritt, denen zufolge es sich bei einem erheblichen Teil der einheimischen Lieferanten von Motoren an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller um SOE und/oder Mitglieder der CBA handelte. Angesichts der mangelnden Mitarbeit ist festzustellen, dass, wenngleich staatliche Beteiligung und/oder Mitgliedschaft in der CBA für sich genommen keinen hinreichenden Beweis für Betrauung und Anweisung darstellten, es sich hierbei um ein bedeutendes Element in diesem Zusammenhang handelte. Über den in Erwägungsgrund 138 geführten Nachweis hinaus, dass diese Finanzinstitute den Strategien und Zielen der Regierung folgten, hat die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 390 bis 412 dargelegt wird, festgestellt, dass die inländischen Lieferanten von Motoren für die Elektrofahrradindustrie von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen wurden. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

3.7.2.2. Maßnahmen und Ziele der Regierung

(390) Die Kommission hat mehrere rechtliche Quellen ermittelt, die auf eine staatliche Unterstützung der Motorenindustrie aufgrund ihrer Stellung in der industriellen Lieferkette für Elektrofahrräder hinweisen.

(391) Zu diesen Dokumenten gehören der 12. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie, der 13. Fahrradplan, der Light Industry Development Plan (2016-2020), die Mitteilung der Generaldirektion der Gemeinde Suzhou zur Verbreitung der Verwaltungsmaßnahmen zum Sonderfonds der kommunalen Industrie und zur wirtschaftlichen Aufwertung (SU FU BAN 2014-137) und der entsprechenden Mitteilung über die Anwendung des Programms Suzhou Municipal Fiscal Special Fund für das Jahr 2016 und des Tianjin Municipal Light Industry and Textile Development Plan für den 13. Fünfjahresplan (2016-2020). Diese Dokumente wurden in Abschnitt 3.1 analysiert.

(392) Diese Dokumente betonen die Notwendigkeit, die Qualität und Leistungsfähigkeit der entscheidenden Eingangsmaterialien für die Hersteller von Elektrofahrrädern, zu denen Motoren gehören, zu verbessern und die industrielle Lieferkette für Fahrräder zu vervollständigen, damit in China eine vertikal integrierte und autonome Produktionskette für Elektrofahrräder aufgebaut werden kann.

(393) In diesen Dokumenten werden auch die verschiedenen Unterstützungsmaßnahmen für die Hersteller von Elektrofahrrädern und ihre Lieferanten beschrieben, wie z. B. die in den Erwägungsgründen 105 und 106 beschriebenen Subventionen in Form von Vorzugsfinanzierungen und Steuervergünstigungen/-freistellungen.

3.7.2.3. Betrauung und Anweisung

(394) Es sei zunächst daran erinnert, dass angesichts der mangelnden Mitarbeit durch die chinesische Regierung keine Fragebogenantworten von Lieferanten von Eingangsmaterialien, mit Ausnahme des Unternehmens Bafang, eingegangen sind und dass der Kommission daher entscheidende Informationen über den Inlandsmarkt der Lieferanten von Motoren fehlten. Infolgedessen musste sich die Kommission auf die nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung verfügbaren Informationen stützen, um ihre Feststellungen zur Betrauung zu treffen. In diesem Zusammenhang bestanden die der Kommission vorliegenden Informationen aus den Informationen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in Bezug auf ihre inländischen Motorenlieferanten, öffentlich verfügbaren Informationen über die CBA und ihre Mitglieder, den Informationen des einzigen mitarbeitenden Lieferanten von Eingangsmaterialien und einem spezifischen Branchenbericht über Motoren in China, den der Antragsteller vorgelegt hat.

(395) Was die Lieferanten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller anbelangt, so stellte die Kommission in Erwägungsgrund 382 fest, dass auf die Mitglieder der CBA, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Motoren zur Verfügung stellten, 41 % der gesamten inländischen Menge, die an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller geliefert wurde, und bis zu 66 % des gesamten inländischen Kaufwerts im UZ entfielen. Darüber hinaus kam die Kommission in den Erwägungsgründen 382 und 383 zu dem Schluss, dass die Mitglieder der CBA, einschließlich der Lieferanten von Teilen, unterstellte zentrale Akteure sind, die mit der Umsetzung der nationalen Richtlinien betraut sind, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen. Auf dieser Grundlage und in Ermangelung weiterer Informationen wurde dies als repräsentativ für die Situation auf dem chinesischen Inlandsmotorenmarkt erachtet.

(396) Was den einzigen mitarbeitenden Motorenlieferanten anbelangt, so ergab die Untersuchung, dass er ähnliche Modelle zu je nach Markt unterschiedlichen Preisen ausgeführt hatte und dass er Motoren auf dem Inlandsmarkt stets zu günstigeren Preisen verkaufte als auf dem Ausfuhrmarkt. Die Inlandspreise lagen im Durchschnitt um mehr als 33 % unter den Ausfuhrpreisen. Dieser Unterschied erreichte bei einigen Modellen bis zu 67 %.

(397) Die Untersuchung ergab zudem, dass die gleichen Kosten für dieselben Modelle unabhängig vom Bestimmungsort anfielen. Die Preisunterschiede zwischen den ausgeführten und den im Inland verkauften Modellen ließen sich daher nicht durch unterschiedliche Kosten erklären. Bafang behauptete, dass diese Preisunterschiede auf höhere Vertriebskosten auf dem Ausfuhrmarkt zurückzuführen seien. Die Untersuchung ergab jedoch, dass nur ein kleiner Teil der Preisdifferenz auf höhere Vertriebskosten zurückzuführen ist. Das Unternehmen Bafang behauptete nicht, dass solche Unterschiede durch unterschiedliche Marktbedingungen erklärt würden, und diese Hypothese wird auch durch die in dieser Untersuchung festgestellten Fakten nicht bestätigt. Vielmehr ist Bafang als Mitglied der CBA dieser Vereinigung unterstellt, deren 13. Fahrradplan darauf abzielt, die Exportleistung der Hersteller von Elektrofahrrädern zu verbessern, wie in den Erwägungsgründen 112 und 113 dargelegt wird. Um zur Ausfuhrleistung der Industrie beizutragen, wird das Unternehmen daher damit betraut oder angewiesen, Eingangsmaterialien zu günstigeren Preisen auf dem Inlandsmarkt zu verkaufen, sodass die ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern ihre Waren zu deutlich niedrigeren Preisen anbieten können als ihre Wettbewerber auf den Ausfuhrmärkten, die Motoren zu nicht subventionierten Preisen beziehen müssen.

(398) Mehrere Parteien brachten vor, dass die von Bafang getroffene Entscheidung, auf den Exportmärkten höhere Preise als auf seinem Inlandsmarkt zu verlangen, nicht als unvernünftig anzusehen sei. Erstens könnte dies mit den nach dem Verkauf anfallenden Kosten in Zusammenhang stehen. Zweitens könnten unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen auf den beiden Märkten eine Rolle spielen. Drittens könnte dies mit einer höheren Inlandsnachfrage und Bekanntheit der Marke Bafang zu tun haben.

(399) Mit Bezug auf den ersten Punkt wird auf Erwägungsgrund 397 verwiesen, bei dem ein solches Vorbringen bereits vor dem Hintergrund der auf dem Gelände des Lieferanten überprüften Angaben thematisiert worden ist. Was den zweiten und dritten Punkt anbelangt, ist gleich zu Beginn darauf hinzuweisen, dass das vorgenannte Vorbringen von keinen neuen Elementen gestützt wurde. In jedem Falle fehlten der Kommission angesichts der in Erwägungsgründen 163 bis 169 erörterten mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung entscheidende Angaben in Hinblick auf die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen auf den einheimischen und den Exportmärkten sowie zur Lage der verschiedenen Lieferanten von Motoren auf dem einheimischen Markt. Aus diesen Gründen musste die Kommission Ihre Erkenntnisse auf die zur Verfügung stehenden Informationen – d. h. die einzige Antwort auf den Fragebogen, die sie von Anbietern von Eingangsmaterialien erhalten hat – stützen. Der Kommission liegen keine Beweise für eine sich zwischen dem einheimischen und dem Exportmarkt in einer Weise unterscheidende Wettbewerbssituation vor, mit der sich ein so unterschiedliches Preisniveau zwischen den

beiden Märkten rechtfertigen ließe. Ebenso wenig belegen lässt sich die Bekanntheit der Marke Bafang die Rolle dieser bei der unterschiedlichen Preisgestaltung. Wenn überhaupt, könnte sich die Markenbekanntheit auch auf die Preisgestaltung auf dem einheimischen Markt auswirken, da sie einen höheren Preis gegenüber Wettbewerbern auf dem Nischenmarkt stützen könnte. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(400) Angesichts des erheblichen Preisunterschieds zwischen den auf dem Inlandsmarkt verkauften und den auf dem Ausfuhrmarkt verkauften Motoren wäre es zudem eine logische wirtschaftliche Entscheidung, sich angesichts der wesentlich höheren Rentabilität, die erzielt werden kann, eher auf den Verkauf von Motoren auf den Ausfuhrmärkten zu konzentrieren. Selbst wenn das Unternehmen seine Ausfuhrpreise für Motoren im Vergleich zu den im UZ berechneten Preisen senken würde, um Marktanteile auf Drittlandsmärkten zu gewinnen, könnte dennoch eine höhere Rentabilität erzielt werden. Denn die auf dem Ausfuhrmarkt erzielte Rentabilität wäre immer noch deutlich höher als die des Inlandsmarktes. In Kombination mit steigenden Ausfuhrumsätzen würde die Gesamtrentabilität sogar das aktuelle Niveau übertreffen. Dennoch ergab die Untersuchung, dass die Haupttätigkeit von Bafang sich während des UZ weiterhin auf den Inlandsmarkt konzentrierte. Bafang brachte vor, dass der Umstand, dass der Inlandsabsatz des Unternehmens im UZ einen angemessenen Gewinn ermöglicht habe, beweise, dass es auf seinem einheimischen Markt keineswegs zu niedrigeren Preisen verkauft hätte und sein Preisverhalten nicht unvernünftig sei.

(401) Während nicht bestritten wird, dass der Inlandsabsatz von Bafang gewinnbringend war, lässt sich den im Dossier enthaltenen Informationen entnehmen, dass die inländischen Preise die Ausfuhrpreise deutlich unterschritten. Die von der Kommission in Erwägungsgrund 400 getroffene Feststellung bestand nicht darin, dass eine vernünftige Entscheidung darin bestünde, Gewinn zu erzielen, sondern vielmehr darin, die Umsätze auf den Exportmärkten zu steigern, auf denen sich die Gewinne in Anbetracht des in Erwägungsgrund 396 erörterten erheblichen Preisunterschieds vergrößern ließen, oder alternativ dazu den Preis für die einheimischen Umsätze mindestens auf das gleiche Niveau wie die im Export erzielten Umsätze anzuheben, um auf diesem Wege das Gesamtergebnis zu maximieren.

(402) Giant führte außerdem ins Feld, dass dem Panelbericht in der Sache „EC — Countervailing Measures on DRAM Chips“ ([44]) zufolge nicht in einer kommerziell vernünftigen Art und Weise zu handeln, nicht ausreicht, um hieraus Betrauung oder Anweisung abzuleiten.

(403) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass, wie in den Erwägungsgründen 394 bis 397 und 404 dargelegt wird, die im Hinblick auf Betrauung und Anweisung gezogene Schlussfolgerung nicht auf der bei Bafang beobachteten Preisdifferenz beruht. Ein solches Element wurde eher als Folge denn als Grundlage für eine solche Betrauung und Anweisung angesehen. Auf dieser Grundlage wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(404) Darüber hinaus stützte sich die Kommission auf einen spezifischen Branchenbericht *„2018-2023 China E-Bike Motor Industry Market Demand and Investment Consulting Report“*, der sich auf Motoren für Elektrofahrräder in China bezieht und von YuboZhiye Market Consulting erstellt wurde. ([45]) Gemäß der Beschreibung auf der Website basiert der Bericht *„auf den Daten, die von den Forschern von YuboZhiye in Übereinstimmung mit den nationalen statistischen Ämtern, Marktbeobachtungsdatenbanken, Branchenverbänden (Wissenschaftlern), Einfuhr- und Ausfuhrstatistikabteilungen, Forschungsinstituten und anderen Institutionen“* bereitgestellt wurden. Der öffentlich verfügbare Bericht zeigt, dass die Einfuhr von Fahrradmotoren im Jahr 2017 weniger als 10 % des Inlandsumsatzes ausmachte. Daher war die Kommission der Ansicht, dass die inländischen Wettbewerber eindeutig preisbestimmend sind und nicht durch Einfuhrpreise beeinflusst werden können, die den Preisen lediglich gefolgt sind. Dies wird durch die Analyse des Einfuhrpreises für Motoren bestätigt, die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gekauft wurden und die bei vergleichbaren Modellen im Wesentlichen mit den Preisen der inländischen Motorenlieferanten, einschließlich Bafang, übereinstimmen. Insbesondere für das Hauptmodell (Kombination aus Position und Leistung), das im UZ von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern sowohl in den Inlandsmarkt eingeführt als auch gekauft wurde, war die Preisdifferenz geringer als 3 %.

(405) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte Bafang vor, dass die Aussage, wonach inländische Wettbewerber preisbestimmend seien und nicht durch Einfuhrpreise beeinflusst werden könnten, nicht durch Beweise untermauert worden sei. Ebenso machte das Unternehmen geltend, dass die Erkenntnis, wonach die inländischen Preise sich auf dem gleichen Niveau wie die Einfuhrpreise bewegten, lediglich ein angemessenes Entgelt widerspiegelten.

(406) Diesbezüglich wird daran erinnert, dass angesichts der in den Erwägungsgründen 163 bis 173 erörterten mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung entscheidende Informationen zur Struktur des einheimischen Marktes für Motoren der Kommission ebenso wenig zur Verfügung standen wie der Mechanismus für die Preisfestlegung. Daher musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen und gelangte dabei zu der Auffassung, dass die im spezifischen Branchenbericht über Motoren, auf den in Erwägungsgrund 404 verwiesen wird, gemachten Angaben angemessen sind. Da überdies Einfuhren von Motoren im Jahr 2017 lediglich 10 % des Verbrauchs von Elektromotoren in China ausmachten, ist es unwahrscheinlich, dass die in

([44]) Panelbericht WT/DS299, *EC – DRAMs*, Rn. 7.105.
([45]) http://www.chinabgao.com/report/4051392.html

anderen Ländern beheimateten ausführenden Unternehmen in der Lage wären, die Preise auf dem einheimischen Markt im mindesten wirksam zu beeinflussen. Wie dem auch sei, hat Bafang keinerlei Beweise zur Untermauerung dieses Vorbringens vorgelegt. Aus den dargelegten Gründen hat die Kommission das Vorbringen zurückgewiesen

(407) Infolgedessen deutet die Tatsache, dass die Preise für Motoren auf dem chinesischen Inlandsmarkt wesentlich niedriger sind als für das Ausfuhrgeschäft, mangels gegenteiliger Informationen durch die chinesische Regierung darauf hin, dass die Regierung die inländischen Motorenlieferanten damit betraute und dazu anwies, Motoren an die Elektrofahrradindustrie zu niedrigen Preisen zu verkaufen, sowie auf das irrationale Verhalten der inländischen Motorenlieferanten.

(408) Darüber hinaus enthält der Bericht Beweise dafür, dass die Elektrofahrradindustrie subventioniert wird und dass diese Subventionen im Hinblick auf den Gesamtnutzen für die Elektrofahrradindustrie einschließlich der Motorenlieferanten gewährt werden. Dies wird insbesondere durch den folgenden Auszug gestützt:

— „*Der ‚13. Fünfjahresplan' für die Elektrofahrradindustrie sieht hauptsächlich die Elektrifizierung der Fahrzeugindustrie vor, vor allem um mit Kraftstoff betriebene Fahrzeuge zu ersetzen. […] Die staatliche Unterstützungspolitik für diese Branchen legte den Grundstein für die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie. Die nationale Regierung unterstützt zwar hauptsächlich die Entwicklung der Fahrzeugindustrie für neue Energien, da die Basistechnologien allerdings miteinander vernetzt sind, fördert sie jedoch in gleichem Maße die Entwicklung der E-Bike-Motorenindustrie*". *(Kapitel XI, Abschnitt I, Unterabschnitt II).*

(409) Die Kommission verwies auf den Light Industry Development Plan (2016-2020), um die Art dieser „*Unterstützungsmaßnahmen*" einzuordnen. Die Kommission verwies insbesondere auf die drei in den Erwägungsgründen 101 bis 106 beschriebenen Begleitmaßnahmenpakete.

(410) Der Bericht enthält weitere relevante Informationen, die zeigen, dass die chinesische Motorenindustrie als Teil der Lieferkette von Elektrofahrrädern gefördert wird:

— „*Die Kosten für Rohstoffe und Zubehör für die Elektrofahrradindustrie machen etwa 70 % der Gesamtkosten aus. Veränderungen der Rohstoffpreise wirken sich direkt auf die Kosten der Produkte aus. Insbesondere die kontinuierliche Preiserhöhung bei Permanentmagnetmaterialien wie NdFeB hat die Produktpreise in die Höhe getrieben. Die Fördermaßnahmen für E-Bike-Motoren, die für E-Bikes verwendet werden, und die Entwicklung nachgelagerter Industrien wirken sich direkt auf die Motorenindustrie aus*". *(Kapitel I Abschnitt III).*

— „*In den Jahren 2013-2017 entwickelte sich die E-Bike-Motorenindustrie in China rasant. Die chinesische E-Bike-Motorenindustrie erzielte dank der hohen Förderung durch den Staat und Unternehmen einen Zuwachs*". *(Kapitel II, Abschnitt I, Unterabschnitt IV).*

— „*Die Entwicklung der Fahrradelektrifizierung ist für die Entwicklung der Elektrofahrradmotorenindustrie von großer Bedeutung. Es ist unerlässlich, die Marktnachfrage der Branche zu erhöhen und die weitere Expansion der Marktpräsenz zu fördern. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Motorenindustrie unerlässlich, da der Motor das Herzstück des Elektrofahrrads ist und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industriekette verbessert*". *(Kapitel III, Abschnitt I, Unterabschnitt I) (Hervorhebung hinzugefügt).*

— „*Derzeit gewährt der Staat steuerliche Unterstützung für die technologische Forschung und Entwicklung der Motorenindustrie. Die Entwicklung der Technologie der allgemeinen Motorenindustrie hat einen starken Anwendungswert für die Motoren für Elektrofahrräder und wirkt sich positiv auf die Entwicklung der Industrie aus*". *(Kapitel III, Abschnitt I, Unterabschnitt III).*

— „*Der Staat unterstützt die Entwicklung der Elektrofahrradmotorenindustrie. Durch die breite Anwendung der Elektrofahrradindustrie und die große Nachfrage wird die Beschäftigungslage deutlich verbessert. Daher wird das Land auch in Zukunft die Elektrofahrradindustrie nach Kräften unterstützen, was natürlich auch die Elektrofahrradmotorenindustrie betrifft. […] Der Staat schenkt der Entwicklung der Motorenindustrie große Aufmerksamkeit, weshalb die E-Bike-Motorenindustrie auch durch die aktive Politik des Landes beeinflusst wird, mit gewisser technischer und politischer Unterstützung, die die Entwicklung der Industrie beschleunigen wird*". *(Kapitel III, Abschnitt I, Unterabschnitt V).*

— „*Sicherstellung ausreichender Mittel: Auf der einen Seite erfordert es einen hohen Investitionsaufwand, um Motoren für Elektrofahrräder zu entwerfen und zu entwickeln. In der täglichen Produktion und im Management müssen Unternehmen auch für die Beschaffung von Rohstoffen eine hohe Liquidität sicherstellen. Andererseits erfordert die Produktion von E-Bike-Motoren einen hohen Kapitaleinsatz, um Fabriken zu kaufen und zu bauen und Produktionsausrüstungen zu beschaffen, so dass die Produktion einen beträchtlichen Umfang erreichen und die Anforderungen der großen nachgelagerten Kunden erfüllen kann. Um eine gesunde und nachhaltige Entwicklung der Motorenhersteller für Elektrofahrräder zu erreichen, sind daher ausreichende Mittel eine unverzichtbare Voraussetzung*“. *(Kapitel IV, Abschnitt III, Unterabschnitt I).*

— „*Im Vergleich zu Industrienationen wie Europa und den Vereinigten Staaten gibt es in China noch eine gewisse Lücke im technischen Niveau der Motorenindustrie für Elektrofahrräder. Mit großer Unterstützung der Regierung entwickelt sich Chinas Fertigungsindustrie jedoch schnell, und die Produktionskapazität der Elektrofahrradindustrie wächst*“. *(Kapitel V, Abschnitt I, Unterabschnitt I).*

— „*Die umfangreiche Unterstützung der Fertigungsindustrie durch den Staat hat die chinesische Motorenherstellungstechnologie kontinuierlich verbessert und die Fahrradmotorenindustrie ist in den letzten Jahren zunehmend in der Lage, die Inlandsnachfrage zu decken. Die Importe von Motoren für Elektrofahrräder sind zurückgegangen*“. *(Kapitel V, Abschnitt I, Unterabschnitt II).*

— „*Der Elektrofahrradmotor wird direkt in der Herstellung von Elektrofahrrädern eingesetzt, und die Entwicklung der nachgelagerten Industrie hat einen entscheidenden Einfluss auf die Nachfrage nach Elektrofahrradmotoren. […] In den letzten Jahren hatte die normative Anpassung des Landes an den nachgelagerten Markt einen gewissen Einfluss auf die Nachfrage nach Elektrofahrradmotoren*“. *(Kapitel VI, Abschnitt I, Unterabschnitt II).*

— „*In Bezug auf die Beschäftigung hat die nationale Regierung als Hauptpolitik die Stabilisierung der Beschäftigung verfolgt, und die Industriekette des E-Bike vom Zulieferer bis zum nachgelagerten Dienstleister bietet viele Beschäftigungsperspektiven. Darüber hinaus entspricht das relativ hohe technische Niveau des E-Bike-Motors der Politik der Förderung von Beschäftigung und Industrieaufwertung. Deshalb unterstützt die Landesregierung die Entwicklung der E-Bike-Motorenindustrie*“. *(Kapitel XI, Abschnitt I, Unterabschnitt II).*

— „*Die chinesische Regierung fördert die Entwicklung von E-Bike-Motoren in China. In den Empfehlungen für den 13. Fünfjahresplan für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas wird darauf hingewiesen, dass wir […] das umweltfreundliche Reisen einschließlich Fahrrad anregen, die Elektrifizierung der Fahrrad- und Fahrzeugindustrie fördern und den Industrialisierungsgrad von Elektrofahrzeugen erhöhen sollten. Die Unterstützung der nationalen Politik bietet eine politische Grundlage für die Branchenentwicklung und bewirkt das kontinuierliche Wachstum der Nachfrage auf den nachgelagerten Märkten*“. *(Kapitel VIII, Abschnitt II, Unterabschnitt V).*

— „*Die einschlägigen nationalen Strategien und Richtlinien für die Motorenindustrie haben zu einer starken politischen Unterstützung für die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie beigetragen*“. *(Kapitel XI, Abschnitt IV, Unterabschnitt I).*

— „*Unterstützungsrichtlinien der Regierung: In den letzten Jahren haben die staatlichen und lokalen Regierungen viele Vorkehrungen getroffen, um die Entwicklung der Motorenindustrie zu fördern. Sie haben nicht nur politische Unterstützung geleistet, sondern auch aktiv die Maßnahmen zur Förderung der Transformation und Modernisierung von Unternehmen geplant, um ein gutes politisches Umfeld zu schaffen und die Richtung für die Entwicklung der chinesischen Motorenindustrie deutlich zu machen. Zuerst wurden spezielle Fördergelder bereitgestellt und die Größen- und Clusterentwicklung der Motorenindustrie in bestimmten Bereichen gefördert. Zweitens wurden Steuervergünstigungen für das Wachstum der Investitionsumfänge oder des Produktionswertes der Unternehmen gewährt. Drittens wurden der Motorenindustrie in vielen Aspekten, einschließlich Landnutzung, Kapitaldienstleistungen und Arbeitskräften, maximale Anreize und höchste Unterstützung gewährt, um die Unternehmen zu ermutigen, aktiv an der Gründung und dem Aufbau des Geschäftsfelds mitzuwirken, mehr bekannte Marken zu schaffen und die weitere Entwicklung der regionalen Motorenindustrie zu fördern*“. *(Kapitel XI, Abschnitt IV, Unterabschnitt III).*

(411) Zusammenfassend bestätigt der Bericht, dass die Elektrofahrrad- und Motorenindustrie miteinander verbunden sind und dass die Entwicklung der Motorenindustrie für die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie von entscheidender Bedeutung ist. Er bekräftigt auch, dass die chinesische Regierung Subventionen für Motoren gewährt, die darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industriekette einschließlich der Elektrofahrradindustrie zu verbessern.

(412) Darauf aufbauend kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung die chinesischen Akkumulatorenhersteller damit betraut oder dazu anweist, diesen Beitrag zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an die inländischen Hersteller von Elektrofahrrädern zu liefern.

(413) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte Giant vor, dass laut dem Bericht des WTO-Berufungsgremiums „United States – Countervailing Duty Investigation on DRAMs" „bloße politische Erklärungen" keine „Betrauung oder Anweisung im Sinne von Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iv des Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen darstellen" könnten. ([46]) Ferner „implizieren Betrauen und Anweisen – durch die Übertragung von Verantwortung an oder die Ausübung von Autorität über eine private Einrichtung – eine aktivere Rolle als einfach nur eine begünstigende." ([47]) Das Berufungsgremium kam zu dem Schluss, dass Beweise für „Betrauung oder Anweisung einer privaten Einrichtung" mit einer „gewissen Form von Bedrohung oder Schaffung von Anreizen" einherginge. ([48]) Darüber hinaus verwies Giant auch auf den WTO-Panelbericht in der Sache „US – Export Restraints", in dem es heißt, dass „sowohl der Akt des Beauftragens als auch der des Anweisens daher notwendigerweise die folgenden drei Elemente in sich [trägt]: (i) eine ausdrückliche und affirmative Handlung, sei es in Vertretung oder auf Anordnung; (ii) die sich an eine bestimmte Partei richtet; und (iii) bei der das Ziel der betreffenden Maßnahme eine bestimmte Aufgabe oder Verpflichtung darstellt." ([49]) Eine bloße Überwachung oder Ausübung allgemeiner Regulierungsbefugnisse reiche daher für die Feststellung von Betrauung und Anweisung nicht aus. ([50])

(414) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Schlussfolgerung der Kommission nicht allein auf der bloßen politischen Erklärung beruht, worauf in Abschnitt 3.1 näher eingegangen wird. Sie stützt sich ebenso auf die Rolle der CBA, die als Gruppierung von Verbänden nicht allein der Hersteller von Fahrrädern, sondern auch von Motoren, der Überwachung und Anleitung durch die höchste chinesische Behörde, d. h. den Staatsrat, unterliegt. Darüber hinaus wird ebenso daran erinnert, dass die Mitglieder der CBA an die Umsetzung der Beschlüsse der CBA gebunden sind und daher als untergeordnet betrachtet werden. Diesbezüglich wird daran erinnert, dass die CBA den 13. Fahrradplan, der insbesondere im Zeichen einer verbesserten Exportleistung der ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern steht, wie in den Erwägungsgründen 112 und 113 erwähnt wird. Die vorstehenden Erwägungen werden auch von zahlreichen Auszügen aus dem spezifischen Branchenbericht über Motoren gestützt, die in den Erwägungsgründen 408 bis 410 aufgeführt sind und zeigen, dass die der Branche der Motorenhersteller gegenüber gewährte Unterstützung deren Funktion innerhalb der Lieferkette für Elektrofahrräder zugutekommt. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(415) Giant vertrat ebenso die Ansicht, dass die Kommission die Beweislast in Erwägungsgrund 407 umgekehrt habe, in welchem sie auf die mangelnde Mitarbeit der chinesischen Regierung in Hinblick auf die gezogenen Schlussfolgerungen verwies. Giant betonte, dass die Beweislast weiterhin bei der Kommission liege, und dass diese nicht den Nachweis geführt habe, dass die Bereitstellung von Akkumulatoren und Motoren für Elektrofahrräder einen Vorgang darstellt, der normalerweise der Regierung obliegt.

(416) Diesbezüglich vertrat die Kommission die Ansicht, dass die vorliegenden Beweismittel, wie in Erwägungsgrund 414 zusammengefasst, die auf verfügbaren Informationen beruhen, für den Nachweis von Betrauung oder Anweisung ausreichen. Ebenso wird daran erinnert, dass die chinesische Regierung weder eine Stellungnahme abgab noch weitere Informationen vorlegte, nachdem Sie davon in Kenntnis gesetzt worden war, dass die Kommission beabsichtigte, mit Bezug auf die Bereitstellung von Eingangsmaterialien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt sich auf die verfügbaren Informationen zu stützen. Aus den vorgenannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass sie die Beweislast nicht umgekehrt hat. Dieser Einwand musste daher zurückgewiesen werden.

3.7.2.4. Subventionierung der Motorenhersteller

(417) Die Kommission möchte zunächst einmal daran erinnern, dass sie angesichts der teilweise mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung ihre Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Fakten treffen musste, die sich aus dem spezifischen Branchenbericht des Antragstellers und den Informationen des einzigen mitarbeitenden Motorenlieferanten, der den Fragebogen der Kommission beantwortet hat, zusammensetzen.

(418) Wie in Erwägungsgrund 410 dargelegt, enthält der Bericht mehrere Beweise dafür, dass die Elektromotorenindustrie durch „*Steuervergünstigungen*", „*Landnutzung, Kapitaldienstleistungen und Arbeitskräfte*" unterstützt wurde.

(419) Dies wurde auch durch die in Bezug auf das Unternehmen Bafang gewonnenen Erkenntnisse bestätigt. Die Untersuchung ergab in der Tat, dass dieses Unternehmen mehrere Arten von Subventionen erhalten hat, die aus Landnutzungsrechten für ein geringeres als das angemessene Entgelt, einem reduzierten Steuersatz und mehreren Zuschüssen bestanden.

(420) Mehrere Parteien äußerten sich dazu, indem sie auf Artikel 14 Buchstabe d des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen der WTO sowie Artikel 6 Buchstabe d der Grundverordnung betreffend die Angemessenheit des Entgelts verwiesen, das in Bezug auf die herrschenden Marktbedingungen für die betreffende Ware oder Dienstleistung im Land der Zur-Verfügung-Stellung oder des Kaufs bestimmt wird. Mit anderen Worten, dass die verwendete Bemessungsgrundlage sich auf die auf dem chinesischen Markt vorherrschenden Bedingungen beziehen sollte; oder aber auf die Auftragsbedingungen, die auf dem Markt eines anderen Lands oder auf dem Weltmarkt vorherrschen, die dem Empfänger zugänglich sind.

([46]) Bericht des Berufungsgremiums, US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs, Rn. 114.
([47]) Ebd., Fußnote 45, Rn. 114.
([48]) Ebd., Fußnote 45, Rn. 116.
([49]) Panelbericht, US – Export Restraints, Rn. 8.29.
([50]) Bericht des Berufungsgremiums, US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs, Rn. 115

(421) Die Kommission stellte fest, dass die auf dem Markt der VR China vorherrschenden Bedingungen hinsichtlich der geltenden nationalen und sektorspezifischen von den Wirtschaftsteilnehmern umgesetzten Politikbereiche verzerrt waren. Zudem fehlten der Kommission infolge der mangelnde Mitarbeit der chinesischen Regierung entscheidende Angaben zu den Marktgegebenheiten in Hinblick auf Motoren in China und zu möglicherweise erforderlichen Anpassungen. Mit Bezug auf die herrschenden Bedingungen auf dem Markt eines anderen Landes oder auf dem Weltmarkt standen solche Informationen nicht in einem Detailgrad zur Verfügung, der einen aussagekräftigen Vergleich zuließe. Infolgedessen musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen. Aus den vorgenannten Gründen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die vorherrschenden Bedingungen auf dem chinesischen Markt keine Anpassungen rechtfertigten, und berechnete daher die Bemessungsgrundlage unter Verwendung der in Erwägungsgrund 432 beschriebenen Methodik.

(422) Mehrere Parteien brachten vor, dass die Kommission stattdessen die Einfuhrpreise von Motoren der in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Hersteller als unverzerrte Bemessungsgrundlage hätte verwenden sollen.

(423) Diesbezüglich hielt es die Kommission in Anbetracht des von einheimischen Motorenanbietern gehaltenen Marktanteils und des Umstands, dass diese auf dem chinesischen Markt preisbestimmend sind, wie in Erwägungsgrund 404 dargelegt wird, nicht für angemessen, als Bemessungsgrundlage Einfuhrpreise heranzuziehen, da deren Niveau von den auf dem Inlandsmarkt angetroffenen Verzerrungen in gleicher Weise betroffen war. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(424) Giant und die chinesische Regierung brachten vor, dass der von der Kommission verfolgte Ansatz Artikel 1.1 Buchstabe b, Artikel 10 und Artikel 32.1 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen der WTO verletze, da sich die Kommission ihrer Verpflichtung nicht entziehen könne, zu dem Schluss zu gelangen, dass Hersteller betraut oder angewiesen würden. Diesbezüglich führte Giant an, dass die Kommission verpflichtet sei: (1) zu analysieren, ob Herstellern Subventionen gewährt worden sind; (2) zu analysieren, ob Motoren und Akkumulatoren zu marktüblichen Bedingungen erworben wurden; (3) zu berechnen, wie viel der Subventionen zu den Empfängern gelangt sind.

(425) Diesbezüglich ist die Kommission der Auffassung, dass die ihre Schlussfolgerung auf einer ausreichend detaillierten Begründung beruht, die in Erwägungsgrund 414 zusammengefasst ist. Mit Bezug auf die von Giant vorgebrachten Anmerkungen war die Kommission der Auffassung, dass ihr angesichts der ausgebliebenen Mitarbeit der chinesischen Regierung und des Umstands, dass lediglich ein Lieferant aus eigener Initiative kooperierte, entscheidende Informationen fehlten. Dessen ungeachtet vertrat die Kommission auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen und der von ihr durchgeführten Analyse die Auffassung, dass die Bedingungen dafür gegeben waren, auf das Vorliegen von Betrauung und Anweisung zu schließen. Was die Durchleitung von Subventionsmitteln anbelangt, wurde dieses Vorbringen für unerheblich erachtet, da dieses Thema keinen Schwerpunkt der von der Kommission durchgeführten Analyse darstellte. Aus den dargelegten Gründen mussten diese Vorbringen zurückgewiesen werden.

3.7.2.5. Spezifität

(426) Wie in den Erwägungsgründen 390 bis 412 erläutert, werden die Lieferanten von Eingangsmaterialien durch mehrere regulatorische Dokumente, die sich ausdrücklich auf Unternehmen der Elektrofahrradindustrie beziehen, angewiesen, diesen Unternehmen Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitzustellen. Durch diese Unterlagen ist belegt, dass die Lieferanten von Eingangsmaterialien Motoren nur einer begrenzten Zahl von Wirtschaftszweigen/Unternehmen bereitstellen, die im Einklang mit der jeweiligen Politik der chinesischen Regierung stehen.

(427) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass Subventionen in Form der Bereitstellung von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt nicht generell verfügbar, sondern spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind. Zudem legte keine der interessierten Parteien Beweise dafür vor, dass derartige Subventionen auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruhen.

3.7.2.6. Vorteil

(428) Alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller kauften Motoren im Inland, meist von unverbundenen Unternehmen, führten gewisse Mengen aber auch ein. Einige unwesentliche Mengen wurden von verbundenen Unternehmen bezogen. Für einige der Produzenten war Bafang der Hauptlieferant mit einem Anteil von über 50 % am Einkaufsvolumen.

(429) Wie in Erwägungsgrund 396 dargelegt, verkaufte Bafang als ein nachgeordneter Akteur, der mit der Umsetzung der nationalen Politik betraut war, Motoren auf dem Inlandsmarkt zu deutlich günstigeren Preisen als bei der Ausfuhr. Infolgedessen profitierten die chinesischen ausführenden Hersteller von Motoren, die zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt verkauft wurden.

(430) Mehrere Parteien brachten vor, das nach Artikel 2 Buchstaben a und b der Grundverordnung lediglich der Staat als Subventionsgeber in Frage komme. Da es sich bei Bafang um ein Unternehmen in Privatbesitz handele, könne es nicht als Regierung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b angesehen werden und somit keinen Subventionsgeber darstellen.

(431) Diesbezüglich gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass diese Stellungnahme im Hinblick auf die in Erwägungsgrund 412 gezogene Schlussfolgerung unmaßgeblich war, wonach die Lieferanten von Motoren gegenüber den Herstellern von Elektrofahrrädern von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen werden, diese Eingangsmaterialien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitzustellen.

3.7.2.7. Berechnung der Höhe der Subvention

(432) Der Nutzen für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde berechnet, indem der Inlandspreis mit den Ausfuhrpreisen von Motoren verglichen wurde, die Bafang im UZ in Rechnung stellte. Dieser Vergleich wurde anhand einer Kombination aus der Position (Nabe oder zentral) und der Leistung der Motoren (in kW) durchgeführt. Die errechneten Prozentsätze wurden auf die Preise angewandt, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller für den Kauf von Motoren bei inländischen Lieferanten zahlen. Es wurden keine Anpassungen vorgenommen.

(433) Die Giant Group brachte vor, dass keine Verbindung zwischen den lokal erworbenen Motoren und den in die EU ausgeführten Elektrofahrrädern bestehe.

(434) Diesbezüglich vertritt die Kommission die Auffassung, dass der in den Erwägungsgründen 428 und 429 definierte Vorteil zum Nutzen der ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern geht, die einheimische Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erwerben und in keinem Zusammenhang mit bestimmten Modellen an verkauften Elektrofahrrädern steht. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Giant Group ein Vorteil erwuchs, als sie einheimische Motoren zu – infolge der in den Erwägungsgründen 394 bis 412 beschriebenen Beauftragung und Anweisung durch die chinesische Regierung – verzerrten Preisen kaufte. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(435) Mit Bezug auf den Inlandsumsatz brachte Bafang vor, dass die Liste von Transaktionen, die zur Ermittlung eines Durchschnittspreises für im Inland verkaufte Motoren herangezogen worden war, Verkäufe an ein verbundenes Unternehmen beinhaltete. Ferner stellte Bafang klar, dass diese Verkäufe an ein verbundenes Unternehmen für den Export gedacht waren, da Letzteres als für Exportgeschäfte zuständiger inländischer Händler agierte. Daher bat Bafang die Kommission, diese Umsätze von der Berechnung der durchschnittlichen inländischen Verkaufspreise auszuklammern.

(436) Die Kommission gab diesem Antrag statt und klammerte solche Umsätze von der Berechnung des Durchschnittspreises der im Inland getätigten Verkäufe aus, da es das von Bafang vorgelegte Material zum Beweis, dass diese Verkäufe in der Tat als über deren inländischen Händler abgewickelte Exportgeschäfte anzusehen sind, für schlüssig erachtete. In jedem Falle enthielt das Dossier kein stichhaltiges Material für die Beurteilung, ob mit dem verbundenen Händler abgewickelte Verkäufe zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden oder nicht, wie in Erwägungsgründen 437 bis 441 näher erläutert wird. Dementsprechend wurden die Berechnungen dahin gehend aktualisiert, dass lediglich im Inland gegenüber unabhängigen Abnehmern getätigte Verkäufe darin Berücksichtigung fanden.

(437) Was den durchschnittlichen Preis von Ausfuhrverkäufen anbelangt, brachte Bafang mit Bezug auf dieselben Verkäufe, auf die in den Erwägungsgründen 435 und 436 eingegangen wird, vor, dass die Preise für über dessen verbundenen inländischen Händler ausgeführte Motoren gebührend angepasst werden sollten, um die VVG-Kosten und den Gewinn von Letzterem herauszurechnen.

(438) In diesem Zusammenhang ließ sich weder ermitteln, ob die Transaktionen zwischen Bafang und dem mit Bafang verbundenen Unternehmen zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden, noch, ob die über dieses verbundene Unternehmen abgewickelten Ausfuhrverkäufe an unverbundene Abnehmer um einen angemessenen Betrag für Gewinn und VVG-Kosten angepasst werden sollten. In jedem Falle sollte die Bemessungsgrundlage zur Messung des Preises für Ausfuhrverkäufe auf dem vom unverbundenen Abnehmer gezahlten tatsächlichen Ausfuhrpreis beruhen, da dieser – unabhängig von der Höhe der VVG-Kosten und der vom für Bafang agierenden Händler erzielten Gewinne – als Preis gilt, der frei von Verzerrungen des inländischen Markts ist. Damit ein sachgemäßer Vergleich zwischen Inlands- und Ausfuhrverkäufen auf derselben Handelsstufe sowie Kohärenz mit der in den Erwägungsgründen 435 und 436 erläuterten Anpassung beim Preis für im Inland getätigte Verkäufe gewährleistet ist, beschloss die Kommission, diese über den verbundenen inländischen Händler indirekt abgewickelten Verkäufe auszuklammern, und passte die Berechnung des durchschnittlichen Ausfuhrpreises entsprechend an. Im Ergebnis wurde der Vergleich zwischen dem Inlands- und dem Ausfuhrpreis unter Berücksichtigung lediglich der von Bafang gegenüber unverbundenen Abnehmern getätigten Direktverkäufe sowohl im Inland als auch auf Ausfuhrmärkten angestellt. Der Repräsentativitätsgrad der in dieser Weise angepassten betreffenden Verkäufe war weiterhin erheblich und machte rund 70 % aller Ausfuhrverkäufe aus. Diese Feststellungen wurden in einer zusätzlichen abschließenden Unterrichtung allen Parteien erneut zur Kenntnis gebracht.

(439) Im Anschluss an diese Unterrichtung brachte Bafang vor, dass die von seinen verbundenen Unternehmen gegenüber unverbundenen Abnehmern getätigten Ausfuhrverkäufe nicht ausgeklammert werden sollten und beantragte ferner, die entsprechenden Verkaufstransaktionen durch Herausrechnen von VVG-Kosten und Gewinn gebührend anzupassen. Bafang machte ferner geltend, dass die Kommission diese Angaben während der Untersuchung hätte anfordern können, um sich zu vergewissern, dass die Verkäufe an verbundene Abnehmer zu marktüblichen Bedingungen erfolgten.

(440) Diesbezüglich ist daran zu erinnern, dass der Preisvergleich zum alleinigen Zwecke der Festlegung einer Bemessungsgrundlage für Motoren angestellt wurde, die zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt verkauft wurden. In der Folge der von Bafang getätigten Anmerkungen zur Unterrichtung hielt die Kommission es für angemessen, über den verbundenen Händler getätigte Ausfuhrgeschäfte wie von Bafang beantragt auszuklammern, da diese VVG-Kosten und Gewinn beinhalteten und sich nicht feststellen ließ, dass die bei diesem Geschäften verlangten Verkaufspreise zuverlässig waren.

(441) Des Weiteren sollte klargestellt werden, dass das Vorhandensein von VVG-Kosten und Gewinn auf Ebene des Handelsunternehmens den Dienststellen der Kommission erst nach erfolgtem Kontrollbesuch zur Kenntnis gelangte und dass Bafang das Problem weder ansprach, als das Unternehmen Informationen zu seiner Rentabilität auf den beiden Märkten vorlegte, noch bei der Angabe von Faktoren, die einen Preisunterschied zwischen Inlands- und Ausfuhrpreisen rechtfertigen könnten (vgl. Erwägungsgrund 397). Schließlich noch ist darauf hinzuweisen, dass Bafang sein Vorbringen nicht auf Beweismaterial stützte, da er weder in seinen Anmerkungen zur Unterrichtung noch zur erneuten Unterrichtung weitere Informationen zur Höhe solcher VVG-Kosten und des Gewinns vorlegte. In jedem Falle konnte, wie in Erwägungsgrund 437 erläutert wird, die korrekte Bemessungsgrundlage für Ausfuhrverkäufe nur auf dem tatsächlichen Endkundenpreis ungeachtet irgendwelcher Zwischenverkäufe, der entsprechenden VVG-Kostenniveaus und der von den Händlern erzielten Gewinne beruhen, da diese für die Feststellung des angemessenen Marktpreises zur Berechnung des aus der Subventionierung gezogenen Vorteils unerheblich sind. Aus den dargelegten Gründen hat die Kommission dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(442) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im UZ der folgende Subventionsbetrag ermittelt:

Tabelle 3

Bereitstellung von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
Bodo Vehicle Group	5,44 %
Giant Group	0,84 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,78 %
Suzhou Rununion Motivity	3,96 %
Yadea Group	2,99 %

3.7.3. *Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

3.7.3.1. Eigentumsverhältnisse der inländischen Lieferanten von Akkumulatoren für Elektrofahrräder

(443) In Ermangelung von Informationen der chinesischen Regierung über die Anzahl und die Eigentumsverhältnisse der inländischen Lieferanten von Akkumulatoren für Elektrofahrräder musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen im Sinne von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung stützen. In diesem Zusammenhang prüfte sie einen vom Antragsteller vorgelegten spezifischen Branchenbericht über die chinesische Lithium-Akkumulatoren-Industrie und die Stellung der Lieferanten von Akkumulatoren der fünf in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller.

(444) Parallel dazu ermittelte die Kommission 23 chinesische Lieferanten von Akkumulatoren, von denen mindestens drei Mitglieder der CBA waren und sich mindestens einer teilweise in staatlichem Besitz befand. Auf diese Lieferanten entfielen 33 % der Gesamtmenge der Akkumulatoren und 31 % des Gesamtwertes dieser Einkäufe im UZ. Wie in den Erwägungsgründen 133 bis 139 dargelegt, stand die CBA im Bezugszeitraum unter der Leitung des Staatsrates. Darüber hinaus erlegt die CBA ihren Mitgliedern, wie in Erwägungsgrund 382 dargelegt, bestimmte Verpflichtungen in Bezug auf die Umsetzung der nationalen Politik auf.

(445) Auf dieser Grundlage vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Mitglieder der CBA an strenge Verpflichtungen gegenüber ihrer Vereinigung gebunden sind, die unter der geschäftlichen Leitung und Aufsicht der staatseigenen Vermögensaufsichts- und Verwaltungskommission des Staatsrates steht. Infolgedessen gelten die CBA-Mitglieder, einschließlich der Lieferanten von Akkumulatoren, als unterstellte zentrale Akteure in der Fahrradindustrie, die beauftragt wurden, nationale Richtlinien umzusetzen, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen. Daher hat die Kommission auch im Falle von Akkumulatoren diese Richtlinien eingehender untersucht.

(446) Wie im Falle der Motoren brachten mehrere Parteien vor, dass es sich bei der CBA um einen freiwilligen Zusammenschluss von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und lokalen Verbänden der Fahrradindustrie handele, der nicht gewinnorientiert agiere. Diese Parteien führten auch ins Feld, dass die Mehrzahl der CBA-Mitglieder Unternehmen in Privatbesitz seien.

(447) Diesbezüglich verwies die Kommission auf die Erwägungsgründe 166 und 168, aus denen hervorgeht, dass sich die Kommission infolge der Weigerung der chinesischen Regierung, Informationen zu den Eigentumsverhältnissen inländischer Lieferanten von Eingangsmaterialien zur Verfügung zu stellen, auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Daraus ging hervor, dass es sich bei mehreren CBA-Mitgliedern zugleich um SOE handelte.

(448) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission nicht nachzuweisen vermocht habe, dass es sich bei der CBA um eine öffentliche Körperschaft handelte.

(449) Diesbezüglich verwies die Kommission auf Erwägungsgrund 138 und bekräftigte ihre Schlussfolgerung, dass die CBA unter wirtschaftlicher Anleitung und Aufsicht *„durch den Staatsrat, das Ministerium für Zivilangelegenheiten und die zuständigen Geschäftseinheit der Gesellschaft“* operiere. Dies war auch im Jahr 2016 der Fall, als der 13. Fahrradplan verabschiedet wurde.

(450) Die chinesische Regierung machte ferner geltend, dass der geltenden Rechtsprechung zufolge eine staatliche Beteiligung für den Nachweis von Betrauung und Anweisung nicht ausreiche.

(451) Mögen auch staatliche Beteiligung und/oder Mitgliedschaft in der CBA für sich genommen keinen hinreichenden Beweis für Betrauung und Anweisung darstellen, handelt es sich hierbei gleichwohl um ein bedeutendes Element in diesem Zusammenhang. Überdies ist darauf hinzuweisen, dass, wie in den Erwägungsgründen 452 bis 484 dargelegt wird, die Kommission sich bei ihrer Analyse auf eine Reihe weiterer Faktoren stützte, welche die Argumentation stützen, wonach inländische Lieferanten von Akkumulatoren für die Elektrofahrradindustrie von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen wurden. Aus den dargelegten Gründen mussten diese Anmerkungen zurückgewiesen werden.

3.7.3.2. Maßnahmen und Ziele der Regierung

(452) Die Kommission hat mehrere rechtliche Quellen ermittelt, die auf eine staatliche Unterstützung der Akkumulatoren-Industrie aufgrund ihrer Stellung in der industriellen Lieferkette für Elektrofahrräder hinweisen.

(453) Das erste Dokument ist der Light Industry Development Plan (2016-2020), der von der chinesischen Regierung zur Umsetzung des 13. Fünfjahresplans und der „Made in China 2025“-Strategie erstellt wurde. Der Plan weist Akkumulatoren als eine der „Schlüsselindustrien“ aus. In Bezug auf Akkumulatoren empfiehlt der Plan, *„die Akkumulatoren-Industrie zu fördern, damit sie sich in eine umweltfreundliche, sichere, leistungsstarke und langlebige Richtung entwickeln kann. Beschleunigung der F&E und Industrialisierung der leistungsstarken Elektrodenmaterialien von Lithium-Ionen-Akkumulatoren, Akkumembranen, Elektrolyten, neuartigen Zusatzstoffen und fortschrittlichen Systemintegrationstechnologien, die Technologie von neuartigen Bleiakkumulatoren, wie gewickelten und mit Kohlenstoffadditiven versehenen Blei-Akkus, und den Bleiakkumulatoren der nächsten Generation, wie beispielsweise bipolare und nicht-bleibasierte Gitter- und Schlüsselmaterialien […]. Konzentration auf die Entwicklung von neuartigen Primärbatterien, neuartigen Bleiakkumulatoren, Power-Akkumulatoren für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und Brennstoffzellen. Beschleunigung der Geschwindigkeit der Transformation und Modernisierung der technischen Ausrüstung des führenden Unternehmens gemäß den Standardbedingungen für die Bleiakkumulatoren-Industrie (Version 2015). Aktiver Ausbau des Recyclingsystems für Bleiakkumulatoren“*.

(454) Der Plan enthält außerdem konkrete politische Maßnahmen zur Förderung jeder dieser Schlüsselindustrien. Diese sind in den Erwägungsgründen 101 bis 106 dargelegt und umfassen unter anderem Vorzugskredite, Unterstützung von Exportkreditversicherungen und steuerpolitische Unterstützung.

(455) Das zweite Dokument ist die Strategie „Made in China 2025“. Hierbei handelt es sich um eine nationale Strategie, die sich auf zehn Kernsektoren konzentriert, die im Zeitraum bis zum Jahr 2025 besondere Unterstützung und Aufmerksamkeit erhalten. Die Unterstützung wird durch Kredite von staatseigenen Banken auf nicht kommerzieller Basis, durch die Befreiung von der Einhaltung bestimmter Normen und Vorschriften und durch andere Privilegien gewährt. Die chinesische Akkumulatoren-Industrie ist Teil der von der nationalen Strategie unterstützten Bereiche. Dies wird durch die Einbeziehung des folgenden Auszugs deutlich:

— *Elektronische Geräte: „[…] Förderung der Entwicklung neuer Energien und erneuerbarer Energieausrüstungen, fortschrittlicher Energiespeicher und intelligenter Netzstromübertragung und -umwandlung sowie von Endgeräten für Verbraucher. Durchbruch bei Herstellungs- und Anwendungstechnologien für Schlüsselkomponenten und -materialien, einschließlich elektronischer Hochleistungsbauelemente und supraleitendem Hochtemperaturmaterial, sowie Bildung der Industrialisierungsfähigkeit.“ (Kapitel III, Abschnitt VI, Unterabschnitt 7).*

(456) Das dritte Dokument ist der 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie, in dem die wichtigsten Ziele, Prioritäten und Fördermaßnahmen für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie und die Industrie ihrer Hauptbestandteile, einschließlich der Akkuindustrie, aufgeführt sind:

— *„Entwicklung von diversen Marken- und Spitzenfahrrädern in der Branche weiter zu fördern und den Anteil der Fahrradreisenden sowie der Mittelklasse- und Oberklasse-Fahrräder schrittweise zu erhöhen; Umsetzung des leichten Lithium-Akkumulators und intelligenter Elektrofahrräder sowie beständige Erhöhung des Marktanteils der Fahrräder mit Lithium-Akkumulator und des Exportanteils von Elektrofahrrädern." (Abschnitt V „Hauptaufgaben in Bezug auf die Branchenentwicklung während des 13. Fünfjahresplans", Unterabschnitt I des Plans).*

— *„Weitere Verbesserung der Gesamtleistung der vier wichtigsten elektrischen Bauteile, nämlich Steuerung, Akkumulator, Motor und Lademechanismus, mit dem Ziel, ein effizientes, energiesparendes, sicheres und zuverlässiges elektrisches System für Elektrofahrräder zu entwickeln." (Abschnitt V, Unterabschnitt II des Plans).*

— *„Der Plan sieht eine weitere Verbesserung der umfassenden Leistung des Bleiakkumulators vor; die verstärkte Anwendung des Lithium-Akkumulators in Elektrofahrrädern; die Forschung und Entwicklung im Bereich neuartiger Energiespeicher." (Punkt 4 der Tabelle 3 „Schlüsseltechnologien der Industrie während des 13. Fünfjahresplans").*

(457) Das vierte Dokument ist der 12. Fünfjahresplan für die Akkuindustrie, der im Jahr 2015 angenommen wurde und somit zu Beginn des Untersuchungszeitraums galt:

— *„Lithium-Ion-Akkumulator: Erhöhung der Verwendung von Lithium-Ion-Akkumulatoren in Elektrofahrrädern, Elektromotorrädern, Bussen und kleinen reinen Elektrofahrzeugen (einschließlich Low-Speed-Elektrofahrzeuge), Erhöhung des Marktanteils von Power-Lithium-Ion-Akkumulatoren und Bestreben nach dem „zwölften"Ende der Elektrowerkzeuge. Lithium-Ion-Akkumulatoren werden in mehr als 50 % der gesamten Elektrowerkzeuge verwendet, und der Anteil der Elektrofahrräder mit Lithium-Ion-Akkumulatoren beträgt etwa 20 %." (Kapitel V, Abschnitt II).*

— *„Förderung der Zusammenarbeit zwischen der Akkumulatoren-Industrie und vor- und nachgelagerten Industrieketten durch die Bildung von Industrieallianzen oder technischen Kooperationsallianzen, wie zwischen Power-Lithium-Ion-Akkumulatoren und Elektrofahrrädern, Elektrofahrzeugen, Energiemanagementsystemen und anderen Austausch- und Kooperationsbereichen, Organisation der Forschung, Verbesserung der Produkttechnologie, Förderung der Bekanntheit und Anwendung." (Kapitel VI „Hauptmaßnahmen und politische Empfehlungen", Abschnitt I).*

— *„Umsetzung der politischen Leitlinien und Darlegung der Gesetze und Vorschriften für i) einen sukzessiven Rückzug vom Markt für Produkte mit hoher Umweltverschmutzung, Ressourcenverschwendung und hohem Energieverbrauch, um ii) die Hightech-Produkte schrittweise zu einem industriellen Maßstab zu führen und iii) den internationalen Marktanteil zu erhöhen." (Abschnitt VI Unterabschnitt V).*

— *„Es wird empfohlen, eine Industrierichtlinie einzuführen, die die Expansion neuer Arten von Power-Akkumulatoren (einschließlich Lithium-Ion-Akkumulatoren, Wasserstoff-Nickel-Akkumulatoren, neue Bleiakkumulatoren usw.) und Solarzellen in ähnlicher Weise fördert wie Steuervergünstigungen und staatliche Subventionen, um die Markteinführung und die Energieeinsparung zu fördern. Es wird empfohlen, eine Subventionsrichtlinie für Elektrofahrräder mit Lithium-Ion-Akkumulator einzuführen, um den Bekanntheitsgrad von Elektrofahrrädern mit Lithium-Ion-Akkumulator zu erhöhen." (Kapitel VI, Abschnitt V).*

(458) Das fünfte Dokument ist der 13. Fünfjahresplan für die Akkumulatoren-Industrie, der von der China Chemical and Physical Power Industry Association am 18. Januar 2016 angenommen wurde:

— *„Hauptaufgaben und Entwicklungsprioritäten", Abschnitt II „Entwicklungsschwerpunkt der chemischen Energiewirtschaft während des 13. Fünfjahresplans", Unterabschnitt 2 „Lithium-Ion-Akkumulatoren-Industrie und Industriekette" (Kapitel V):*

  — *„Wir sollten uns bemühen, unsere Ausfuhren in einem ordnungsgemäßen Wettbewerb (eine durchschnittliche jährliche Zunahme von 10 %) auszubauen und die rasante Entwicklung des Inlandsmarktes (eine durchschnittliche jährliche Zunahme von 20 %) mit Unterstützung der vorteilhaften Maßnahmen des Staates für neue Energiefahrzeuge aufrechtzuerhalten; und Wert auf die Gründung und Entwicklung von extragroßen Unternehmen (oder Unternehmenskonsortien) legen und diese fördern, Unternehmensinnovationen bei Technologien und Produkten, bekannten Marken und High-End-Unternehmen vorantreiben."*

  — *„Fortsetzung der Unterstützung der Schlüsseltechnologien für Schlüsselmaterialien und Schlüsselausrüstungen, Verbesserung des Aufbaus der Industriekette für Lithium-Ion-Akkumulatoren so bald wie möglich, Unterstützung der Lithium-Ion-Akkumulatoren-Industrie, Produkt-Upgrades und Kostensenkung."*

— *„Förderung der Zusammenarbeit zwischen der Akkumulatoren-Industrie und vor- und nachgelagerten Industrieketten durch die Bildung von Industrieallianzen oder technischen Kooperationsallianzen, wie beispielsweise zwischen Lithium-Ion-Akkumulatoren und Elektrofahrrädern […].“ (Kapitel V „Hauptmaßnahmen und politische Empfehlungen“, Abschnitt I).*

(459) Zusätzlich zu den oben dargestellten rechtlichen Quellen stützte sich die Kommission auf einen Bericht über die chinesische Lithium-Akkumulatoren-Industrie für Elektrofahrräder (Yubo Zhiye Business Consulting). Der Bericht („*In-depth analysis lithium-ion battery industry for electric bicycles in 2018-2023 and guidance report on the* „13th Five-Year“ *development plan*“) ([51]), der auf der Website des Consulting-Unternehmens (www.chinabgao.com) öffentlich zugänglich ist, bestätigt, dass der Wirtschaftszweig stark subventioniert wird und dass diese Zuschüsse im Hinblick auf den allgemeinen Nutzen der Elektrofahrradindustrie gewährt werden:

— *„Fortsetzung der Unterstützung der Schlüsseltechnologien für Schlüsselmaterialien und Schlüsselausrüstungen, Verbesserung des Aufbaus der Industriekette für Lithium-Ion-Akkumulatoren so bald wie möglich, Unterstützung der Lithium-Ion-Akkumulatoren-Industrie, Produkt-Upgrades und Kostensenkung.“ (Kapitel II, Abschnitt III, Unterabschnitt III, Punkt I).*

— *„Die Kooperation zwischen der Akkumulatoren-Industrie und der vor- und nachgelagerten Industriekette, wie beispielsweise Lithium-Ion-Akkumulatoren und Elektrofahrräder oder Elektrofahrzeuge und Managementsysteme zur Stromversorgung, wird in Form eines Industrieverbundes oder einer Allianz für technische Kooperation gefördert.“ (Kapitel II, Abschnitt III, Unterabschnitt III, Punkt II).*

— *„Derzeit behindern die hohen Kosten die Entwicklung der Energiespeicherindustrie und die Marktteilnehmer erwarten hohe politische Subventionen für die Energiespeicherindustrie. Die Umsetzung wird mittel- und langfristig in der Lithium-Akkumulatoren-Industrie erwartet.“ (Kapitel V, Abschnitt III).*

— *„Unterstützung nationaler Maßnahmen: Die Landes- und Kommunalverwaltungen unterstützten aktiv die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie und der Zubehörindustrie und führten eine Reihe von Vorzugsregelungen für die Entwicklung verwandter Wirtschaftszweige ein, die wesentlich zur Entwicklung der Lithium-Ion-Akkumulatoren-Industrie für Elektrofahrräder beigetragen haben. Ferner unterstützt insbesondere die rasante Entwicklung von Elektrofahrrädern mit neuer Energie in den letzten Jahren die Entwicklung von Li-Ion-Akkumulatoren für E-Bikes in China.“ (Kapitel X Abschnitt III).*

(460) Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Dokumente die Unterstützung der Akkumulatoren-Industrie durch die Regierung belegen und die verfügbaren Unterstützungsmaßnahmen beschreiben, die ihr in den letzten Jahren zugutekamen (Vorzugsfinanzierung, Steuernachlässe/-freistellung und Exportkreditversicherung). Darüber hinaus betonen sie die Notwendigkeit, die Akkumulatoren- und Elektrofahrradindustrie durch eine verstärkte Zusammenarbeit und Allianzen weiter zu vernetzen und erkennen das Bestehen einer Subventionspolitik für akkubetriebene Elektrofahrräder zur Förderung der Bekanntheit und der Ausfuhr von Elektrofahrrädern an.

(461) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Akkumulatoren-Industrie als ein unterstützter Wirtschaftszweig anzusehen ist, dem verschiedene Subventionen gewährt werden können und dass ihre Entwicklung eng mit der Entwicklung der Elektrofahrradindustrie verbunden ist.

3.7.3.3. Beauftragung und Anweisung

(462) Angesichts der mangelnden Mitarbeit durch die chinesische Regierung gingen keine Fragebogenantworten von Lieferanten von Eingangsmaterialien ein, wodurch der Kommission wichtige Informationen über den Inlandsmarkt der Anbieter von Akkumulatoren fehlten. Infolgedessen musste sich die Kommission nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen, um ihre Feststellungen zur Beauftragung zu treffen. In diesem Zusammenhang bestanden die der Kommission vorliegenden Informationen aus den in Abschnitt 3.1 beschriebenen Regierungsplänen, den Informationen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in Bezug auf ihre inländischen Akkumulatorenlieferanten, öffentlich verfügbaren Informationen über die CBA und ihre Mitglieder und den Informationen von Bafang, dem einzigen mitarbeitenden Lieferanten von Eingangsmaterialien.

(463) Die Kommission fand mehrere rechtliche Quellen, die darauf hindeuteten, dass die chinesische Regierung Maßnahmen zur Senkung der Kosten für Akkumulatoren ergriffen hat, um dem nachgelagerten Wirtschaftszweig der Elektrofahrradhersteller Vorteile zu verschaffen.

(464) Das erste Dokument ist der 13. Fahrradplan. Der Plan sieht vor, dass bei sechs Schlüsseltechnologien Durchbrüche erzielt werden. Einer davon ist die umfassende Leistungssteigerung von Bleiakkumulatoren und Lithium-Ion-Akkumulatoren. Der Plan legt zudem drei messbare Ziele fest:

— *Bezüglich des Anteils der Lithium-Akkumulatoren: „Erhöhung des Anteils der Fahrräder mit Lithium-Akkumulator am Gesamtvolumen der Elektrofahrräder auf über 30 %“.*

([51]) http://www.chinabgao.com/report/4134952.html.

— *Bezüglich der Kosten für Akkumulatoren: „Durchbrüche im Herstellungsprozess und bei den Materialien sowie eine Senkung der Herstellungskosten für Lithium-Akkumulatoren unter Beibehaltung des hohen Energiewirkungsgrades des Lithium-Akkumulators“.*

— *Bezüglich der Preise der Akkumulatoren: „Weitere Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses des Lithium-Akkumulators in Richtung des Niveaus des Bleiakkumulators“.*

(465) Das zweite Dokument ist der 13. Fünfjahresplan für Akkumulatoren. Der Plan stellt mehrere Verbindungen zur nachgelagerten Industrie und insbesondere zum Elektrofahrrad her, wie in Erwägungsgrund 458 dargelegt wird. Darüber hinaus stellt er auch eine Verbindung zwischen der Subventionierung der Akkumulatoren-Industrie und der Elektrofahrradindustrie her: *„Es wird empfohlen, eine Subventionspolitik für Elektrofahrräder mit Lithium-Ion-Akkumulator einzuführen, um den Bekanntheitsgrad von Elektrofahrrädern mit Lithium-Ion-Akkumulator zu erhöhen“ (Kapitel V Abschnitt V).*

(466) Das dritte Dokument ist der in Erwägungsgrund 459 dargelegte spezifische Branchenbericht über Akkumulatoren, der klarstellt, dass sich die *„zukünftigen Hauptanwendungsgebiete von Lithium-Ionen-Akkumulatoren auf Elektrowerkzeuge, leichte Elektro-E-Bikes, Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnik und Energiespeichersysteme konzentrieren werden“* (Kapitel V, Abschnitt II). Dies verdeutlicht das Verständnis der Kommission, dass die chinesische Elektrofahrradindustrie auf Lithium-Akkumulatoren umschwenkt. Dies wurde auch durch die Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bestätigt.

(467) Beim vierten Dokument handelt es sich um „The Implementation Opinions of Further Promoting Healthy Development of Bicycle Industry in Our City“, veröffentlicht von der Städtischen Kommission für Wirtschaft und Informationstechnologie von Tianjin (Municipal Commission of Economy and Information Technology of Tianjin). Im Einklang mit den Bestimmungen des 13. Fahrradplans wird in den Stellungnahmen die Verwendung von inländischen Akkumulatoren bei der Herstellung von Elektrofahrrädern und eine Senkung ihrer Kosten empfohlen: *„Auf der Grundlage der führenden heimischen F&E im Bereich Lithium-Akkumulatoren und Materialien sowie mit Produktionsunternehmen wie Lishen, BAK und Gateway wollen wir die Forschung und Entwicklung von leistungsstarken, kostengünstigen, sicheren und zuverlässigen Lithium-Akkumulatoren für Elektrofahrräder und verwandte Unterstützungstechnologien verstärken“*.

(468) Ausgehend davon ist klar, dass die von der chinesischen Regierung entworfenen Maßnahmen eine Verbindung zwischen der Entwicklung der Industrie für Lithium-Ion-Akkumulatoren und der Elektrofahrradindustrie herstellen. Darüber hinaus sehen die Maßnahmen auch vor, dass die Akkumulatoren-Industrie ihre Kosten und Preise durch Subventionen senken soll, um die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie zu fördern. Dies zeigt deutlich, dass die chinesische Regierung im Rahmen dieser Politik die Hersteller von Akkumulatoren beauftragt und anweist, diese zu einem niedrigen Preis zum Nutzen der nachgelagerten Elektrofahrradindustrie zu verkaufen.

(469) Was die Zulieferer von Akkumulatoren der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller anbelangt, so stellte die Kommission in Erwägungsgrund 444 fest, dass auf die Mitglieder der CBA, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Akkumulatoren zur Verfügung stellten, im UZ 33 % der gesamten inländischen Menge, die an die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller geliefert wurde, und 31 % des gesamten inländischen Kaufwerts entfielen. Darüber hinaus kam die Kommission in Erwägungsgrund 383 zu dem Schluss, dass die Mitglieder der CBA, einschließlich der Lieferanten von Teilen, unterstellte zentrale Akteure sind, die mit der Umsetzung der nationalen Strategie betraut sind, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen. Auf dieser Grundlage und in Ermangelung weiterer Informationen wurde dies als repräsentativ für die Situation auf dem chinesischen Inlandsmarkt für Akkumulatoren erachtet.

(470) Insbesondere musste sich die Kommission in Ermangelung der Mitarbeit der Akkumulatorenlieferanten auf die Informationen des Unternehmens Bafang stützen, das Akkumulatoren auf dem Inlands- und Ausfuhrmarkt verkaufte. In diesem Zusammenhang ergab die Untersuchung, dass Bafang gleichwertige Akkumulatorenmodelle zu deutlich günstigeren (niedrigeren) Preisen im Inland verkauft hatte als auf dem Ausfuhrmarkt. Der Unterschied betrug im UZ zwischen 30 % und 50 %.

(471) Mehrere Parteien brachten vor, dass die von Bafang getätigten Umsätze mit Akkumulatoren aus den folgenden Gründen nicht als Bemessungsgrundlage herangezogen werden könnten. Erstens sei Bafang kein Hersteller von Akkumulatoren. Zweitens handele es sich bei einem Teil der der von Bafang ausgeführten wie auch im Inland verkauften Akkumulatoren um Importware. Des Weiteren brachten sie vor, dass der Vergleich mit den Preisen von Bafang nicht als Bemessungsgrundlage für Akkumulatoren dienen könne, da das Volumen an von Bafang im UZ verkauften Akkus überaus gering sei.

(472) Diesbezüglich wird zunächst einmal daran erinnert, dass angesichts der in Abschnitt 3.3.3 ausgeführten mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und in Ermangelung der Mitarbeit der Hersteller von Akkumulatoren die Kommission ihre Erkenntnisse nach Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu der Einschätzung, dass die zur Verfügung stehenden Informationen, d. h. die maßgeblichen Daten in Bezug auf Bafang, angemessen und vernünftig waren. Zweitens gelangte die Kommission in Anbetracht der staatlichen Politik und der Bestimmungen des von der CBA herausgegebenen Fahrradplans, der insbesondere im Zeichen einer Verbesserung des Preis-Leistung-Verhältnisses von Lithium-Akkumulatoren und der Ausfuhrleistung von Elektrofahrräder ausführenden

Herstellern steht, wie in den Erwägungsgründen 112, 113 und 464 erörtert, zu der Einschätzung, dass die Versorgungsquelle, d. h. ob die Akkumulatoren intern hergestellt, im Inland zugekauft oder gar eingeführt wurden, unerheblich war. Für die Zwecke der Untersuchung maßgeblich dagegen ist der Unterschied aus Sicht der Hersteller der untersuchten Ware zwischen dem subventionierten, tatsächlich entrichteten Preis für Akkumulatoren und einem repräsentativen Marktpreis, den sie in Abwesenheit jeglicher Subventionierung entrichtet hätten. Aus den dargelegten Gründen konnte diesen Vorbringen nicht gefolgt werden.

(473) Diese Modelle waren vergleichbar, da sie mit dem gleichen internen Produkt-Referenzcode gekennzeichnet waren und die gleiche mAH-Kapazität aufwiesen. Der erhebliche Preisunterschied zwischen dem Inlands- und dem Ausfuhrmarkt für gleichwertige Modelle konnte jedoch nicht begründet werden. Ebenso wie bei Motoren gab es in den Unterlagen keine Informationen, die erklären würden, warum die unterschiedlichen Preisniveaus auf besondere Marktbedingungen auf den verschiedenen Märkten zurückzuführen sind, auf denen die Akkumulatoren verkauft wurden. Diese Hypothese wurde insbesondere durch die im Rahmen der Untersuchung gesammelten Informationen widerlegt, d. h. durch die Tatsache, dass Bafang als Mitglied der CBA diesem Verband unterstellt ist und dass der 13. Fahrradplan, der die CBA direkt betrifft, darauf abzielt, die Ausfuhrleistung der ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern zu verbessern, wie in den Erwägungsgründen 112 und 113 dargelegt. Um zur Ausfuhrleistung der Elektrofahrradindustrie beizutragen, wird das Bafang daher beauftragt oder angewiesen, Eingangsmaterialien zu günstigeren Preisen auf dem Inlandsmarkt zu verkaufen, sodass die chinesischen ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern ihre Kosten senken und Produkte zu deutlich niedrigeren Preisen auf den Ausfuhrmärkten anbieten können als ihre Wettbewerber auf den Ausfuhrmärkten, die Akkumulatoren zu nicht subventionierten Preisen beziehen müssen. Damit verfolgen die Akkumulatorenlieferanten ein irrationales Verhalten, da sie Akkumulatoren zu einem niedrigeren Preis auf dem Inlandsmarkt verkaufen, anstatt eine Maximierung ihrer Gewinne anzustreben, indem sie dieselben Akkumulatorenmodelle auf den Ausfuhrmärkten zu wesentlich höheren Preisen verkaufen, was zu einem wesentlich höheren Gewinn führen würde. Um zur Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs beizutragen, wird das Unternehmen daher beauftragt, Eingangsmaterialien zu günstigeren Preisen auf dem Inlandsmarkt zu verkaufen, sodass die ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern ihre Produkte zu deutlich niedrigeren Preisen anbieten können als ihre Wettbewerber auf den Ausfuhrmärkten, die Akkumulatoren zu nicht subventionierten Preisen beziehen müssen.

(474) Yadea Group und Bafang wandten ein, dass die im Inland verkauften Modelle sich von den ausgeführten unterschieden und diese Modelle von unterschiedlichen Anbietern bezogen würden. Bafang schlug daher vor, für den Vergleich lediglich exakt gleiche Modelle von Akkumulatoren heranzuziehen, die von ein und demselben Anbieter bezogen wurden, dessen Waren sowohl ausgeführt als auch im Inland verkauft werden. Bafang merkte ferner an, dass auch nach einer Beschränkung des Vergleichs auf die vom angegebenen Anbieter verkauften Akkumulatoren ein erheblicher Unterschied zwischen inländischen und Ausfuhrpreisen fortbestünde, wenn auch von deutlich geringerem Umfang als bei einer Berücksichtigung der Modelle aller übrigen Anbieter.

(475) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Vergleich in Bezug auf Waren angestellt wurde, welche bei Bafang dieselbe interne Referenznummer aufweisen. Infolgedessen gelangte die Kommission zur Überzeugung, dass diese Modelle insbesondere angesichts der Tatsache, dass sie die gleiche Ladekapazität aufwiesen, untereinander vergleichbar waren. Der Umstand, dass ein Vergleich, der auf Modellen beruhte, die aus ein und derselben Quelle bezogen wurden, weiterhin erhebliche Preisunterschiede zum Ergebnis hatte, wurde für unmaßgeblich befunden. Aus diesen Gründen wurden die vorgenannten Vorbringen zurückgewiesen.

(476) Darauf aufbauend kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung die chinesischen Akkumulatorenhersteller damit betraut oder beauftragt, diese Eingangsmaterialien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an die inländischen Hersteller von Elektrofahrrädern zu liefern.

(477) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte Giant vor, dass laut dem Bericht des WTO-Berufungsgremiums in „United States – Countervailing Duty Investigation on DRAMs“ „bloße politische Erklärungen“ keine „Betrauung oder Anweisung im Sinne von Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz (1) Ziffer iv des Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen darstellen“ könnten. ([52]) Ferner „implizieren Betrauen und Anweisen – durch die Übertragung von Verantwortung an oder die Ausübung von Autorität über eine private Einrichtung – eine aktivere Rolle als einfach nur eine begünstigende.“ ([53]) Das Berufungsgremium kam zu dem Schluss, dass Beweise für „Betrauung oder Anweisung einer privaten Einrichtung“ mit einer „gewissen Form von Bedrohung oder Schaffung von Anreizen“ einhergingen. ([54]) Darüber hinaus verwies Giant auch auf den WTO-Panelbericht in der Sache „US – Export Restraints“, in dem es heißt, dass „sowohl der Akt des Beauftragens als auch der des Anweisens daher notwendigerweise die folgenden drei Elemente in sich [trägt]: (i) eine ausdrückliche und affirmative Handlung, sei es in Vertretung oder auf Anordnung; (ii) die sich an eine bestimmte Partei richtet; und (iii) bei der das Ziel der betreffenden Maßnahme eine bestimmte Aufgabe oder Verpflichtung darstellt.“ ([55]) Eine bloße Überwachung oder Ausübung allgemeiner Regulierungsbefugnisse reiche daher für die Feststellung von Betrauung und Anweisung nicht aus. ([56])

([52]) Bericht des Berufungsgremiums, US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs, Rn. 114.
([53]) Ebd., Fußnote 45, Rn. 114.
([54]) Ebd., Fußnote 45, Rn. 116.
([55]) Panelbericht, US – Export Restraints, Rn. 8.29.
([56]) Bericht des Berufungsgremiums, US – Countervailing Duty Investigation on DRAMs, Rn. 115

(478) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Schlussfolgerung der Kommission nicht allein auf der bloßen politischen Erklärung beruht, worauf in Abschnitt 3.1 näher eingegangen wird. Sie stützt sich ebenso auf die Rolle der CBA, die als Gruppierung von Verbänden nicht allein der Hersteller von Fahrrädern, sondern auch von Akkumulatoren, der Überwachung und Anleitung durch die höchste chinesische Behörde, d. h. den Staatsrat, unterliegt. Darüber hinaus wird ebenso daran erinnert, dass die Mitglieder der CBA an die Umsetzung von deren Beschlüssen gebunden sind und daher als untergeordnet betrachtet werden. Diesbezüglich wird daran erinnert, dass die CBA den 13. Fahrradplan, der insbesondere im Zeichen einer verbesserten Exportleistung der ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern steht, wie in den Erwägungsgründen 112 und 113 erwähnt wird. Die vorstehenden Erwägungen werden auch von zahlreichen Auszügen aus dem spezifischen Branchenbericht über Akkumulatoren gestützt, die in Erwägungsgrund 459 und allgemeiner aus verschiedenen Quellen in den Erwägungsgründen 464 bis 467 aufgeführt sind, die zeigen, dass die der Branche der Akkuhersteller gegenüber gewährte Unterstützung deren Funktion innerhalb der Lieferkette für Elektrofahrräder zugutekommt. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(479) Giant vertrat ebenso die Ansicht, dass die Kommission die Beweislast umgekehrt habe, als sie auf die mangelnde Mitarbeit der chinesischen Regierung in Hinblick auf die gezogenen Schlussfolgerungen verwies. Giant betonte, dass die Beweislast weiterhin bei der Kommission liege, und dass diese nicht den Nachweis geführt habe, dass die Bereitstellung von Akkumulatoren für Elektrofahrräder einen Vorgang darstellt, der normalerweise der Regierung obliegt.

(480) Ähnlich der in Erwägungsgrund 415 getroffenen Schlussfolgerung vertritt die Kommission die Auffassung, dass auch in Bezug auf Akkumulatoren die vorliegenden Beweismittel, die auf den zur Verfügung stehenden Informationen beruhen, für den Nachweis von Betreuung und Anweisung ausreichen. Ebenso wird daran erinnert, dass die chinesische Regierung weder eine Stellungnahme abgab noch weitere Informationen vorlegte, nachdem Sie davon in Kenntnis gesetzt worden war, dass die Kommission beabsichtigte, mit Bezug auf die Bereitstellung von Eingangsmaterialien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt sich auf die verfügbaren Informationen zu stützen. Aus den vorgenannten Gründen war die Kommission der Auffassung, dass sie die Beweislast nicht umgekehrt hat. Dieser Einwand musste daher zurückgewiesen werden.

3.7.3.4. Subventionierung von Akkumulatorenherstellern

(481) Die Kommission erinnert zunächst daran, dass sie angesichts der mangelnden Mitarbeit durch die chinesischen Regierung ihre Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen treffen musste, die sich aus den in Abschnitt 3.7.3.2 beschriebenen Maßnahmen der Regierung und dem vom Antragsteller vorgelegten spezifischen Branchenbericht sowie den Informationen des einzigen mitarbeitenden Anbieter von Akkumulatoren, der den Fragebogen der Kommission beantwortet hat, zusammensetzen.

(482) Die Kommission stellte in den Erwägungsgründen 453 und 454 fest, dass die Akkuindustrie im Light Industry Development Plan als „Schlüsselindustrie" aufgeführt ist; in diesem Plan werden eine Reihe von politischen Maßnahmen in Form von Verwaltungs-, Markt-, Finanz- und Steuerhilfen für diese Schlüsselindustrien festgelegt.

(483) Darüber hinaus enthält der spezifische Bericht über die Akkuindustrie, wie in Erwägungsgrund 459 dargelegt, Beweise dafür, dass dieser Wirtschaftszweig von „*Vorzugsregelungen*" profitierte.

(484) Aus diesen Gründen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Akkumulatorenhersteller Subventionen in vielfältiger Form erhalten haben.

(485) Mehrere Parteien äußerten sich dazu, indem sie auf Artikel 14 Buchstabe d des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen der WTO sowie Artikel 6 Buchstabe d der Grundverordnung betreffend die Angemessenheit des Entgelts verwiesen, das nach den herrschenden Marktbedingungen für die betreffende Ware oder Dienstleistung im Land der Zur-Verfügung-Stellung oder des Kaufs bestimmt wird. Mit anderen Worten, dass die verwendete Bemessungsgrundlage sich auf die auf dem chinesischen Markt vorherrschenden Bedingungen beziehen sollte; oder aber auf die Auftragsbedingungen, die auf dem Markt eines anderen Lands oder auf dem Weltmarkt vorherrschen, die dem Empfänger zugänglich sind.

(486) Die Kommission stellte fest, dass die auf dem Markt der VR China vorherrschenden Bedingungen hinsichtlich der geltenden nationalen und sektorspezifischen von den Wirtschaftsteilnehmern umgesetzten Politikbereiche verzerrt waren. Zudem fehlten der Kommission infolge der mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung entscheidende Angaben zu den Gegebenheiten auf dem chinesischen Markt für Akkumulatoren und zu möglicherweise erforderlichen Anpassungen. Mit Bezug auf die herrschenden Bedingungen auf dem Markt eines anderen Landes oder auf dem Weltmarkt standen solche Informationen nicht in einem Detailgrad zur Verfügung, der einen aussagekräftigen Vergleich zuließe. Infolgedessen musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen. Aus den vorgenannten Gründen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die vorherrschenden Bedingungen auf dem chinesischen Markt keine Anpassungen rechtfertigten, und berechnete daher die Bemessungsgrundlage in Anwendung der in Erwägungsgrund 495 beschriebenen Methodik.

(487) Giant und die chinesische Regierung brachten vor, dass der von der Kommission verfolgte Ansatz Artikel 1.1 Buchstabe b, Artikel 10 und Artikel 32.1 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen der WTO verletze, da sich die Kommission ihre Verpflichtung nicht entziehen könne, zum Schluss zu gelangen, dass Hersteller betraut oder angewiesen würden. Hierzu brachte Giant vor, dass die Kommission verpflichtet sei: (1) zu analysieren, ob Herstellern Subventionen gewährt worden sind; (2) zu analysieren, ob Akkumulatoren zu marktüblichen Bedingungen erworben wurden; (3) zu berechnen, wie viel der Subventionen zu den Empfängern gelangt sind.

(488) Diesbezüglich ist die Kommission der Auffassung, dass die Schlussfolgerung der Kommission auf einer ausreichend detaillierten Begründung beruht. Mit Bezug auf die von Giant vorgebrachten Anmerkungen war die Kommission der Auffassung, dass ihr angesichts der ausgebliebenen Mitarbeit der chinesischen Regierung und des Umstands, dass lediglich ein Lieferant aus eigener Initiative kooperierte, entscheidende Informationen fehlten. Dessen ungeachtet vertrat die Kommission auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen und der von ihr durchgeführten Analyse die Auffassung, dass die Bedingungen dafür gegeben waren, auf das Vorliegen von Betrauung und Anweisung zu schließen. Mit Bezug auf die Durchleitung von Subventionsmitteln wurde, da die Analyse der Kommission sich nicht auf die von den Akkuherstellern erhaltenen Subventionen, sondern auf die Betrauung und Anweisung der Anbieter von Akkumulatoren bezog, Herstellern von Elektrofahrrädern zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt Akkumulatoren zur Verfügung zu stellen, dieses Vorbringen für unmaßgeblich erachtet und daher zurückgewiesen.

3.7.3.5. Spezifität

(489) Wie in den Erwägungsgründen 452 bis 474 erläutert, werden die Lieferanten von Eingangsmaterialien durch mehrere Rechtsdokumente, die sich ausdrücklich auf Unternehmen der Elektrofahrradindustrie beziehen, angewiesen, diesen Unternehmen Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Durch diese Unterlagen ist belegt, dass die Lieferanten von Eingangsmaterialien die Akkumulatoren nur einer begrenzten Zahl von Wirtschaftszweigen/Unternehmen bereitstellen, die im Einklang mit der jeweiligen Politik der chinesischen Regierung stehen.

(490) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass Subventionen in Form einer Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt nicht generell verfügbar, sondern spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind. Zudem legte keine der interessierten Parteien Beweise dafür vor, dass solche Subventionen auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruhen.

3.7.3.6. Vorteil

(491) Alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller kauften Akkumulatoren von unabhängigen Unternehmen im Inland, führten aber auch Teilmengen ein.

(492) Angesichts der mangelnden Mitarbeit durch die chinesische Regierung hat kein Akkumulatorenlieferant der Kommission Informationen zur Verfügung gestellt, indem er den spezifischen Fragebogen beantwortet hat, der für Lieferanten von Eingangsmaterialien in China bestimmt ist. Infolgedessen musste sich die Kommission gemäß Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen, um die Höhe des Vorteils für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller zu ermitteln, die Akkumulatoren auf dem Inlandsmarkt gekauft haben. Die verfügbaren Informationen bestanden aus den Informationen des einzigen Anbieters von Akkumulatoren, der an der Untersuchung mitarbeitete. Wie in Erwägungsgrund 470 dargelegt, verkaufte Bafang als ein nachgeordneter Akteur, der mit der Umsetzung der nationalen Politik betraut war, Akkumulatoren auf dem Inlandsmarkt zu deutlich niedrigeren Preisen als bei der Ausfuhr. Infolgedessen profitierten die chinesischen ausführenden Hersteller von Akkumulatoren, die zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt verkauft wurden.

(493) Mehrere Parteien brachten vor, das nach Artikel 2 Buchstaben a b der Grundverordnung lediglich der Staat als Subventionsgeber in Frage komme. Da es sich bei Bafang um ein Unternehmen in Privatbesitz handele, könne es nicht als Regierung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b angesehen werden und somit keinen Subventionsgeber darstellen.

(494) Diesbezüglich gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass diese Stellungnahme in Hinblick auf die in Erwägungsgrund 476 gezogene Schlussfolgerung unmaßgeblich war, wonach die Lieferanten von Akkumulatoren gegenüber den Herstellern von Elektrofahrrädern von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen werden, diese Eingangsmaterialien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitzustellen.

3.7.3.7. Berechnung der Höhe der Subvention

(495) Der Vorteil für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde somit durch den Vergleich der Inlands- und Ausfuhrpreise berechnet, die Bafang im UZ unabhängigen Kunden in Rechnung stellte. Es wurde eine Anpassung vorgenommen, um den Unterschieden bei den Transportkosten und den Einfuhrgebühren Rechnung zu tragen. Dieser Vergleich wurde für den Verkauf identischer Modelle durchgeführt und führte zu einer Preisdifferenz zwischen 30 % und 50 % im UZ. Der berechnete Prozentsatz wurde auf die Preise angewandt, die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern für die von chinesischen inländischen Lieferanten bezogenen Akkumulatoren gezahlt wurden.

(496) Die Giant Group brachte vor, dass keine Verbindung zwischen den lokal erworbenen Akkumulatoren und den in die EU ausgeführten Elektrofahrrädern bestehe.

(497) Diesbezüglich vertritt die Kommission die Auffassung, dass der in den Erwägungsgründen 491 und 494 definierte Vorteil zum Nutzen der ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern geht, die einheimische Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erwerben und in keinem Zusammenhang mit bestimmten Modellen an verkauften Elektrofahrrädern steht. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Giant Group ein Vorteil erwuchs, als sie einheimische Motoren zu – infolge der in den Erwägungsgründen 462 bis 476 beschriebenen Beauftragung und Anweisung durch die chinesische Regierung – verzerrten Preisen kaufte. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(498) In Bezug auf die Anpassungen brachte Bafang vor, dass Transportkosten bezogen auf Elektrofahrräder keine geeignete Bemessungsgrundlage für den Transport von Akkumulatoren darstellen könne, und ersuchte die Kommission, weitere Einzelheiten zu den angestellten Berechnungen mitzuteilen.

(499) Die Kommission leistete diesen Anmerkungen Folge und stellte der betreffenden Partei eine zusätzliche abschließende Unterrichtung bereit, die ergänzende Informationen enthielt. In jedem Falle war die Kommission der Auffassung, dass die angeforderten Informationen vertraulicher Art waren und unternehmensspezifische Zahlen nicht offengelegt werden konnten. Die Kommission stellte ferner fest, dass dieses Vorbringen sich nicht auf Beweismittel stützte. Diesbezüglich wurden keine weiteren Anmerkungen erhalten.

(500) Andere interessierte Parteien brachten vor, dass die Bafang-Daten in ihrem Fall keine geeignete Bemessungsgrundlage darstellten, da sie keine Akkumulatoren von diesem Unternehmen bezogen hätten.

(501) Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass sich die Kommission in Anbetracht der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und in Ermangelung der Mitarbeit jeglicher sonstiger Anbieter von Akkumulatoren auf die verfügbaren Informationen stützen musste, d. h. die vonseiten Bafangs bereitgestellten Angaben, welche die Kommission überprüfen konnte. Auf dieser Grundlage musste dieses Vorbringen zurückgewiesen werden.

(502) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurde im Rahmen dieser Regelung im UZ der folgende Subventionsbetrag ermittelt:

Tabelle 4

Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
Bodo Vehicle Group	6,91 %
Giant Group	0,38 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	5,51 %
Suzhou Rununion Motivity	8,97 %
Yadea Group	2,74 %

3.7.4. *Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

(a) Einführung

(503) Grund und Boden ist in der VR China grundsätzlich Eigentum des Staates oder eines Kollektivs aus Dörfern oder Gemeinden; Unternehmen oder privaten Eigentümern können rechtliche oder billigkeitsrechtliche Ansprüche auf die betreffenden Grundstücke übertragen oder gewährt werden. Sämtliche Flurstücke stehen in städtischen Gebieten in staatlichem Eigentum und im ländlichen Raum im Eigentum der Dörfer oder Gemeinden.

(504) Nach dem Verfassungsgesetz der VR China und nach dem Gesetz über Grund und Boden (Land Law) können Unternehmen und natürliche Personen jedoch „Landnutzungsrechte" (land use rights) käuflich erwerben. Gewerbeflächen werden gewöhnlich zunächst für 50 Jahre verpachtet; anschließend kann die Pacht um weitere 50 Jahre verlängert werden.

(505) Der chinesischen Regierung zufolge kann ein Recht auf Gewerbeflächen nach Artikel 5 der Bekanntmachung des Staatsrats über die Stärkung der Rechtsvorschriften über Landrechte (Notice regarding Strengthening Regulation of Land) (GF [2006] Nr. 31) Unternehmen seit dem 31. August 2006 ausschließlich vom Staat und ausschließlich im Wege einer Ausschreibung oder eines sonstigen öffentlichen Angebotsverfahrens gewährt werden, bei dem der endgültige Preis das festgesetzte Mindestgebot nicht unterschreiten darf. Die chinesische Regierung ist der Auffassung, dass in der VR China ein freier Grundstücksmarkt bestehe und die von Industrieunternehmen zu zahlende Pacht marktüblich sei.

(b) Rechtsgrundlage

(506) Die Einräumung von Landnutzungsrechten in der VR China fällt unter das Gesetz über die Verwaltung von Grund und Boden (Land Administration Law) der VR China. Darüber hinaus sind die nachstehenden Dokumente ebenfalls Teil der Rechtsgrundlage:

— Gesetz der Volksrepublik China über die Verwaltung städtischer Immobilien (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 18);

— Übergangsbestimmungen der Volksrepublik China über die Erteilung und Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Grund und Boden in städtischen Gebieten (Interim Regulations of the People's Republic of China Concerning the Assignment and Transfer of the Right to the Use of the State-owned Land in the Urban Areas);

— Vorschriften zur Durchführung des Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der Volksrepublik China (Verordnung des Staatsrates der Volksrepublik China [2014] Nr. 653);

— Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens (Provision on Assignment of State-owned Construction Land Use Right through Bid Invitation, Auction and Quotation);

— Bekanntmachung des Staatsrats über die Stärkung der Rechtsvorschriften über Landrechte (State Council's Notice regarding Strengthening Regulation of Land) (GF [2006] Nr. 31).

(c) Ergebnisse der Untersuchung

(507) Nach Artikel 10 der „Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens" setzen lokale Behörden Grundstückspreise nach dem alle drei Jahre aktualisierten System zur Bewertung von städtischem Grund und Boden sowie nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik fest.

(508) In früheren Untersuchungen ([57]) hat die Kommission festgestellt, dass die in der VR China entrichteten Preise für Landnutzungsrechte nicht repräsentativ für einen Marktpreis waren, der durch Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bestimmt wird, da das Auktionssystem als unklar, nicht transparent und in der Praxis nicht funktionierend betrachtet wurde und da die Preise den Untersuchungsergebnissen zufolge von den Behörden willkürlich festgesetzt wurden. Wie im vorstehenden Erwägungsgrund erläutert, setzten die Behörden die Preise nach dem Bewertungssystem für städtische Grundstücke (Urban Land Evaluation System) fest, nach dem bei der Festsetzung von Preisen für Gewerbegrundstücke neben anderen Kriterien auch die Industriepolitik zu berücksichtigen ist; d. h. sie gewähren z. B. Unternehmen, die bestimmten Wirtschaftszweigen angehören, einen bevorzugten Zugang zu Gewerbeflächen.

(509) In dieser Untersuchung waren diesbezüglich keine bemerkenswerten Änderungen festzustellen. Die Kommission gelangte beispielsweise zu dem Schluss, dass keiner der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller eine Ausschreibung oder ein ähnliches öffentliches Angebotsverfahren im Zusammenhang mit seinen Landnutzungsrechten durchlaufen hatte — auch nicht bei erst kürzlich erworbenen Landnutzungsrechten. Die Landnutzungsrechte der in die Stichproben einbezogenen ausführenden Hersteller wurden von den lokalen Behörden zu ausgehandelten Preisen erteilt.

(510) Neben dem städtischen Landüberwachungssystem gibt es auch ein dynamisches Landüberwachungssystem. In der Auslaufüberprüfung der Kommission zu Solarpaneelen mit Ursprung in der Volksrepublik China ([58]) stellte die Kommission fest, dass Preise im dynamischen Landüberwachungssystem über den Mindestreferenzpreisen liegen, die durch das Bewertungssystem für städtische Grundstücke festgelegt und von den lokalen Behörden verwendet werden, weil letztere lediglich alle drei Jahre aktualisiert wurden, während im Rahmen des Monitoringsystems zur Dynamik vierteljährlich Preisaktualisierungen vorgenommen wurden. In der laufenden Untersuchung wie auch in der oben genannten Auslaufüberprüfung gab es jedoch keine Hinweise darauf, dass die Grundstückspreise auf den dynamischen Überwachungspreisen basieren. Tatsächlich hatte die chinesische Regierung während der Untersuchung zu Solarpaneelen bestätigt, dass das Monitoringsystem zur Dynamik städtischer Grundstückspreise die Schwankungen der Preisniveaus in bestimmten Gebieten d. h. in 105 Städten) in der VR China beobachtete und zur Bewertung der Grundstückspreisentwicklung konzipiert war. Die Ausgangspreise bei Ausschreibungen

([57]) Siehe unter anderem Durchführungsverordnung (EU) Nr. 452/2011 des Rates (ABl. L 128 vom 14.5.2011, S. 18) (gestrichenes Feinpapier), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates vom 15.3.2013 (ABl. L 73 vom 15.3.2013, S. 16) (organisch beschichtete Stahlerzeugnisse), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1379/2014 der Kommission (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 22) (Glasfaserfilamente), Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission (ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1) (Solarpaneele), Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17) (HRF).

([58]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission, ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1, *(Solarpaneele), Erwägungsgründe 421 und 425*.

und Versteigerungen stützten sich jedoch auf die durch das Grundstückbewertungssystem festgelegten Bemessungsgrundlagen. Darüber hinaus haben die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen im vorliegenden Fall ihre Grundstücke durch direkte Zuweisung erhalten. Daher war die Tatsache, dass es dieses System gibt, unerheblich, da es nicht auf die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller angewandt wurde.

(511) Die Kommission stellte fest, dass einer der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller Erstattungen von den lokalen Behörden erhalten hat, als Ausgleich für die Preise, die er für einen Teil seiner Landnutzungsrechte gezahlt hatte, und dass ein anderer in die Stichprobe einbezogener ausführender Hersteller nicht den vollen Betrag für seine Landnutzungsrechte bezahlt hat.

(d) Schlussfolgerung

(512) Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die Lage, was die Bereitstellung und den Erwerb von Grund und Boden in der VR China betrifft, nicht transparent ist und die Preise willkürlich von den Behörden festgesetzt wurden.

(513) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten mehrere Parteien vor, dass die vorstehende Schlussfolgerung sich im Wesentlichen auf bei den vorangegangenen Untersuchungen gewonnene Erkenntnisse stütze und die Kommission keine Beweismittel zum Beleg vorgelegt habe, dass sich die Situation sich seither nicht geändert hätte. Die Kommission weist darauf hin, dass sie, wie in den Erwägungsgründen 509 bis 511 dargelegt, Belege dafür gefunden hat, dass die von ihr gezogenen Schlussfolgerungen nach wie vor zutreffen. Überdies sind keine neuen Beweismittel vorgelegt worden, die das Gegenteil stützten. Aus den dargelegten Gründen mussten diese Vorbringen zurückgewiesen werden. Dementsprechend ist die Einräumung von Landnutzungsrechten durch die chinesische Regierung als Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung in Form einer Zur-Verfügung-Stellung von Waren aufzufassen, aus der den begünstigten Unternehmen ein Vorteil erwächst. Wie in den Erwägungsgründen 507 bis 510 erläutert, besteht in der VR China kein funktionierender Markt für Grund und Boden; bei Heranziehung einer externen Bemessungsgrundlage (siehe Erwägungsgründe 517 bis 527) ergibt sich, dass der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern entrichtete Betrag für Landnutzungsrechte weit unter dem normalen Marktsatz liegt. Im Zusammenhang mit dem bevorzugten Zugang zu Gewerbeflächen für Unternehmen, die bestimmten Wirtschaftszweigen angehören, muss der von den lokalen Behörden festgelegte Preis die Industriepolitik der Regierung berücksichtigen, wie bereits in Erwägungsgrund 508 dargelegt. Im Rahmen dieser industriellen Politik, wie in Erwägungsgrund 101 erläutert, gilt die Elektrofahrradindustrie als eine Schlüsselindustrie der chinesischen Leichtindustrie. ([59]) Darüber hinaus verlangt der Beschluss Nr. 40 des Staatsrates, dass die Behörden sicherstellen, dass Gewerbeflächen zur Förderung der Wirtschaftszweige bereitgestellt werden. Aus Artikel 18 des Staatsratsbeschlusses Nr. 40 geht eindeutig hervor, dass Wirtschaftszweige, die unter die Kategorie „beschränkt" fallen, keinen Zugang zu Landnutzungsrechten haben. Somit ist die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstaben a und c der Grundverordnung, weil die bevorzugte Bereitstellung von Grund und Boden auf Unternehmen bestimmter Wirtschaftszweige beschränkt ist, und weil die staatlichen Praktiken in diesem Bereich nicht klar und nicht transparent sind.

(514) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten mehrere Parteien vor, dass die Kommission ihre Feststellung der Spezifität nicht auf eindeutige Belege gestützt habe, denen zufolge die Elektrofahrradindustrie zu den Branchen zählt, die Landnutzungsrechte zu Vorzugspreisen erhalten haben.

(515) Diesbezüglich wird auf Erwägungsgrund 129 und insbesondere auf Beschluss 40 verwiesen, wonach Vorzugsregelungen hinsichtlich der Landnutzung bei geförderten Projekten umgesetzt werden sollten. Wie in Erwägungsgrund 100 dargelegt, stellt die Elektrofahrradbranche eine Schlüsselindustrie dar. Sie war auch Thema beim 13. Fahrradplan, der von der CBA herausgegeben wurde, die wiederum der Anleitung und Aufsicht durch den Staatsrat untersteht. Dementsprechend war die Kommission der Auffassung, dass die Elektrofahrradindustrie zu denjenigen Industriezweigen zählt, welche Landnutzungsrechte zu Vorzugspreisen erhielten. Dies wurde auch durch die bei der Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse bestätigt, wie in den Erwägungsgründen 507 bis 511 dargelegt ist. Des Weiteren war die Fahrradbranche bereits im 11. Fahrradplan als geförderter Wirtschaftszweig benannt und darin eine Steigerung des Produktionsvolumens an Fahrrädern und Elektrofahrrädern als Ziel genannt worden. Auf eine Verbesserung und Stärkung der Fahrradindustrie verwiesen wurde auch in einem maßgeblichen von der China Bicycles Association veröffentlichten Artikel, in welchem die im Geiste des 11. Fahrradplans formulierten Entwicklungsziele zusammengefasst waren. ([60]) Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(516) Infolgedessen wurde diese Subvention als anfechtbar betrachtet.

([59]) Siehe Abschnitt 3.1.
([60]) https://www.ixueshu.com/document/1124f83795d6abfc.html

(e) Berechnung der Höhe der Subvention

(517) Im Einklang mit früheren Untersuchungen ([61]) und aufgrund des Artikels 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung wurden die Grundstückspreise im gesonderten Zollgebiet Taiwan, Penghu, Kinmen und Matsu (im Folgenden „Chinesisch-Taipeh“) als externe Bemessungsgrundlage herangezogen. ([62]) Die Kommission hat insbesondere Informationen über die Preise für Gewerbeflächen von der offiziellen Website (http://lvr.land.moi.gov.tw/login.action) abgerufen, die vom taiwanesischen Innenministerium für die wichtigsten Industrieparks in sechs Städten an der Westküste der Insel Taiwan eingerichtet wurde, darunter die Städte Taipeh, New Taipeh, Taoyuan, Taichung, Tainan und Kaohsiung. Die in der Datenbank des Innenministeriums enthaltenen Informationen beziehen sich auf die tatsächlichen Transaktionspreise und nicht auf Angebote für Gewerbeflächen.

(518) Im Anschluss an die Unterrichtung merkte eine Partei an, dass die Kommission es versäumt habe, eine geeignete externe Bemessungsgrundlage für Grundstückspreise zu wählen, da sie keine fallspezifische Analyse der Fakten vorgenommen habe, die für die jeweiligen Standorte der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller maßgeblich seien. Die Kommission wies die Anmerkung zurück und darauf hin, dass, wie in Erwägungsgrund 517 beschrieben, ihre Auswahl auf der Grundlage der sechs Bezirke erfolgte, in denen sich die die Mehrzahl der taiwanesischen Industrieparks befindet. Da sich alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in China in Industriegebieten befinden, wurde der Standortfaktor berücksichtigt. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

(519) Der den Empfängern erwachsende Vorteil wird unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Betrag berechnet, den in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller tatsächlich für die Landnutzungsrechte gezahlt haben (d. h. dem tatsächlichen vertraglichen Kaufpreis, gegebenenfalls abzüglich der Erstattungen/Zuschüsse durch örtliche Behörden), und dem Betrag, der nach der Bemessungsgrundlage für Chinesisch-Taipeh eigentlich zu entrichten wäre.

(520) Die Kommission sieht Chinesisch-Taipeh aus folgenden Gründen als geeignete externe Referenz an:

— vergleichbares Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung, des BIP und der wirtschaftlichen Struktur in Chinesisch-Taipeh und den meisten Provinzen und Städten der VR China, in denen die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ansässig sind,

— räumliche Nähe zwischen der VR China und Chinesisch-Taipeh,

— hoch entwickelte industrielle Infrastruktur sowohl in Chinesisch-Taipeh als auch in zahlreichen Provinzen der VR China,

— enge Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Chinesisch-Taipeh und der VR China,

— hohe Bevölkerungsdichte in vielen Provinzen der VR China und in Chinesisch-Taipeh,

— Ähnlichkeiten zwischen Chinesisch-Taipeh und der VR China bezüglich der Art von Grund und Boden und den Vorgängen, die zur rechnerischen Ermittlung des relevanten Referenzwerts herangezogen wurden, und

— demografische, sprachliche und kulturelle Gemeinsamkeiten zwischen Chinesisch-Taipeh und der VR China.

(521) Des Weiteren handelte es sich nach Auffassung der Kommission bei dieser Bemessungsgrundlage um eine zuverlässige Datenquelle, auf die alle interessierten Parteien zugreifen können.

(522) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten mehrere Parteien vor, dass Chinesisch-Taipeh keine geeignete Bemessungsgrundlage darstelle. Sie führten dazu ins Feld, dass die in Erwägungsgrund 520 beschriebenen Ähnlichkeiten und die Verbindung zwischen der VR China und Chinesisch-Taipeh lediglich die Situation in den zurückliegenden Jahren beschrieben, nicht aber im Jahr, in dem die Landnutzungsrechte erworben wurden.

(523) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die berechnete Bemessungsgrundlage dahin gehend angepasst wurde, dass im Laufe der Zeit aufgetretene Änderungen des BIP und der Inflation darin Berücksichtigung finden, wie in Erwägungsgrund 527 beschrieben wird. Dementsprechend wurde der Umstand, dass gewisse Landnutzungsrechte bereits in ferner Vergangenheit erworben wurden, bereits berücksichtigt.

(524) Eine interessierte Partei brachte vor, dass Thailand wegen einer besseren Vergleichbarkeit der wirtschaftlichen Entwicklung und der Bevölkerungsdichte besser geeignet sei als Chinesisch-Taipeh. Des Weiteren führte sie an, dass Thailand ein hohes Maß an industrieller Infrastruktur aufwiese. Nachdem sie sich mit dem Vorbringen befasst hatte, vertrat die Kommission die Ansicht, dass die Wahl von Chinesisch-Taipeh als geeignete externe Bemessungsgrundlage auf der Prüfung mehrerer Faktoren beruhte, die in Erwägungsgrund 520 dargelegt sind und die ihre Wahl als fundierte Bemessungsgrundlage rechtfertigen. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen.

([61]) Siehe unter anderem Durchführungsverordnung (EU) Nr. 452/2011 des Rates (ABl. L 128 vom 14.5.2011, S. 18, *gestrichenes Feinpapier*), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates (ABl. L 73 vom 15.3.2013, S. 16, *organisch beschichtete Stahlerzeugnisse*), Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission (ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1, *Solarpaneele*), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1379/2014 der Kommission (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 22. *Glasfaserfilamente*), Durchführungsbeschluss 2014/918 der Kommission (ABl. L 360 vom 16.12.2014, S. 65, *Polyester-Spinnfasern*).

([62]) Wie vom Gericht am 11. September 2014 im Urteil in der Rechtssache Gold East Paper und Gold Huacheng Paper/Rat, T-444/11, ECLI:EU:T:2014:773 angenommen.

(525) Des Weiteren brachte eine andere Partei vor, dass die von der Kommission angewandte Methodik zur Festlegung einer ausländischen Bemessungsgrundlage für die Landnutzungspreise fehlerhaft sei, weshalb sie aus den folgenden Gründen die Verwendung von Indien anstelle von Chinesisch-Taipeh vorschlug:

— Die Preise für Gewerbeflächen wurden anhand einer Vielzahl von Industriegebieten in den Bundesstaaten Bihar, Maharashtra and Tamil Nadu ermittelt,

— Diese drei Staaten sind hochindustrialisiert und weisen ähnlich wie China ein hohes Maß an wirtschaftlicher Entwicklung und Industrie-Infrastruktur auf.

— Diese drei Staaten sind in geographischer Nähe zueinander und zu China gelegen,

— Zwischen Indien und China bestehen etablierte Wirtschaftsbeziehungen und grenzüberschreitender Handel,

— Die 22 Städte weisen ähnliche Bevölkerungsdichten wie die chinesischen Industriezentren auf,

— Schließlich noch stehen Daten in Bezug auf die Preise von Gewerbeflächen in Indien öffentlich zur Verfügung.

(526) Das Vorbringen dieser Partei ließ mit dem Maß der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Provinzen ein entscheidendes Element in ihrer Analyse außer Acht. Öffentlichen Quellen zufolge bewegt sich die Höhe des BIP pro Kopf in diesen indischen Provinzen weit unterhalb desjenigen der Großstädte/Provinzen, in denen die ausführenden Hersteller angesiedelt sind. So beträgt etwa das BIP pro Kopf von Maharastra ([63]), bei dem es sich um das höchste der drei zitierten Provinzen handelt, in den Jahren 2017 und 2018 gerade einmal 2 500 USD, während das bei ausführenden Herstellern in China angetroffene niedrigste Niveau im Jahr 2012 7 932 USD betrug. ([64]) Die Untersuchung hat außerdem ergeben, dass das BIP pro Kopf im Falle von Kunshan ([65]), das unter den chinesischen Großstädten im Jahr 2016 die Spitzenposition einnahm, mehr als 20 000 USD betrug. ([66]) In Anbetracht des vorstehend Aufgeführten und der in Erwägungsgrund 520 aufgeführten Faktoren wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(527) Die Kommission berechnete den gewogenen Durchschnittspreis für Grundstücke auf der Grundlage der Grundstücksverkäufe in den sechs in Erwägungsgrund 517 genannten Städten. Diese Daten waren erst ab August 2013 verfügbar. Für den Zeitraum nach diesem Datum wandte die Kommission daher die tatsächlichen Preise des taiwanischen Innenministeriums an. Für Landnutzungsrechte, die vor diesem Datum erworben wurden, ermittelte man, wie bereits in früheren Untersuchungen, auf der Grundlage der Entwicklung des BIP und der Inflation in Taiwan rechnerisch historische Preise. Die Kommission korrigierte insbesondere den in Taiwan ermittelten gewogenen durchschnittlichen Grundstückspreis pro Quadratmeter durch die Inflationsrate und das BIP zu laufenden Preisen in USD für Taiwan, wie vom IWF für das Jahr 2015 veröffentlicht.

(528) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten mehrere Parteien vor, dass das von der Kommission zur Berechnung der historischen Grundstückspreise angewandte Verfahren nicht den normalen Marktpreis widerspiegele. Sie machten geltend, dass die Kommission sich nicht auf Belege gestützt habe, denen zufolge die Entwicklung der Grundstückspreise einem ähnlichen Trend wie die Entwicklung des BIP und der Inflation folgte. Allerdings wurde dieses Vorbringen nicht durch Beweismittel untermauert. Es musste daher zurückgewiesen werden.

(529) Zwei interessierte Parteien brachten ferner vor, dass sie keinen Vorteil aus den Landnutzungsrechten gezogen hätten, da (i) die Miete sich in den Produktionskosten der Unternehmen widerspiegelte; (ii) die an verbundene Unternehmen entrichtete Miete entsprechend den Marktbedingungen oder zu fairen Bedingungen festgelegt worden sei und (iii) irgendein Vorteil in jedem Falle nicht vom verbundenen Unternehmen weitergegeben worden sei. Einer der ausführenden Hersteller führte zudem an, dass sein verbundenes Unternehmen seine Landnutzungsrechte im Rahmen einer ordnungsgemäßen Ausschreibung erworben habe. Letzterer forderte ferner, dass die an dessen verbundene Partei entrichtete Miete für Landnutzungsrechte von der Berechnung des Vorteils abgezogen werden sollte.

(530) Mit Bezug auf die an das verbundene Unternehmen entrichtete Miete hat keiner der ausführenden Hersteller Beweismaterial hinsichtlich der herrschenden Marktbedingungen vorgelegt. Gleiches gilt für das Ausschreibungsverfahren, an dem das verbundene Unternehmen zum Erwerb seiner Landnutzungsrechte angeblich teilgenommen habe, d. h. es wurden keine Beweismittel zur Stützung dieses Vorbringens vorgebracht. Diesem Vorbringen konnte daher nicht gefolgt werden.

(531) Mit Bezug auf die Berechnung des Vorteils wird daran erinnert, dass den Feststellungen zufolge Landnutzungsrechte in China, wie in den Erwägungsgründen 507ff. ausgeführt wird, der Elektrofahrradindustrie zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt überlassen werden. Überdies haben diese Parteien keine Belege für die herrschenden Marktbedingungen in China vorgelegt. Schließlich noch wurde der Vorteil auf Konzernebene berechnet, sodass zwischen verbundenen Unternehmen durchgeführte Transaktionen sich in der Gesamtrechnung ausgleichen. Daher wurden diese Einwände zurückgewiesen..

([63]) https://en.wikipedia.org/wiki/Economy_of_Maharashtra
([64]) https://en.wikipedia.org/wiki/Jinhua
([65]) https://en.wikipedia.org/wiki/Kunshan
([66]) http://unn.people.com.cn/n1/2017/1009/c14717-29576902.html

(532) Die Höhe der Subvention wurde nach Artikel 7 Absatz 3 der Grundverordnung dem UZ zugerechnet, und zwar unter Zugrundelegung der gewöhnlichen Dauer von Landnutzungsrechten bei Gewerbegrundstücken d. h. 50 Jahre). Der resultierende Betrag wurde dann dem gesamten im UZ erzielten Umsatz des betreffenden Unternehmens zugerechnet, da die Subvention nicht von der Ausfuhrleistung abhing und nicht nach Maßgabe der hergestellten, produzierten, ausgeführten oder beförderten Mengen gewährt wurde.

(533) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurde im Rahmen dieser Regelung im UZ der folgende Subventionsbetrag ermittelt:

Tabelle 5

Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
Bodo Vehicle Group	1,42 %
Giant Group	0,91 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,62 %
Suzhou Rununion Motivity	1,46 %
Yadea Group	0,43 %

3.8. **Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern**

3.8.1. *Körperschaftsteuer-Vergünstigungen für Hochtechnologieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien*

(534) Nach dem Gesetz der Volksrepublik China über die Körperschaftsteuer (Law of the People's Republic of China on Enterprise Income Tax, im Folgenden „EIT-Gesetz") erhalten Hoch- und Spitzentechnologieunternehmen, die der Staat maßgeblich unterstützen muss, einen ermäßigten Körperschaftsteuersatz von 15 % statt des Standardsteuersatzes von 25 %.

(a) Rechtsgrundlage

(535) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 28 des EIT-Gesetzes und Artikel 93 der Durchführungsvorschriften zum Körperschaftsteuergesetz der VR China sowie:

— Rundschreiben des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung zur Überarbeitung und Herausgabe von „Administrativen Maßnahmen zur Anerkennung von High-Tech-Unternehmen" (Administrative Measures for the Recognition of High-Tech Enterprises), G.K.F.H. [2016] Nr. 32,

— Mitteilung des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die Überarbeitung, den Druck und die Herausgabe der Leitlinien für das Anerkennungsmanagement von High-Tech-Unternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien, GKFH [2016] Nr. 195 und

— Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrien (2011), herausgegeben von der NDRC, dem Ministerium für Wissenschaft und Technologie, dem Handelsministerium und dem nationalen Amt für geistiges Eigentum.

(b) Ergebnisse der Untersuchung

(536) Unternehmen, die die Steuerermäßigung in Anspruch nehmen können, gehören zu bestimmten vom Staat unterstützten Schwerpunktbereichen der Hightech-Branche und der neuen Technologien sowie zu den aktuellen Prioritäten der vom Staat unterstützten Hightech-Branchen, wie sie in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrien aufgeführt sind.

(537) Um anspruchsberechtigt zu sein, müssen die Unternehmen darüber hinaus die folgenden Kriterien erfüllen:

— einen bestimmten Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten im Verhältnis zu ihrem Umsatz einbehalten,

— einen bestimmten Anteil der Einnahmen aus Hochtechnologie/Produkten/Dienstleistungen am Gesamtumsatz des Unternehmens einbehalten und

— einen bestimmten Anteil des technischen Personals an der Gesamtzahl der Mitarbeiter des Unternehmens aufrechterhalten.

(538) Unternehmen, die diese Maßnahme in Anspruch nehmen, müssen ihre Körperschaftsteuererklärung und die einschlägigen Anlagen einreichen. Der tatsächliche Betrag des Vorteils kann der Steuererklärung entnommen werden.

(539) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem den Empfängern erwachsenden Vorteil. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Rechtsvorschriften selbst die Anwendung dieser Regelung auf Unternehmen beschränken, die in bestimmten vom Staat festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen tätig sind.

(540) Im Anschluss an die Unterrichtung wandte eine Partei ein, dass die in Artikel 28 des EIT-Gesetzes vorgesehene Körperschaftsteuer-Ermäßigung für Hoch- und Spitzentechnologieunternehmen keine spezifische Subvention darstelle. Angeführt wurde auch, dass die Kommission es versäumt habe, den Nachweis zu führen, dass die Erlangung der Bescheinigung als hoch-und Spitzentechnologieunternehmen sich auf bestimmte Unternehmen beschränke. Diesbezüglich wird auf die Erwägungsgründe 536 bis 539 verwiesen, in denen die diesbezüglichen Einschlusskriterien dargelegt sind, d. h. die Beschränkung auf Hoch- und Spitzentechnologieunternehmen, die der Staat maßgeblich unterstützen muss, was einen weiteren Beleg für die Spezifität dieser Subventionen liefert. Auf dieser Grundlage wurde der Einwand zurückgewiesen. In Ermangelung weiterer Beweismittel blieb die Kommission bei ihrem Standpunkt.

(c) Berechnung der Höhe der Subvention

(541) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Begünstigten im UZ erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde als Differenz zwischen der gesamten Steuerverbindlichkeit gemäß dem normalen Steuersatz und der gesamten Steuerverbindlichkeit gemäß dem reduzierten Steuersatz berechnet.

(542) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurde im Rahmen dieser Regelung im UZ der folgende Subventionsbetrag ermittelt:

Tabelle 6

Körperschaftsteuer-Vergünstigungen für Hochtechnologieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
Bodo Vehicle Group	0,00 %
Giant Group	0,65 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,41 %
Suzhou Rununion Motivity	0,00 %
Yadea Group	0,70 %

3.8.2. *EIT-Verrechnung für Forschungs- und Entwicklungsausgaben*

(543) Die Steuerverrechnung für Forschungs- und Entwicklungsausgaben ermöglicht Unternehmen eine steuerliche Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Tätigkeiten in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen, wenn die FuE-Aufwendungen bestimmte Schwellenwerte überschreiten.

(544) Insbesondere für FuE-Aufwendungen in Verbindung mit der Entwicklung neuer Technologien, neuer Produkte und neuer Methoden, die nicht Bestandteil immaterieller Vermögenswerte sind, aber in der laufenden Gewinn- und Verlustrechnung verbucht werden, wird nach dem vollständigen Abzug unter Berücksichtigung der tatsächlichen Situation nochmals ein Abzug von 50 % gewährt. Wenn die genannten FuE-Aufwendungen immaterielle Vermögenswerte bilden, werden sie ausgehend von 150 % der Kosten der immateriellen Vermögenswerte abgeschrieben.

(a) Rechtsgrundlage

(545) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 30 Absatz 1 des EIT-Gesetzes und die Durchführungsvorschriften zum Körperschaftsteuergesetz der VR China sowie folgende Bekanntmachungen:

— Bekanntmachung des Finanzministeriums, der staatlichen Steuerverwaltung und des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie zur Verbesserung der Politik des Vorsteuerabzugs in Verbindung mit FuE-Aufwendungen (Notice of the Ministry of Finance, the State Administration of Taxation and the Ministry of Science and Technology on Improving the Policy of Pre-tax Deduction of R&D Expenses) (Cai Shui [2015] Nr. 119),

— Bekanntmachung der staatlichen Steuerverwaltung über Fragen der Politik des Vorsteuerabzugs in Verbindung mit betrieblichen FuE-Aufwendungen (Notice of the State Administration of Taxation on Issues Concerning Policy of Pre-tax Deduction of R&D Expenses of Enterprises) und

— Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrien (2011), herausgegeben von der NDRC, dem Ministerium für Wissenschaft und Technologie, dem Handelsministerium und dem nationalen Amt für geistiges Eigentum.

(b) Ergebnisse der Untersuchung

(546) Während einer früheren Untersuchung ([67]) wurde festgestellt, dass die „neuen Technologien, neuen Produkte und neuen Methoden", für die Steuervergünstigungen gewährt werden können, Teil bestimmter vom Staat unterstützter Hochtechnologiebereiche sowie der aktuellen Prioritäten in vom Staat unterstützten Hochtechnologiebereichen sind, wie sie in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrien aufgeführt sind.

(547) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem den Empfängern erwachsenden Vorteil. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung auf Unternehmen beschränkt ist, die in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen FuE-Aufwendungen tätigen.

(548) Im Anschluss an die Unterrichtung wandten mehrere Parteien ein, dass die EIT-Verrechnung für Forschungs- und Entwicklungsausgaben keine spezifische Subvention darstelle und sie bei der von Kanada durchgeführten Antisubventionsuntersuchung zu einem bestimmten modularen Wandsystem aus China wegen mangelnder Spezifität nicht angefochten wurde. Die Kommission verwies auf die Erwägungsgründe 546 und 547, in denen das Thema Spezifität bereits behandelt wurde. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass diese Erkenntnis auch durch die Situation eines ausführenden Herstellers untermauert wird, der in den Genuss einer steuerpolitischen Unterstützung dieser Art gelangte, nachdem er als Hoch- und Spitzentechnologie-Unternehmen zertifiziert worden war. Aus den dargelegten Gründen wurde diese Einwendung zurückgewiesen.

(c) Berechnung der Höhe der Subvention

(549) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der nach dem zusätzlichen 50 %igen Abzug der geleisteten FuE-Aufwendungen tatsächlich entrichteten Steuer.

(550) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurde im Rahmen dieser Regelung im UZ der folgende Subventionsbetrag ermittelt:

Tabelle 7

EIT-Verrechnung für Forschungs- und Entwicklungsausgaben

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Bodo Vehicle Group	0,21 %
Giant Group	0,05 %

([67]) Siehe Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China, (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17), Erwägungsgrund 330.

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,19 %
Suzhou Rununion Motivity	0,00 %
Yadea Group	0,51 %

3.8.3. *Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden*

(551) Die Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden ist eine gängige Förderpraxis in Form von Befreiungen und/oder Ermäßigungen der direkten Einkommensteuer.

(a) Rechtsgrundlage

(552) Die Rechtsgrundlagen für diese Steuerbefreiung von Dividendenerträgen sind die Artikel 25 bis 26 des EIT-Gesetzes und Artikel 83 der Durchführungsbestimmungen für das Körperschaftsteuergesetz.

(b) Ergebnisse der Untersuchung

(553) Nach den Feststellungen der Kommission erhielt ein in die Stichprobe einbezogenes Unternehmen eine Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden. Dieses Unternehmen beantragte den Abzug der aus Kapitalbeteiligungen erhaltenen Dividenden vom zu versteuernden Einkommen direkt bei der örtlichen Steuerbehörde.

(c) Schlussfolgerung

(554) Nach Auffassung der Kommission handelt es sich hierbei um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der dem betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem dem Empfänger erwachsenden Vorteil. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Rechtsvorschriften selbst die Anwendung dieser Befreiung auf qualifizierte gebietsansässige Unternehmen beschränken, die vom Staat weitgehend unterstützt werden und deren Entwicklung dieser fördert.

(555) Diesbezüglich brachten mehrere Parteien vor, dass diese Subvention unspezifisch sei, und verwiesen dazu auf Artikel 83 der Bestimmungen zur Durchführung der EIT-Verordnung, die wiederum an Artikel 26 Absatz 2 dieser Verordnung geknüpft ist, wobei sie vorbrachten, dass keine Beweise dafür vorlägen, dass sich diese Befreiung auf qualifizierte gebietsansässige Unternehmen beschränkte, die vom Staat weitgehend unterstützt werden und deren Entwicklung dieser fördert.

(556) Diesbezüglich wird auf Artikel 25 der EIT-Verordnung verwiesen, die unter dem gleichen Kapitel (Kapitel IV Regelungen zur Steuerbegünstigung) zu finden ist wie Artikel 26 Absatz 2, und der den Kopf dieses Kapitels darstellt. Darin heißt es: „*Der Staat setzt Regelungen zur Steuerbegünstigung von Branchen und Projekten in Kraft, die vom Staat weitgehend unterstützt werden und deren Entwicklung dieser fördert.*“ Auf dieser Grundlage war die Kommission der Auffassung, dass solche Regelungen zur Steuerbegünstigung sich auf bestimmte Branchen und Projekte beschränken und somit das Kriterium der Spezifität erfüllen. Aus den vorliegenden Beweisen ließ sich außerdem ersehen, dass das Unternehmen, dem diese Regelungen zugutekamen, als Hoch- und Spitzentechnologieunternehmen zertifiziert war. Aus den dargelegten Gründen musste dieser Einwand zurückgewiesen werden.

(d) Berechnung der Höhe der Subvention

(557) Die Kommission hat die Höhe der Subvention als Differenz zwischen dem normalerweise im UZ zu erhebenden Steuerbetrag und dem Betrag der von dem betreffenden Unternehmen tatsächlich gezahlten Steuern berechnet.

Tabelle 8

Befreiung von der Steuer auf *zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden*

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Bodo Vehicle Group	0,00 %
Giant Group	0,00 %

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,04 %
Suzhou Rununion Motivity	0,00 %
Yadea Group	0,00 %

3.8.4. *Gesamthöhe der Subvention infolge sämtlicher Regelungen zur Befreiung von direkten Steuern und Programme zur Ermäßigung von direkten Steuern*

(558) Die im UZ für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelte Höhe der Subvention im Rahmen aller dieser Regelungen betrug insgesamt:

Tabelle 9

Direkte Steuerbefreiungen und -ermäßigungen

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Bodo Vehicle Group	0,21 %
Giant Group	0,70 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,63 %
Suzhou Rununion Motivity	0,0 %
Yadea Group	1,21 %

3.9. **Programme im Zusammenhang mit indirekten Steuern und Einfuhrzöllen**

Steuerbefreiungen und -ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien

(559) Im Rahmen dieser Regelung wird bei der Einfuhr von für die Produktion eingesetzter Ausrüstung eine Befreiung von der Umsatzsteuer und von Einfuhrabgaben gewährt. Die Befreiung kann jedoch nur dann beansprucht werden, wenn die Anlage nicht in einem Verzeichnis der nicht anspruchsberechtigten Ausrüstung erfasst ist; außerdem muss das beantragende Unternehmen ein Zertifikat für staatlich geförderte Projekte einholen, das von den chinesischen Behörden oder der NDRC in Einklang mit den einschlägigen Investitions-, Steuer- und Zollvorschriften ausgestellt wird.

(a) Rechtsgrundlage

(560) Rechtsgrundlagen dieses Programms sind:

— Rundschreiben des Staatsrats über die Anpassung der Steuerregelungen für eingeführte Anlagen (Circular of the State Council on Adjusting Tax Policies on Imported Equipment), Guo Fa [1997] Nr. 37,

— Bekanntmachung des Finanzministeriums, der Allgemeinen Zollverwaltung und der staatlichen Steuerverwaltung zur Anpassung bestimmter präferenzieller Einfuhrzollsätze (Notice of the Ministry of Finance, the General Administration of Customs and the State Administration of Taxation on the Adjustment of Certain Preferential Import Duty Policies),

— Bekanntmachung des Finanzministeriums, der Allgemeinen Zollverwaltung und der staatlichen Steuerverwaltung (Announcement of the Ministry of Finance, the General Administration of Customs and the State Administration of Taxation), [2008] Nr. 43,

— Bekanntmachung der NDRC zu den relevanten Aspekten bezüglich der Handhabung des Bestätigungsschreibens für inländische oder aus dem Ausland finanzierte, staatlich geförderte Entwicklungsprojekte (Notice of the NDRC on the relevant issues concerning the Handling of Confirmation letter on Domestic or Foreign-funded Projects encouraged to develop by the State), [2006] Nr. 316, und

— Verzeichnis der nicht vom Zoll zu befreienden Einfuhrartikel für FIE oder inländische Unternehmen (Catalogue on Non-duty-exemptible Articles of importation for either FIEs or domestic enterprises), 2008.

(b) Ergebnisse der Untersuchung

(561) Die Kommission stellte fest, dass keiner der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller dieses Programm in Anspruch genommen hat.

3.10. **Zuschussprogramme**

3.10.1. *Ad-hoc-Zuschüsse von kommunalen/regionalen Behörden*

(562) In seinem Antrag hat der Antragsteller Behauptungen aufgestellt und Beweise vorgelegt, die gezeigt haben, dass die Elektrofahrradindustrie in der VR China verschiedene einmalige oder wiederkehrende Zuschüsse von Regierungsbehörden auf verschiedenen Ebenen erhalten kann, d. h. lokal, regional und national.

(563) In der Untersuchung wurde festgestellt, dass die vier in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bedeutende, einmalige oder wiederkehrende Zuschüsse von unterschiedlichen staatlichen Stellen erhielten, aus denen ihnen im Untersuchungszeitraum Vorteile erwuchsen. Einige dieser Vorteile wurden von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern in ihren jeweiligen Fragebogenantworten angegeben, während weitere im Rahmen der Kontrollbesuche vor Ort festgestellt wurden. Keiner der Vorteile wurde in der Fragebogenantwort der chinesischen Regierung offengelegt.

(a) Rechtsgrundlage

(564) Diese Zuschüsse wurden den Unternehmen von Behörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene der Provinzen, Städte, Kreise oder Bezirke gewährt, und alle waren offensichtlich spezifisch für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller oder spezifisch in Bezug auf den Standort oder die Art des Wirtschaftszweigs. Die genaueren Rechtsvorschriften, nach denen diese Vorteile gewährt wurden – soweit denn überhaupt eine Rechtsgrundlage dafür gegeben war –, wurden nicht offengelegt. In vielen Fällen erhielt die Kommission jedoch ein Exemplar eines von einer staatlichen Behörde veröffentlichten Begleitdokuments zu den gewährten Zuschüssen (im Folgenden „Bekanntmachung“).

(b) Ergebnisse der Untersuchung

(565) In Anbetracht der Vielzahl der Zuschüsse, die in den Antrag aufgenommen und/oder in den Büchern der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller erfasst wurden, werden in dieser Verordnung nur die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Der Nachweis für das Vorliegen zahlreicher Zuschüsse und die Tatsache, dass sie von verschiedenen Ebenen der chinesischen Regierung gewährt wurden, wurde ursprünglich von den vier in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern erbracht und Ergebnisse zu diesen Zuschüssen werden den einzelnen Unternehmen in ihren spezifischen Offenlegungsunterlagen zur Verfügung gestellt.

(566) Beispiele für solche Zuschüsse waren Patentfonds, Wissenschafts- und Technologiefonds und Auszeichnungen, Wirtschaftsförderungsfonds, Ausfuhrförderungsfonds, Zuschüsse zur Teilnahme an Ausstellungen, Zuschüsse zur Förderung der Modernisierung von Fertigungsanlagen, Zuschüsse zur Unterstützung der Berufsausbildung, Fördermittel auf Bezirks- oder Provinzebene.

(c) Schlussfolgerung

(567) Diese Zuschüsse stellen Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung dar, da durch einen Transfer von Geldern der chinesischen Regierung in Form von Zuschüssen an die Hersteller der betroffenen Ware ein Vorteil gewährt wurde.

(568) Diese Zuschüsse sind ferner spezifische Subventionen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a und des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung, da sie offensichtlich auf bestimmte Unternehmen oder spezifische Projekte in spezifischen Regionen und/oder die Elektrofahrradindustrie beschränkt sind. Darüber hinaus sind einige der Zuschüsse von der Ausfuhrleistung im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a abhängig. Diesen Zuschüssen kann die Spezifität auch nach den Anforderungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung nicht abgesprochen werden, da die Bedingungen für den Anspruch auf die Subvention und die tatsächlichen Auswahlkriterien für die Unternehmen nicht transparent und nicht objektiv sind und kein automatischer Anspruch besteht.

(569) In allen Fällen machten die Unternehmen Angaben zur Höhe der Zuschüsse und dazu, von wem die Zuschüsse gewährt wurden. Die betreffenden Unternehmen haben diese Erträge ebenfalls überwiegend unter der Position „nicht-betriebliche Erträge“ und der Unterposition „Staats- oder Subventionserträge“ in ihren Büchern verbucht und diese Bücher von unabhängigen Stellen prüfen lassen. Dies wurde als eindeutiger Beweis für eine Subvention angesehen, mit der ein anfechtbarer Vorteil gewährt wurde.

(570) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass diese Ergebnisse angemessene Anhaltspunkte für die Höhe der diesbezüglichen Subventionierung bieten. Da diese Zuschüsse gemeinsame Merkmale aufwiesen, von einer Behörde gewährt wurden und nicht Teil eines gesonderten Subventionsprogramms waren, sondern Einzelzuschüsse für diese (geförderte) Industrie, hat die Kommission sie gemeinsam bewertet.

(d) Berechnung der Höhe der Subvention

(571) Der Vorteil wurde als der im UZ erhaltene Betrag bzw. der dem UZ zugerechnete Betrag berechnet, wenn der Betrag über die Lebensdauer des Anlagevermögens abgeschrieben wurde, für das der Zuschuss gewährt wurde. Die Kommission prüfte, ob ein zusätzlicher marktüblicher jährlicher Zinssatz nach Abschnitt F Absatz a der Leitlinien für die Berechnung der Höhe von Subventionen anzuwenden war. ([68]) Dieser Ansatz wäre jedoch mit einer Vielzahl an komplexen hypothetischen Faktoren verbunden gewesen, für die keine exakten Informationen verfügbar waren. Daher hielt die Kommission es eher für angemessen, nach der bereits in früheren Fällen angewendeten Berechnungsmethode Beträge unter Annahme der Abschreibungsraten des betreffenden Anlagevermögens dem Untersuchungszeitraum zuzurechnen. ([69])

(572) Yadea brachte vor, dass eine der Zuwendungen, die das Unternehmen vor dem UZ erhielt, über einen Zeitraum von 3 Jahren, der auch den UZ umfasste, falsch zugewiesen worden sei, und forderte, diese auszuklammern, da sie sich nicht auf den UZ bezog.

(573) Die Kommission folgte dieser Forderung und aktualisierte die Berechnung in entsprechender Weise.

(574) Die Giant Group brachte vor, dass einige der erhaltenen Zuwendungen nicht spezifisch seien und von der Berechnung ausgeklammert werden sollten. Mit einer Ausnahme blieb das Unternehmen Beweismaterial zu den betreffenden Zuwendungen schuldig. Dem Antrag konnte daher nur mit Bezug auf eine Zuwendung stattgegeben werden, wohingegen er hinsichtlich der übrigen zurückgewiesen wurde. Die Giant Group macht auch auf einen Schreibfehler in der Berechnung aufmerksam, der beseitigt wurde. Diese Korrektur blieb allerdings ohne Auswirkungen auf den Gesamtbetrag der Subventionen, die dieses Unternehmen erhalten hatte.

(575) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und für diese Art von Subventionen wurden für den UZ die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Tabelle 10

Ad-hoc-Zuschüsse

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Bodo Vehicle Group	0,15 %
Giant Group	0,14 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,25 %
Suzhou Rununion Motivity	0,07 %
Yadea Group	0,07 %

3.10.2. *Sonstige Zuschussregelungen*

(576) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller erhielten im UZ im Rahmen der übrigen in Abschnitt 3.3 Ziffer iii genannten Zuschussprogramme keine finanziellen Beihilfen.

3.10.3. *Summe aller Zuschussprogramme*

(577) Die im UZ für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelte Höhe der Zuschüsse im Rahmen aller dieser Regelungen betrug insgesamt:

Tabelle 11

Zuschüsse

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Bodo Vehicle Group	0,15 %
Giant Group	0,14 %

([68]) ABl. C 394 vom 17.12.1998, S. 6.

([69]) Beispielsweise Durchführungsverordnung (EU) Nr. 452/2011 des Rates (ABl. L 128 vom 14.5.2011, S. 18) (*Gestrichenes Feinpapier*), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates (ABl. L 73 vom 15.3.2013, S. 16) (*Organisch beschichtete Stahlerzeugnisse*), Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission (ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1) (*Solarpaneele*), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1379/2014 der Kommission (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 22) (*Glasfaserfilamente*), Durchführungsbeschluss (EU) 2014/918 der Kommission (ABl. L 360 vom 16.12.2014, S. 65 (*Polyester-Spinnfasern*).

Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	0,25 %
Suzhou Rununion Motivity	0,07 %
Yadea Group	0,072 %

3.11. **Schlussfolgerung zur Subventionierung**

(578) Die Kommission berechnete die Höhe der anfechtbaren Subventionen nach den Bestimmungen der Grundverordnung für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, indem sie die Subventionen und Subventionsregelungen jeweils einzeln prüfte und die ermittelten Zahlen addierte, um die Gesamthöhe der Subvention der jeweiligen ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum zu ermitteln. Zur Berechnung der nachstehenden Gesamthöhe der Subventionierung berechnete die Kommission zunächst den Prozentsatz der Subventionierung, d. h. die Höhe der Subventionen als prozentualen Anteil am Gesamtumsatz des Unternehmens. Dieser Prozentsatz wurde dann zur Berechnung der Subventionierung der Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union im UZ herangezogen. Anschließend wurden die Höhe der Subvention je im UZ in die Union ausgeführtes Stück der betroffenen Ware und die nachstehenden Spannen als Prozentsatz des CIF-Wertes (Cost, Insurance, Freight — Kosten, Versicherung und Fracht) derselben Ausfuhren pro Stück berechnet.

(579) Gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung wird der Gesamtbetrag der Subventionen für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller, die nicht in die Stichprobe einbezogen sind, auf der Grundlage des gewogenen Durchschnittsbetrags der anfechtbaren Subventionen berechnet, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe unter Ausschluss geringfügiger Beträge festgesetzt wurden, sowie auf der Grundlage des Betrags der Subventionen für Waren, die den Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung unterliegen. Die Kommission wird allerdings Ergebnisse bezüglich der Kreditvergabe zu Sonderbedingungen selbst dann berücksichtigen, wenn sie sich bei der Ermittlung dieser Beträge teilweise auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Die Kommission ist der Auffassung, dass die verfügbaren und in diesen Fällen berücksichtigten Informationen keine erheblichen Auswirkungen auf die zur fairen Ermittlung der Höhe der Subventionierung durch die Vergabe von Vorzugskrediten erforderlichen Informationen hatten, sodass die ausführenden Hersteller, die nicht zur Mitarbeit in dieser Untersuchung aufgefordert wurden, durch diesen Ansatz nicht benachteiligt werden. ([70])

(580) In Anbetracht der umfassenden Mitarbeit der ausführenden Hersteller in der VR China legte die Kommission den Betrag für „alle übrigen Unternehmen“ auf den höchsten Betrag fest, der für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelt wurde. Der für „alle übrigen Unternehmen“ genannte Betrag gilt für diejenigen Unternehmen, die bei der Untersuchung nicht mitarbeiteten.

Tabelle 12

Anfechtbare Subventionen

Name des Unternehmens	Höhe der anfechtbaren Subventionen
Bodo Vehicle Group	15,1 %
Giant Group	3,9 %
Jinhua Vision Industry und Yongkang Hulong Electric Vehicle	8,5 %
Suzhou Rununion Motivity	17,2 %
Yadea Group	10,7 %
Andere mitarbeitende Unternehmen	9,2 %
Alle übrigen Unternehmen	17,2 %

([70]) Siehe sinngemäß auch WT/DS294/AB/RW, US — Zeroing (Artikel 21.5 DSU), Bericht des Berufungsgremiums vom 14. Mai 2009, Rn. 453.

4. SCHÄDIGUNG

4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und Unionsproduktion

(581) Zu Beginn des Bezugszeitraums fertigten 41 Hersteller die gleichartige Ware in der Union. Vier dieser Hersteller stellten ihre Produktion während des Untersuchungszeitraums ein.

(582) Die Kommission prüfte die Stellungnahmen der interessierten Parteien und stellte fest, dass sechs Unternehmen, die ursprünglich als Teil des Wirtschaftszweigs der Union angesehen wurden, von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgenommen werden sollten, da der Anteil ihrer Einfuhrtätigkeit den Anteil ihrer Produktionstätigkeit in der Union überstieg.

(583) Ausgehend von diesem Ausschluss bilden 31 Hersteller den „Wirtschaftszweig der Union" im Sinne von Artikel 9 Absatz 1 der Grundverordnung.

(584) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 1,1 Mio. Stück. Die Kommission bestimmte diese Zahl auf der Grundlage der Verbrauchszahlen, die vom Verband der Europäischen Fahrradindustrie (Confederation of the European Bicycle Industry, im Folgenden „CONEBI") vorgelegt wurden, sowie ausgehend von Einfuhrstatistiken und dem Verhältnis zwischen Verkäufen und Produktion der Unionshersteller in der Stichprobe.

(585) Eine interessierte Partei brachte vor, dass das Unternehmen ATALA und das mit ihm verbundene Unternehmen Accell Nederland nicht Teil des Wirtschaftszweigs der Union sein sollten, weil ATALA Elektrofahrräder aus der VR China einführe. ATALA und Accell sind jedoch nicht im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 der Grundverordnung geschäftlich miteinander verbunden. In jedem Fall würden Einfuhren allein keinen Grund für einen Ausschluss aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union darstellen.

4.2. Unionsverbrauch

(586) Die Kommission bestimmte den Unionsverbrauch ausgehend von den von CONEBI eingereichten Informationen.

(587) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 13

Unionsverbrauch (in Stück)

	2014	2015	2016	UZ
Union insgesamt Verbrauch (in Stück)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Index	*100*	*120*	*146*	*174*

Quelle: CONEBI

(588) Der Unionsverbrauch stieg stetig an, von 1,1 Mio. Stück im Jahr 2014 auf fast 2 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum, was einem Anstieg von 74 % im Bezugszeitraum entspricht. Diese Entwicklung war auf ein größeres Umweltbewusstsein und anhaltende Investitionen in Marketing und Werbung und in die technologische Entwicklung von Elektrofahrrädern zurückzuführen.

4.3. Einfuhren aus der VR China

4.3.1. *Menge und Marktanteil der Einfuhren aus der VR China*

(589) Seit 2017 werden Elektrofahrräder unter dem KN-Code 8711 60 10 eingereiht. Vor 2017 wurden Elektrofahrräder unter dem KN-Code ex 8711 90 10 eingereiht, der auch andere Waren umfasste. Zur Überwindung dieses Problems legte der Antragsteller detaillierte chinesische Zollstatistiken vor, in denen die chinesischen Ausfuhren von Elektrofahrrädern ermittelt werden konnten.

(590) Die Einfuhrmengen wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt, indem ausgehend von dem betreffenden HS-Code der Anteil der chinesischen Ausfuhren von Elektrofahrrädern (wie oben bestimmt) an den Gesamtausfuhren aus der VR China unter demselben HS-Code extrapoliert wurden. Für die neun Monate des Jahres 2017 basieren die chinesischen Importstatistiken direkt auf Eurostat-Daten.

(591) Anschließend wurde der Marktanteil der Einfuhren ermittelt, indem die Einfuhrmengen mit dem Unionsverbrauch (vgl. Tabelle 13 in Erwägungsgrund 586) verglichen wurden.

(592) Die Einfuhren aus der VR China in die Union entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 14

Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

	2014	2015	2016	UZ
Menge der Einfuhren aus der VR China (in Stück)	199 728	286 024	389 046	699 658
Index	*100*	*143*	*195*	*350*
Marktanteil	18 %	21 %	23 %	35 %
Index	*100*	*120*	*133*	*201*

Quelle: Eurostat, chinesische Ausfuhrstatistiken

(593) Die Menge der Einfuhren aus der VR China hat sich mehr als verdreifacht und stieg von knapp 200 000 Stück im Jahr 2014 auf fast 700 000 Stück im Untersuchungszeitraum an. Der Wachstumsrate erhöhte sich zwischen dem Jahr 2016 und dem Untersuchungszeitraum.

(594) Gleichzeitig ist der Anteil auf dem Unionsmarkt, der von den Einfuhren aus der VR China gehalten wird, von 18 % im Jahr 2014 auf 35 % im Untersuchungszeitraum gestiegen.

(595) Die CCCME und die CEIEB brachten Bedenken in Bezug auf die Verlässlichkeit der vom Antragsteller vorgelegten chinesischen Zollstatistiken zum Ausdruck und forderten die Unterrichtung der detaillierten Statistiken und der Quelle dieser Daten.

(596) Der Antragsteller legte der Kommission detaillierte Statistiken vor, um seinen Antrag zu stützen. In der nicht-vertraulichen Fassung des Antrags stellte der Antragsteller die aggregierten Ausfuhrzahlen pro Jahr zur Verfügung. Der Antragsteller gab zudem die chinesischen Zollbehörden als Quelle an, nannte die verwendeten Codes und erläuterte, nach welcher Methode andere Waren als die betroffene Ware ausgeschlossen wurden.

(597) Die Kommission überprüfte diese Daten und stellte fest, dass der Antragsteller diese Zollstatistiken von einem seit Langem etablierten, auf diesen Bereich spezialisierten chinesischen Unternehmen erworben hatte, und dass dieselben Informationen auch bei anderen chinesischen Dienstleistern verfügbar waren.

(598) Die Überprüfung ergab auch, dass der Antragsteller die Methode zur Ermittlung der Ausfuhren von elektrischen Fahrrädern aus der VR China in der offenen Akte genau beschrieben hatte.

(599) Die vom Antragsteller vorgelegten detaillierten Daten wurden außerdem mit anderen Informationsquellen abgeglichen und erwiesen sich als verlässlich. Keine andere Partei schlug alternative Informationsquellen oder Methoden vor.

(600) Die Kommission stellte ferner fest, dass die detaillierten Daten und die Identität des Unternehmens, das diese Informationen vorlegte, ihrer Natur nach vertraulich im Sinne des Artikels 29 Absatz 1 der Grundverordnung sind. Eine Offenlegung der Identität des Auskunftgebers hätte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Auskunft gebende Partei oder die Partei, von der der Auskunftgeber die Informationen erhalten hat.

(601) Unter diesen Umständen und angesichts des Grads der Offenlegung der aggregierten Daten und Methoden im nicht-vertraulichen Dossier gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die betroffene Partei die Eingabedaten und die Identität des Unternehmens, das diese weiterverkauft, nicht benötigt, um ihre Verteidigungsrechte wahrnehmen zu können.

(602) Diesem Vorbringen wurde daher nicht gefolgt.

(603) Interessierte Parteien brachten vor, die Einfuhren aus der VR China folgten den Marktentwicklungen, da sowohl der Verbrauch in der Union als auch die Ausfuhren aus der VR China stiegen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Zunahme bei den chinesischen Ausfuhren und dem Verbrauch in der Union sehr unterschiedlich ist. Zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum stiegen die Einfuhren aus der VR China um 250 %, während der Verbrauch in der Union wesentlich langsamer zunahm, und zwar um 74 %. Somit war der Trend zwar derselbe, jedoch war das Ausmaß der Zunahme sehr unterschiedlich.

4.3.2. *Preise der Einfuhren aus der VR China und Preisunterbietung*

(604) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage von Eurostat-Daten, wobei die in Erwägungsgrund 589 beschriebene Methode angewandt wurde.

(605) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 15

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	2014	2015	2016	UZ
VR China	472	451	477	422
Index	*100*	*96*	*101*	*89*

Quelle: Eurostat, chinesische Ausfuhrstatistiken

(606) Der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus der VR China ging zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 11 % zurück, wobei es zwischen 2014 und 2015 zu einem ersten Rückgang um 4 % und zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum zu einem zweiten Rückgang um 12 % kam.

(607) Da die genaue Zusammenstellung der Warentypen aufgrund des allgemeinen Charakters der Eurostat-Statistiken nicht bekannt war, ist die Preisentwicklung nicht völlig zuverlässig. Die Kommission stellte jedoch fest, dass die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China merklich unter denen der Unionshersteller und denen der Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China lagen. Außerdem ging der Durchschnittspreis der chinesischen Ausfuhren zurück, während die chinesischen ausführenden Hersteller die Palette der auf dem Unionsmarkt verkauften Waren erweiterten und auch teurere Elektrofahrräder verkauften.

(608) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte eine Reihe ausführender Hersteller vor, dass die Kommission die Entwicklung des Durchschnittspreises der Einfuhren aus der VR China mit ihrer Beobachtung falsch eingeschätzt habe, dass dieser deutlich unterhalb des Durchschnittspreises von Herstellern aus der Union und aus Drittstaaten gelegen habe. Diese Parteien führten an, dass der Durchschnittpreis der Einfuhren aus der VR China angesichts des Fehlens bereinigter Daten, insbesondere einer auf Grundlage des Warentyps durchgeführten Analyse, keinen Aussagewert im Hinblick auf mögliche Unterbietungen habe. Sie brachten vor, dass die Kommission anerkennen solle, dass ein Rückgang der Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China ebenso gut Ausdruck eines veränderten Produktmixes sein könne.

(609) Wie in Erwägungsgrund 606 dargelegt, teilt die Kommission die Einschätzung, dass eine Änderung des Produktmixes die Entwicklung des Durchschnittspreises für Einfuhren aus der VR China beeinflussen kann. Dies ändert indes nichts an der Tatsache, dass die Durchschnittspreise für Einfuhren aus der VR China fortlaufend deutlich unter den Durchschnittspreisen jeder anderen Bezugsquelle lagen, und dies trotz einem Kontext, in welchem die betroffene Ware nach Angaben der interessierten Partei an Qualität gewonnen und in höhere Preissegmente expandiert habe. Des Weiteren ist diese rückläufige Entwicklung im Kontext der bereinigten Analysedaten zu sehen, die erhebliche Preisunterbietungen zutage förderten.

(610) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:

(a) die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf der Stufe ab Werk, und

(b) die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der von den ausführenden Herstellern in der Stichprobe stammenden Einfuhren aus der VR China, die dem ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf CIF-Stufe nach gebührender Berichtigung für Zölle in Höhe von 6 % und für Einfuhrkosten.

(611) Die chinesische Regierung behauptete, bei der Analyse der Preisunterbietung seien verschiedene Faktoren zu berücksichtigen, wie die Art des Elektrofahrrads (z. B. elektrisches City- oder Mountainbike), der Standort des Motors (Nabenmotor oder zentraler Motor), die Leistung des Akkumulators und das Material, aus dem das Elektrofahrrad hergestellt wird (z. B. Stahl, Aluminium, Kohlenstoff). Es wird bestätigt, dass alle diese Faktoren bei der Analyse der Preisunterbietung berücksichtigt wurden.

(612) Die Kommission nahm den Preisvergleich nach Warentyp getrennt für Geschäftsvorgänge nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen vor. Was die Handelsstufe dieser Geschäftsvorgänge angeht, wurde festgestellt, dass sowohl die Unionshersteller der Stichprobe als auch die chinesischen ausführenden Hersteller der Stichprobe an OEM-Abnehmer und unter der eigenen Marke verkaufen. Es wurde deshalb geprüft, ob eine Berichtigung der Handelsstufe erforderlich ist. Diesbezüglich wurde geprüft, ob es einen anhaltenden und eindeutigen Preisunterschied zwischen den Verkäufen an OEM-Kunden und Verkäufen unter der eigenen Marke gibt. Es wurde festgestellt, dass es keinen anhaltenden und eindeutigen Preisunterschied bei den Verkäufen der Unionshersteller der Stichprobe gibt.

(613) Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den vier Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum erzielten Umsatzes. Die Preisunterbietungsspannen lagen zwischen 16,2 % und 43,2 %.

(614) Im Anschluss an die Unterrichtung wiesen die chinesische Regierung und ein ausführender Hersteller mit verbundenen Einführern in der Union darauf hin, dass bei der von der Kommission verfolgten Methodik zur Berechnung der Preisunterbietungsspanne Artikel 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung sinngemäß zur Anwendung gelangt sei. Diese Parteien brachten vor, dass die Kommission damit sowohl Artikel 2 und Artikel 8 der Grundverordnung als auch der Rechtsprechung von EU und WTO zuwidergehandelt habe. Die von der Kommission verfolgte Methodik habe keine Rechtsgrundlage, und die Heranziehung eines konstruierten CIF-Preises bedeute eine Verletzung ihrer Verpflichtung, Preisvergleiche am Ort des Wettbewerbs und auf derselben Handelsstufe anzustellen.

(615) Mit Bezug auf das Thema Preisunterbietung erinnert die Kommission daran, dass die Grundordnung keine bestimmte Methodik vorsieht. Die Organe genießen daher bei der Beurteilung dieses Schadensfaktors einen großen Ermessensspielraum. Begrenzt wird dieses Ermessen durch die in Artikel 8 Absatz 1 der Grundverordnung dargelegten Erfordernisse, die Schlussfolgerungen auf eindeutige Belege zu stützen und eine objektive Untersuchung durchzuführen. Ebenso gilt es in Erinnerung zu rufen, dass Artikel 8 Absatz 2 der Grundverordnung ausdrücklich vorsieht, dass das Vorliegen einer deutlichen Preisunterbietung auf der Ebene der subventionierten Einfuhren und nicht der nachgeordneten Weiterverkaufspreise auf dem Unionsmarkt zu untersuchen ist.

(616) Auf dieser Grundlage hat die Kommission, was die zur Berechnung einer Preisunterschreitung berücksichtigten Elemente (insbesondere den Ausfuhrpreis) anbelangt, den Ort festzustellen, an dem erstmals ein Wettbewerb mit Unionsherstellern innerhalb des Unionsmarktes stattfindet (oder stattfinden kann). Bei diesem Ort handelt es sich um den Erwerbspreis des ersten unabhängigen Einführers, da dieses Unternehmen im Grundsatz die Wahl hat, seine Ware entweder vom entsprechenden Wirtschaftszweig der Union oder von überseeischen Anbietern zu beziehen. Die Beurteilung sollte auf dem Niveau des Ausfuhrpreises an der Unionsgrenze beruhen, das für mit dem Ab-Werk-Preis des Wirtschaftszweigs der Union vergleichbar erachtet wird. In Bezug auf über verbundene Einführer getätigte Ausfuhrverkäufe sollte zum Vergleich der Ort herangezogen werden, an dem die Ware die Unionsgrenze unmittelbar überschritten hat, und nicht etwa ein späterer Zeitpunkt im Ablauf der Handelskette, etwa dem des Verkaufs der Ware an den Endverbraucher. Die in Artikel 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung dargelegten Regeln für die Berechnung des Ausfuhrpreises sind somit sachdienlich und werden sinngemäß angewandt, so wie dies auch bei der Ermittlung des Ausfuhrpreises zu Zwecken der Untersuchung auf Dumping der Fall ist. Über die sinngemäße Anwendung von Artikel 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung gelangt man zu einem Preis, der mit dem CIF-Preis (an der Unionsgrenze) uneingeschränkt vergleichbar ist, der bei der Untersuchung von Verkäufen an unabhängige Abnehmer zur Anwendung gelangt.

(617) Dieses Konzept sorgt für Konsistenz auch in Fällen, in denen ein ausführender Hersteller die Waren direkt an einen unabhängigen Abnehmer (gleich, ob Einführer oder Endverbraucher) verkauft, weil in diesem Szenario die Weiterverkaufspreise definitionsgemäß nicht zur Anwendung gelangten. Ein abweichendes Konzept hätte Diskriminierung zwischen ausführenden Herstellern allein aufgrund des von diesen genutzten Absatzkanals zur Folge. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Feststellung des maßgeblichen Einfuhrpreises zu Preisunterbietungs- und Zielpreisunterbietungsberechnungen nicht davon beeinflusst werden sollte, ob die Ausfuhren an verbundene oder unabhängige Akteure in der Union erfolgen. Die von der Kommission verfolgte Methodik stellt die Gleichbehandlung beider Gegebenheiten sicher.

(618) Um einen fairen Vergleich zu ermöglichen, ist daher ein vom verbundenen Einführer vorgenommener Abzug für VVG-Kosten und Gewinn vom Weiterverkaufspreis an unverbundene Abnehmer angezeigt, um zu einem zuverlässigen CIF-Preis zu gelangen.

(619) Diese Einwände wurden daher zurückgewiesen.

(620) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass bei der Ablehnung ihres Antrags auf eine Berichtigung für Unterschiede bei der Handelsstufe nach Erwägungsgrund 611 die Preisunterschiede nicht berücksichtigt worden seien, die auf Ebene des OEM-Abnehmers entstünden. Diese interessierten Parteien brachten vor, dass ein fairer Preisvergleich eine Anpassung nach oben erfordere, welche den Aufschlag des OEM-Abnehmers und des Markeninhabers nach der Einfuhr widerspiegele.

(621) Die Kommission hat sich, wie bereits in Erwägungsgrund 611 erläutert, mit dem Antrag auf eine Berichtigung der Handelsstufe befasst und ist dabei zu dem Schluss gelangt, dass sich eine durchgängige und deutliche Preisdifferenz bei Verkäufen an OEM und Markeninhaber in der Union nicht feststellen lässt. Eine Anpassung des Preises für Einfuhren aus der VR China um die von Markeneinführern vorgenommenen Aufschläge zum angeblichen Ausgleich eines Unterschieds der Handelsstufen liefe der bei der Untersuchung gewonnenen Erkenntnis zuwider, dass sich eine durchgängige und deutliche Preisdifferenz bei Verkäufen an OEM und Markeninhaber in der Union nicht feststellen lässt. Dem Antrag wurde daher nicht stattgegeben.

4.4. **Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union**

4.4.1. *Allgemeine Bemerkungen*

(622) Im Einklang mit Artikel 8 Absatz 4 der Grundverordnung umfasste die Untersuchung der Auswirkungen der subventionierten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.

(623) Wie in Erwägungsgrund 27 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.

(624) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren.

(625) Die Kommission beurteilte die makroökonomischen Indikatoren (Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Wachstum, Produktivität, Höhe der Subventionspanne und Erholung von früheren Subventionen) anhand der von CONEBI, den Einfuhrstatistiken und den Unionsherstellern der Stichprobe zur Verfügung gestellten Informationen.

(626) Die Kommission überprüfte die von CONEBI vorgelegte Angabe zum Verbrauch. Die Kommission stellte fest, dass diese Informationen tatsächlich auf Informationen beruhten, die von nationalen Verbänden europäischer Hersteller eingeholt wurden, dass sie aus Erklärungen der Unternehmen oder angemessenen Schätzungen abgeleitet wurden und dass sie durch geeignete Unterlagen und Forschungsverfahren gestützt wurden.

(627) Die Indikatoren der Verkäufe, Produktion, Kapazitäten und Beschäftigung der Union wurden aus diesen Informationen abgeleitet. Sie wurden auf der Grundlage der betreffenden Anteile der Unionshersteller der Stichprobe geschätzt. Dieser Ansatz folgt der vom Antragsteller in der nicht-vertraulichen Version des Antrags beschriebenen Methode. Keine interessierte Partei hat Stellungnahmen zu dieser Methode abgegeben.

(628) Auf dieser Grundlage war die Kommission der Auffassung, dass der makroökonomische Datensatz repräsentativ für die Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union ist.

(629) Die Kommission bewertete die mikroökonomischen Indikatoren (durchschnittliche Verkaufsstückpreise, Arbeitskosten, Stückkosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite) anhand von ordnungsgemäß geprüften Daten in den Fragebogenantworten der Unionshersteller der Stichprobe. Die Daten bezogen sich auf die Unionshersteller der Stichprobe.

4.4.2. *Makroökonomische Indikatoren*

4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(630) Die Gesamtproduktion der Union, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 16

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(631) Die Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union stieg im Bezugszeitraum trotz eines Rückgangs von 3 % zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 28 % an.

(632) Der Anstieg der Produktion ging auf den Anstieg des Verbrauchs zurück. Die Produktion muss vor der jeweils sehr kurzen Verkaufssaison geplant werden und die Planung basiert folglich in gewissem Maße auf Verkaufsprognosen. Der Rückgang der Produktion zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum stand folglich primär in Verbindung mit dem anhaltenden Verlust von Marktanteilen an Einfuhren aus der VR China, weshalb der Wirtschaftszweig der Union gezwungen war, die eigenen Erwartungen neu zu bewerten.

(633) Die Produktionskapazität erhöhte sich zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 34 %. Die Produktionskapazität stieg zwischen 2014 und 2016 um 50 % an und ging dann zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 10 % zurück.

(634) Die Kapazitätsauslastung ging von 75 % im Jahr 2014 auf 72 % im Untersuchungszeitraum zurück. Die Kapazitätsauslastung ging zwischen 2014 und 2016 aufgrund der schnelleren Zunahme bei der Kapazität als bei der Produktion von 75 % auf 66 % zurück. Zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum kam es zu einer Trendwende, als die Kapazität stärker zurückging als die Produktion, was einen Anstieg der Kapazitätsauslastung von 66 % auf 72 % zur Folge hatte.

(635) Die Kapazität bezieht sich auf die theoretische Anzahl der Elektrofahrräder, die auf den verfügbaren Produktionslinien hergestellt werden können. Die derzeit für die Herstellung von Elektrofahrrädern verwendeten Produktionslinien gehen auf die Umwandlung bestehender Produktionslinien zurück, die in der Vergangenheit für herkömmliche Fahrräder verwendet wurden. Eine derartige Umstellung kann rasch und zu geringen Kosten durchgeführt werden. Die Produktionskapazität für Elektrofahrräder stellt einen kleinen Anteil der bestehenden Produktionskapazität für die Herstellung herkömmlicher Fahrräder dar. Folglich sind die Indikatoren der Kapazität und der Kapazitätsauslastung von beschränkter Bedeutung, da sie unter Berücksichtigung der Marktentwicklungen angepasst werden können. In diesem besonderen Fall stellte die Kommission außerdem fest, dass die Umstellung zwischen konventionellen und elektrischen Fahrrädern auch keine wesentlichen Investitionen (mit Auswirkungen auf den Cashflow, die Kapitalbeschaffungsmöglichkeit oderdie Fortführung der Geschäftstätigkeit), erhebliche Fixkosten (mit großen Auswirkungen auf die Rentabilität im Zusammenhang mit der Nutzung) oder eine Einschränkung der Produktionssteigerung erfordert.

(636) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass das Produktionswachstum keinen Hinweis auf eine Schädigung liefere. Sie führten ferner an, dass die Unionshersteller ihre Kapazität seit den Jahren 2014 und 2016 ausgebaut hätten. Diese interessierten Parteien machten geltend, dass dies nur deshalb möglich gewesen sei, weil der Wirtschaftszweig der Union sich bis zum Jahr 2016 keinem Wettbewerb habe stellen müssen, wie in ihrer Beschwerde anerkannt worden sei. Sie führten an, dass der Wirtschaftszweig der Union eine große Überkapazität in den Jahren von 2014 bis 2016 aufgebaut hätte, bis er sich bewusst geworden sei, dass diese zulasten seiner Rentabilität ginge und er daraufhin Kapazitäten abbaute, um bei anhaltend starker Nachfrage seine Rentabilität zu steigern. Die interessierten Parteien merkten allerdings an, dass die Kapazitätsauslastung stark geblieben sei und der in den Jahren 2015 und 2016 beobachtete Rückgang einem deutlichen Kapazitätsanstieg entsprach.

(637) Die Kommission merkte an, dass in der Beschwerde an keiner Stelle die Rede davon war, dass sich der Wirtschaftszweig der Union in den Jahren von 2014 bis 2016 keinem Wettbewerb hätte stellen müssen. Wie in Erwägungsgrund 631 festgestellt wird, war der Anstieg der Produktion auf den Verbrauchsanstieg zurückzuführen. Allerdings wichen nach 2015 Produktion und Verbrauch deutlich und in zunehmendem Maße voneinander ab, was sich in einem Druck auf den Absatz und einem anhaltenden Verlust an Marktanteilen äußerte. In entsprechender Weise folgte das Wachstum der Kapazität bis zum Jahr 2016 demjenigen des Verbrauchs, und die verschlechterte Kapazitätsauslastung folgte daher dem gleichen Muster. Zudem sind, wie in Erwägungsgrund 634 erläutert wird, die Indikatoren für Kapazität und Kapazitätsauslastung in Bezug auf die Rentabilität von nur begrenzter Relevanz.

(638) Im Anschluss an die Unterrichtung machte die CEIEB geltend, dass kein Zusammenhang zwischen den Verschlechterungen bei Kapazität und Kapazitätsauslastung und den subventionierten Einfuhren aus China bestehe, da es angeblich schwierig sei, mit Sicherheit festzustellen, welcher Teil der Kapazität für herkömmliche und welcher für Elektrofahrräder genutzt werde, insbesondere, da die Produktion von herkömmlichen Fahrrädern im Jahr 2016 nach den von CONEBI veröffentlichen Zahlen um 3,7 % zurückgegangen sei.

(639) Die Kommission erinnerte daran, dass die Kapazität und die Kapazitätsauslastung in Bezug auf die untersuchte Ware geprüft und herkömmliche Fahrräder hierbei nicht berücksichtigt worden seien. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

(640) Verkaufsmenge und Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 17

Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(641) Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union erhöhte sich im Bezugszeitraum 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.

(642) Ähnlich wie bei der Entwicklung der Produktionsmenge ging der Anstieg der Verkaufsmenge zwischen 2014 und 2016 auf eine Verbrauchszunahme zurück. Der Rückgang der Verkaufsmenge zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum stand in direktem Zusammenhang mit dem anhaltenden Verlust von Marktanteilen gegenüber den Einfuhren aus der VR China.

(643) Die Umsätze des Wirtschaftszweigs der Union stiegen viel langsamer als der Verbrauch. Aus diesem Grund ging der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union erheblich zurück, und zwar von 75 % im Jahr 2014 auf 51 % im Untersuchungszeitraum.

(644) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Gesamtzunahme des Umsatzes um 20 % im Bezugszeitraum als Ausdruck hoher Leistungsfähigkeit anzusehen sei und keineswegs auf eine bedeutende Schädigung schließen lasse.

(645) Allerdings ist der innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union verzeichnete 20-prozentige Umsatzzuwachs vor dem Hintergrund eines 74-prozentigen Verbrauchsanstiegs innerhalb der Union im gleichen Zeitraum zu sehen; die Daten hierzu sind in Tabelle 13 gegenübergestellt. Ein Umsatzanstieg, der deutlich geringer ausfiel als der Verbrauchszuwachs, kann nicht als Ausdruck hoher Wirtschaftsleistung angesehen werden und kann sehr wohl auf eine bedeutende Schädigung schließen lassen.

(646) Die CCCME brachte ferner vor, dass die Hersteller, die den Antrag unterstützten, dessen Inhalt zufolge einen nur sehr geringfügigen Rückgang ihres Marktanteils um zwei Prozentpunkte im Bezugszeitraum erlitten hätten. Dieser geringe Rückgang würde angeblich bestätigen, dass die Antragsteller bei dieser Untersuchung durch die Einfuhren der betroffenen Ware keine bedeutende Schädigung erlitten hätten.

(647) Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass nach Artikel 8 der Grundverordnung der Begriff Schädigung als „bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union“ definiert ist. Die Kommission hat daher die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union als Ganzes und nicht allein die der Antragsteller zu beurteilen. Die Kommission hat festgestellt, dass der Wirtschaftszweig der Union einen erheblichen Verlust an Marktanteilen in Höhe von 24 Prozentpunkten erlitt. Der Umstand, dass manche Unionshersteller einen größeren (oder geringeren) Marktanteilsverlust als andere verbuchten, stellt diese Feststellung nicht in Frage.

4.4.2.3. Wachstum

(648) Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, die Verbrauchszunahme zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum voll zu nutzen. Der Verbrauch stieg um 74 % an, während der Wirtschaftszweig der Union die Verkäufe lediglich um 20 % steigern konnte. Folglich verlor der Wirtschaftszweig der Union in diesem Zeitraum wesentliche Marktanteile (24 Prozentpunkte). Der Wirtschaftszweig der Union musste zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum die eigene Produktion, die Verkäufe, die Beschäftigung und die Kapazitäten aufgrund der subventionierten Einfuhren aus der VR China reduzieren.

4.4.2.4. Beschäftigung und Produktivität

(649) Beschäftigung und Produktivität entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 18

Beschäftigung und Produktivität

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(650) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union stieg im Bezugszeitraum um 40 % an. Zu dem größten Anstieg kam es zwischen den Jahren 2014 und 2016. Die Beschäftigung blieb zwischen dem Jahr 2016 und dem Untersuchungszeitraum nahezu unverändert.

(651) Die Produktivität ging um 9 % zurück, da die Beschäftigung stärker anstieg als die Produktion.

4.4.2.5. Höhe der Subventionierung und Erholung von früheren Subventionen

(652) Die Auswirkungen der Höhe der tatsächlichen Subventionspannen auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Mengen und Preise der Einfuhren aus der VR China erheblich.

(653) Es gibt keine Beweise für frühere Subventionierungen.

4.4.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

4.4.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

(654) Die gewogenen durchschnittlichen Verkaufsstückpreise, welche die vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellten, entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 19

Verkaufspreise in der Union

	2014	2015	2016	UZ
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (in EUR/Stück)	1 112	1 156	1 237	1 276
Index	*100*	*104*	*111*	*115*
Produktionsstückkosten (in EUR/Stück)	1 068	1 134	1 173	1 234
Index	*100*	*106*	*110*	*116*

Quelle: in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(655) Die durchschnittlichen Verkaufspreise der Unionshersteller der Stichprobe stiegen im Bezugszeitraum um 15 % an, was dem Anstieg der durchschnittlichen Produktionskosten um 16 % entsprach.

(656) Da die Durchschnittskosten und -preise vom Produktmix beeinflusst werden, der von diesen Herstellern verkauft wird, bedeutet dies nicht, dass die Kosten und Preise einer vergleichbaren Ware im Bezugszeitraum um 16 % anstiegen.

(657) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten die CEIEB, die CCCME und einige ausführende Hersteller vor, dass die Kommission nicht belegt habe, dass der Preis des Wirtschaftszweigs der Union hätte stärker steigen müssen. Sie machten geltend, dass die in Erwägungsgrund 655 getroffene Aussage, wonach der Durchschnittspreis sich aus einem Mix aller Elektrofahrräder errechne, die von den in die Stichprobe einbezogenen Herstellern verkauft worden sind, keine Erklärung in diesem Sinne liefere, und vertraten die Ansicht, dass es eher logisch sei, anzunehmen, dass die Preise und Kosten derselben Waren bezüglich der betroffenen Ware insgesamt proportional angestiegen sind.

(658) In ihrer Erwiderung weist die Kommission erstens darauf hin, dass es sich beim Bezugsjahr für die Messung dieses Anstiegs um 2014 handelte, als der Wirtschaftszweig der Union ein ausgesprochen niedriges Rentabilitätsniveau und seine geringste Gewinnspanne im Bezugszeitraum verzeichnete. Zweitens spiegelte in diesem Zusammenhang der Anstieg der Durchschnittspreise die Entwicklung der durchschnittlichen Produktionskosten wider, die er dabei nicht überstieg. Drittens, wie in Erwägungsgrund 655 festgestellt, bedeutet eine solche Entwicklung nicht zwangsläufig, dass sich die Kosten und Preise einer vergleichbaren Ware in der gleichen Weise erhöht hätten wie die durchschnittlichen Kosten und Preise, da sich das Warensortiment in jeder Saison ändert. Angesichts dieser Elemente und der in Hinblick auf Preisunterbietung gewonnenen Erkenntnisse widerspricht die Kommission daher dem Vorbringen, dass der Anstieg des Durchschnittspreises der vom Wirtschaftszweig der Union verkauften Waren die Feststellung des Vorliegens von Preisunterbietung oder Preisverfall entkräfte.

4.4.3.2. Arbeitskosten

(659) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der vier Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 20

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2014	2015	2016	UZ
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
Index	*100*	*97*	*91*	*90*

Quelle: in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(660) Die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten nahmen während des Bezugszeitraums aufgrund des Anstiegs der Zahl der Fabrikarbeiter im Verhältnis zum Anstieg der Zahl der Arbeitnehmer mit Verkaufs- und Verwaltungsfunktionen um 10 % ab.

4.4.3.3. Lagerbestände

(661) Die Lagerbestände der vier Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 21

Lagerbestände

	2014	2015	2016	UZ
Schlussbestände (in Stück)	59 375	73 521	90 573	98 412
Index	*100*	*124*	*153*	*166*

Quelle: in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(662) Die Schlussbestände der vier Unionshersteller der Stichprobe stiegen im Bezugszeitraum um 66 % an.

(663) Es ist darauf hinzuweisen, dass die Lagerbestände im Untersuchungszeitraum Ende September bestimmt wurden, wenn sie in der Regel niedrig sind, da dieser Zeitpunkt mit dem Ende der Verkaufssaison zusammenfällt. Dagegen wurden die Lagerbestände der anderen Zeiträume Ende Dezember bestimmt, d. h. zu einem Zeitpunkt, zu dem es normal ist, hohe Lagerbestände für die nächste Verkaufssaison zu haben.

(664) Die Zunahme der Lagerbestände war daher erheblich. Dies war auf die allgemeine Entwicklung des Marktes und die Tatsache zurückzuführen, dass während die Produktionsmengen schon deutlich unter dem Verbrauchsanstieg lagen, die Verkaufsmengen sich aber sogar weniger rasch als die Produktion entwickelten, was zu einer Anhäufung von Lagerbeständen führte, die am Ende des Untersuchungszeitraums besonders deutlich war.

4.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

(665) Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite der vier Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 22

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2014	2015	2016	UZ
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	2,7 %	4,3 %	3,8 %	3,4 %
Index	*100*	*160*	*142*	*125*
Cashflow (in EUR)	5 178 860	– 5 433 666	17 079 409	4 955 399
Index	*100*	*– 105*	*330*	*96*
Cashflow (in % des Umsatzes)	1,1 %	– 1,0 %	2,5 %	0,6 %
Index	*100*	*– 89*	*218*	*55*
Investitionen (in EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
Index	*100*	*262*	*116*	*177*
Kapitalrendite	18 %	30 %	38 %	37 %
Index	*100*	*164*	*213*	*203*

Quelle: in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(666) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der vier Unionshersteller der Stichprobe als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes.

(667) Ausgehend von einer niedrigen Basis von 2,7 % im Jahr 2014 fielen die Gewinnmargen von 4,3 % im Jahr 2015 auf 3,4 % im Untersuchungszeitraum.

(668) Unter Netto-Cashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum fiel der Cashflow um 4 % und fiel 2015 in den negativen Bereich ab. Er umfasste nicht die im Bezugszeitraum getätigten Investitionen.

(669) Der Vergleich der Gewinnmarge als Prozentsatz des Umsatzes mit dem operativen Cashflow, ausgedrückt auf derselben Basis, zeigt eine sehr geringe Konversionsrate von Gewinn in Cashflow aufgrund der Änderung der Lagerbestände.

(670) Die Investitionen stiegen im Bezugszeitraum um 77 % an, beliefen sich jedoch nur auf 2 % der Verkaufszahlen.

(671) Die Kapitalrendite stieg im Bezugszeitraum um 103 %. Wenngleich der Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder strukturell bargeldintensiv ist, sind wenige Anlagen für den Betrieb erforderlich und diese existieren in der Regel schon aufgrund der Produktion herkömmlicher Fahrräder. In diesem Kontext ist die Kapitalrendite von beschränkter Bedeutung.

(672) Durch die schlechten finanziellen Ergebnisse des Wirtschaftszweigs der Union, was die Gewinne und den Cashflow im Untersuchungszeitraum angeht, wurden die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten eingeschränkt.

(673) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass das Niveau der Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union im UZ und ihre Entwicklung im Bezugszeitraum keinen Fall bedeutender Schädigung beschreibe.

(674) Während die Untersuchungsergebnisse die Existenz eines erheblichen Volumens an Einfuhren zu subventionierten und unterbietenden Preisen belegte, wurde auch die Stärke der Nachfrage auf dem Elektrofahrradmarkt festgestellt, die zu einem gewissen Grad die negativen Auswirkungen auf die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union begrenzte. Diese Beobachtung schließt den Zeitraum zwischen 2016 und dem UZ ein, als ein steiler Anstieg bei den Einfuhren aus der VR China zufällig mit einem infolge des anhaltend hohen Verbrauchs vergleichsweise geringen Rückgang der Verkaufszahlen des Wirtschaftszweigs der Union zusammenfiel. Dessen ungeachtet hat die Kommission festgestellt, dass die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union bis auf eines in allen Jahren zurückgegangen war und sich insgesamt auf niedrigem Niveau bewegte. Überdies stützt sich die Schlussfolgerung einer bedeutenden Schädigung nicht auf einen einzelnen Indikator. Weitere Indikatoren, darunter einzelne finanzieller Art wie der Cashflow gingen zusammen mit der Entwicklung der Gewinnspanne in die Analyse ein, an deren Ende die Feststellung einer bedeutenden Schädigung stand. Das Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.

(675) Im Anschluss an die Unterrichtung vertrat die CEIEB die Ansicht, dass die Zielgewinnspanne von 4,3 % die Gewinnspanne im Untersuchungszeitraum von 3,4 % nicht deutlich überstiege und brachte vor, dass das Rentabilitätsniveau des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum keinen Beweis für eine Schädigung darstellte.

(676) Wie in Erwägungsgrund 670 festgestellt wird, handelt es sich bei der Elektrofahrradindustrie um eine strukturell bargeldintensive Branche. Daher ist es wichtig, festzustellen, ob sich mit der erzielten Rentabilität ein Cashflow erzielen lässt, der ausreicht, um die Geschäftstätigkeit des Wirtschaftszweigs der Union am Leben zu erhalten. Wie aus Tabelle 22 hervorgeht, war der Cashflow des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum nur schwach ausgeprägt und machte gerade einmal 0,6 % des Umsatzes aus. Daher wird bei der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union als Ganzes und nicht beim isolierten Betrachten der Rentabilität die Feststellung mit Bezug auf die schwache finanzielle Leistung der Union aufrechterhalten.

(677) Im Anschluss an die Unterrichtung merkte die CCCME, an, dass Investitionen in größerem Umfang und die Schaffung von Arbeitsplätzen deutlich erhöhte Fixkosten für die Unionshersteller mit sich bringen und insbesondere bei einer nur geringen Kapazitätsauslastung erhebliche Auswirkungen auf die Rentabilität haben könnten.

(678) Was Investitionen anbelangt, wird diese Anmerkung in Abschnitt 5.2.3 der vorliegenden Verordnung erörtert, insbesondere unter den Erwägungsgründen 705 bis 707, in denen die Kommission darlegt, dass Kapitalaufwendungen sich nicht in erheblicher Weise auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union auswirkte.

(679) Mit Bezug auf die Beschäftigung führte die CCCME an, dass der hohe Kapazitätszuwachs eng mit einem substanziellen Beschäftigungswachstum korreliert sei. Ebenso klar sei es jedoch auch, dass der Zuwachs bei der Beschäftigung auch von einer erheblichen Produktionssteigerung getrieben wurde.

(680) Die Kommission stellte fest, dass die Beschäftigungsquote insbesondere im Zeitraum zwischen 2014 und 2016 die Produktion sehr viel stärker widerspiegelte als die Produktionskapazität. Als sich im Untersuchungszeitraum die Verkäufe und die Produktion in der Union trotz eines zunehmenden Unionsverbrauchs negativ entwickelten, war der Wirtschaftszweig der Union nicht mehr in der Lage Arbeitsstellen abzubauen, was eine verminderte Produktivität je Beschäftigten zur Folge hatte. Solch eine abnehmende Produktivität und die sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union sind indes unmittelbar mit der zunehmenden Zahl an subventionierten Einfuhren chinesischer Elektrofahrräder im Bezugszeitraum verbunden.

4.4.4. *Schlussfolgerung zur Schädigung*

(681) Angesichts eines beschleunigten Flusses subventionierter Einfuhren aus China war der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage, das Wachstum des Marktes für Elektrofahrräder gewinnbringend zu nutzen. Die Umsätze stiegen im Bezugszeitraum um 20 % an, während der Verbrauch um 74 % zunahm. Gleichzeitig ging der Marktanteil um 24 Prozentpunkte zurück, wovon 17 an chinesische Einfuhren gingen, die die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum um 16 % bis 43 % unterboten.

(682) Der Druck auf die Umsätze wirkte sich auf die Höhe der Produktion, der Lagerbestände, der Kapazitäten, der Kapazitätsauslastung und der Beschäftigung aus. Die Produktion nahm zwischen 2014 und 2015 in etwa im selben Maße zu wie der Verbrauch (+18 % bzw. +20 %). Nach 2015 war der Wirtschaftszweig der Union jedoch gezwungen, die Umsatzerwartungen neu zu bewerten. Die Produktionsentwicklung wich dann merklich und zunehmend von der allgemeinen Entwicklung des Marktes ab, wobei die Produktion um 9 % und der Verbrauch zwischen 2015 und dem Untersuchungszeitraum um 45 % zunahmen.

(683) Dennoch war mit Ausnahme des Jahres 2014 die Produktion systematisch höher als die Verkäufe, was zu einem nennenswerten Anstieg der Lagerbestände führte. Die Produktionskapazitäten, die bis 2016 im selben Maße stiegen wie der Verbrauch, wurden reduziert, um die Verschlechterung der Kapazitätsauslastung einzudämmen, die zwischen 2014 und 2016 um 9 Prozentpunkte zurückging.

(684) Zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum ging die Produktion insgesamt zurück, die Lagerbestände waren nach der Verkaufssaison höher als vor der Saison, die Kapazitäten wurden reduziert und die Beschäftigung wurde gedrosselt, während die Einfuhren aus der VR China um 155 Prozentpunkte zunahmen.

(685) Der Druck auf die Preise und die Unfähigkeit, Skaleneffekte auf einem jungen Markt zu nutzen, führten dazu, dass die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union während des gesamten Bezugszeitraums auf einem niedrigen Niveau lag. Dieses niedrige Gewinnniveau und die Veränderung der Lagerbestände führten zu geringen operativen Cashflows, die unter dem Investitionsniveau des Bezugszeitraums lagen und zu einem zusätzlichen Element der Verletzlichkeit dieses bargeldintensiven Wirtschaftszweigs führten, der stark von der von Banken bereitgestellten Liquidität abhängt. Vier Hersteller meldeten im Untersuchungszeitraum Konkurs an.

(686) Die Schadensindikatoren für Wachstum, Marktanteile, Kapazitäten, Kapazitätsauslastung, Lagerbestände, Gewinnmargen, Cashflows und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten entwickelten sich negativ. Nur dank des starken zugrunde liegenden Anstiegs der Nachfrage entwickelten sich die anderen Indikatoren nicht ebenfalls negativ.

(687) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass bei der Schadensanalyse keine Wettbewerbsfaktoren berücksichtigt worden seien. Sie führten dazu an, dass im Antrag eingeräumt werde, dass Einfuhren aus der VR China bis zum Jahr 2016 kein Marktproblem geschaffen hätten, solange man sich dort auf die unteren und mittleren Segmente des Unionsmarkts konzentriert habe, und dass sich die Schadensanalyse auf diese spezifischen Segmente hätte konzentrieren sollen.

(688) Ungeachtet der Tatsache, dass diese Vorbringen auf einer ungenauen Lektüre des Antrags beruhen, ruft die Kommission in Erinnerung, dass ihre Schlussfolgerungen sich nicht auf den Antrag, sondern auf ihre eigene Untersuchung und die Erkenntnisse bezüglich Subventionierung, Schädigung und Kausalität stützen. Wie in Erwägungsgrund 746 festgestellt wird, hat die Untersuchung ergeben, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten tätig ist. Eine solche Differenzierung der betroffenen Ware war daher nicht gerechtfertigt, und das Vorbringen musste zurückgewiesen werden. Im Anschluss an die Unterrichtung führte die CCCME ins Feld, dass, da der Verlust an Marktanteilen durch den Wirtschaftszweig der Union überwiegend andere Unionshersteller als die Antragsteller betroffen habe, wie in Erwägungsgrund 645 erläutert werde, die Einfuhren aus China und die Produktion der Antragsteller angeblich in weithin unterschiedlichen Marktsegmenten stattgefunden hätten. Wie bereits in Erwägungsgrund 646 erörtert, wurde bei der Schadensanalyse der Wirtschaftszweig der Union als Ganzes und nicht etwa nur die Antragsteller erfasst. Es ist unbestritten, dass der Wirtschaftszweig der Union einen signifikanten Verlust an Marktanteilen im Umfang von 24 Prozentpunkten erlitt, die im Wesentlichen zugunsten von Einfuhren aus China gingen, deren Marktanteil im Bezugszeitraum um 17 Prozentpunkte zulegte.

(689) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten mehrere ausführende Hersteller vor, dass die in Erwägungsgrund 685 getroffene Feststellung, wonach alle angeführten Indikatoren sich „negativ entwickelt" hätten, unzutreffend und irreführend sei. Diese interessierten Parteien machten geltend, dass der Indikator für „Wachstum", was sowohl Produktion als auch Absatz anbelangt, und der Absatz sowohl unter Wert- als auch unter Volumengesichtspunkten sich im Bezugszeitraum deutlich positiv entwickelt habe. Des Weiteren wurde angeführt, dass die „Kapazität" des Wirtschaftszweigs der Union deutlich angestiegen sei und sich sowohl Rentabilität als auch Preise im Bezugszeitraum ebenfalls deutlich erhöht hätten. Diese interessierten Parteien fügen hinzu, dass im Gegensatz zu dem, was in den Erwägungsgründen 684 und 685 festgestellt worden ist, die Leistungsfähigkeitsindikatoren und insbesondere die Rentabilität im Bezugszeitraum nicht rückläufig gewesen seien. Schließlich noch wurde vorgebracht, dass, da der Antragsteller selbst eingeräumt habe, dass die Einfuhren aus der VR China erst im Jahr 2016 zu wachsen und wettbewerbsfähig zu werden begonnen hätten, eine geringe Gewinnmarge im Jahr 2014 lediglich auf wirtschaftlich falsches Handeln der Unionshersteller selbst zurückzuführen sei. Im gleichen Sinne brachte die CEIEB vor, dass die bei Produktion, Absatz, Produktionskapazität und Beschäftigung verzeichneten positiven Trends den Verlust an Marktanteilen und den Druck auf Preise und Rentabilität aufwogen. Sie führte ins Feld, dass der Verlust an Marktanteilen den einzigen Indikator darstellte, der im Bezugszeitraum einen negativen Trend aufgewiesen habe, und dies für sich genommen für den Nachweis einer Schädigung nicht ausreiche. Die Kommission ruft in Erinnerung, dass sie ihre Schadensanalyse mit dem Ziel unternommen habe, das Maß an dem Wirtschaftszweig der Union zugefügter Schädigung zu beurteilen. Dies schließt eine Beurteilung der Relevanz jedes Leistungsindikators sowie von deren Beziehungen und Entwicklung im Bezugszeitraum ein. Ein bloßer Vergleich der Endpunkte jedes Indikators für sich genommen vermag die wirtschaftlichen Trends nicht abzubilden, die im Wirtschaftszweig der Union im Gange sind. Diesbezüglich beruhten die in Bezug auf den Wachstumsindikator gewonnenen, in den Erwägungsgründen 647 und 680 dargelegten Erkenntnisse auf den substantiellen und zunehmenden Unterschieden zwischen der Entwicklung des Verbrauchs und derjenigen des Absatzes des Wirtschaftszweigs der Union, der sich in einem signifikanten Verlust an Marktanteilen äußerte. Wie in den Erwägungsgründen 681 bis 683 erläutert, erfassten die Auswirkungen dieser Unterschiede im Laufe der Zeit Produktion, Vorräte, Kapazität, Kapazitätsauslastung und Beschäftigungsgrad. Zudem verharrte, wie in Erwägungsgrund 684 erläutert, die Gewinnspanne auf einem zugegebenermaßen niedrigen Niveau und folgte dabei in allen Jahren mit einer Ausnahme einem abnehmenden Trend. Angesichts der Tatsache, dass es sich bei der Elektrofahrradindustrie um eine sehr bargeldintensive Branche handelt, die auf Finanzierung durch Banken angewiesen ist, gilt es bei der Analyse der finanziellen Situation die Umsetzung von Gewinnen in operative Cashflows zu berücksichtigen, die unzureichend war und sich deutlich

unterhalb der Gewinnspannen bewegte. Alles in allem bestätigte die Kommission daher, dass die Trends, auf die an früherer Stelle in diesem Erwägungsgrund verwiesen wird, eine schlechte, negative Lage bestätigen und die Kommission in ihrer Schlussfolgerung bestärken, dass die Union eine bedeutende Schädigung erlitten hat.

(690) Schließlich noch widerspricht die Kommission der Auffassung, dass die niedrige Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union im Jahr 2014 lediglich auf wirtschaftlich falsches Handeln zurückzuführen sein könnte, da der Antragsteller eingeräumt hätte, dass Einfuhren aus der VR China erst im Jahr 2016 zu wachsen und wettbewerbsfähig zu werden begonnen hätten. Die Kommission gelangte zu der Einschätzung, dass dieses Vorbringen auf einer ungenauen Lektüre des Antrags beruhte und ohnedies durch die Ergebnisse der Untersuchung widerlegt wurde, die belegten, dass Einfuhren aus der VR China im Jahr 2014 einen bedeutenden Marktanteil von 18 % besaßen und ihr Volumen sich bis zum Jahr 2016 bereits verdoppelt hatte. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.

(691) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass die Entwicklung der nicht vertraulichen indizierten Indikatoren der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller die Schlussfolgerung der Kommission, der zufolge die Union eine bedeutende Schädigung erlitten habe, wesentlich unterminiert habe.

(692) Wie es bei der Kommission übliche Praxis ist und in Erwägungsgrund 628 dargelegt wird, hat die Kommission die mikroökonomischen Schadensindikatoren anhand der geprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller einer Betrachtung unterzogen. Diese Indikatoren trugen zur Feststellung des Vorliegens einer bedeutenden Schädigung bei, lassen sich jedoch nicht für sich genommen als ausreichend für die Feststellung eines solchen Sachverhalts ansehen (oder diesbezüglich die von der Kommission durchgeführte Gesamtschadensermittlung ersetzen). Was die makroökonomischen Schadensindikatoren anbelangt, wurden diese für den gesamten Wirtschaftszweig der Union ermittelt. Das Argument wurde daher zurückgewiesen.

(693) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bekräftigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 680 bis 685 dargelegte Schlussfolgerung zur Schädigung.

5. **SCHADENSURSACHE**

(694) Nach Artikel 8 Absatz 5 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die subventionierten Einfuhren aus der VR China eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten. Ferner prüfte die Kommission nach Artikel 8 Absatz 6 der Grundverordnung, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten.

(695) Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die subventionierten Einfuhren aus der VR China nicht den subventionierten Einfuhren zugerechnet wird. Diese Faktoren sind: Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausfuhrverkaufsleistung der Unionshersteller und die mutmaßlichen Folgen der Investitionen und der Expansion auf die Kapazitäten.

5.1. **Auswirkungen der subventionierten Einfuhren**

(696) Die Preise der subventionierten Einfuhren aus der VR China unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum mit Preisunterbietungsspannen zwischen 16,2 % und 43,2 % erheblich. Im Bezugszeitraum verlor der Wirtschaftszweig der Union 24 Prozentpunkte des Marktanteils auf einem Markt, der um 74 % gewachsen ist, während die Einfuhren aus der VR China um 250 % zunahmen und deren Marktanteil um 17 Prozentpunkte von 18 % auf 35 % anstieg. Der Preisdruck durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China führte dazu, dass die Gewinne und die Cashflows sich weiterhin auf einem niedrigen Niveau befanden.

5.2. **Auswirkungen anderer Faktoren**

5.2.1. *Einfuhren aus Drittländern*

(697) Die Einfuhren aus anderen Drittländern entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 23

Einfuhren aus Drittländern

Land		2014	2015	2016	UZ
Taiwan	Menge (in Stück)	21 335	43 095	79 312	108 817
	Index	*100*	*202*	*372*	*510*
	Marktanteil	2 %	3 %	5 %	5 %
	Durchschnittspreis	622	571	843	1 016
	Index	*100*	*92*	*135*	*163*

Land		2014	2015	2016	UZ
Vietnam	Menge (in Stück)	37 892	74 259	91 468	101 376
	Index	*100*	*196*	*241*	*268*
	Marktanteil	3 %	5 %	5 %	5 %
	Durchschnittspreis	435	539	542	570
	Index	*100*	*124*	*125*	*131*
Schweiz	Menge (in Stück)	883	14 310	30 477	28 440
	Index	*100*	*1 621*	*3 452*	*3 221*
	Marktanteil	0 %	1 %	2 %	1 %
	Durchschnittspreis	1 140	1 391	1 606	1 606
	Index	*100*	*122*	*141*	*141*
Japan	Menge (in Stück)	16 994	4 217	1 613	1 710
	Index	*100*	*25*	*9*	*10*
	Marktanteil	1 %	0 %	0 %	0 %
	Durchschnittspreis	1 098	1 406	1 687	952
	Index	*100*	*128*	*154*	*87*
Drittländer insgesamt, außer VR China	Menge (in Stück)	77 104	135 881	202 870	240 343
	Index	*100*	*176*	*263*	*312*
	Marktanteil	7 %	10 %	12 %	12 %
	Durchschnittspreis	641	666	828	897
	Index	*100*	*104*	*129*	*140*

Quelle: Eurostat

(698) Die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China nahm stark zu, wodurch deren Marktanteil von 7 % im Jahr 2014 (77 000 Stück) auf 12 % (240 000 Stück im Untersuchungszeitraum) ausgebaut werden konnte. Die Steigerungsraten gingen jedoch zurück, als die chinesischen ausführenden Hersteller nach dem Jahr 2015 ihre Tätigkeit intensivierten.

(699) Die Ursprungsländer dieser Einfuhren waren fast ausschließlich Taiwan und Vietnam. Nach dem Jahr 2015 stellte die Kommission jedoch eine geringere Steigerungsrate der Einfuhren aus Vietnam fest, die durch die erheblichen und zunehmenden Preisunterschiede gegenüber den chinesischen Einfuhren erklärt werden kann. Die anhaltende Zunahme der Einfuhren aus Taiwan erfolgte im Zuge einer gleichermaßen erheblichen Preiserhöhung, was darauf hindeutet, dass diese Einfuhren sich auf das obere Ende des Marktes verlagerten.

(700) Die Preise der Einfuhren aus Taiwan und Vietnam lagen durchschnittlich unter denjenigen des Wirtschaftszweigs der Union. Angesichts der großen Preisunterschiede von Elektrofahrrädern kann die Kommission jedoch nicht zu dem Schluss kommen, dass diese Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auf einer vergleichbaren Basis unterboten. Ferner stiegen deren Durchschnittspreise an, während die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China zurückgingen.

(701) Die Differenz zwischen den Einfuhrpreisen aus Vietnam und denen des Wirtschaftszweigs der Union ist dennoch erheblich und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Schädigung geleistet haben. Der Marktanteil der Einfuhren aus Vietnam stieg nach 2015 nicht weiter an und auch die Einfuhrmengen blieben gering.

(702) Infolgedessen wurde der ursächliche Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die Einfuhren aus allen anderen Ländern als der VR China nicht abgeschwächt; diese können sich höchstens marginal auf die Schädigung ausgewirkt haben.

5.2.2. *Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union*

(703) Die Ausfuhrmengen der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 24

Ausfuhrleistung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

	2014	2015	2016	UZ
Ausfuhrmenge (in Stück)	5 539	14 529	24 922	21 548
Index	*100*	*262*	*450*	*389*
Durchschnittspreis (in EUR)	1 570	680	676	907
Index	*100*	*43*	*43*	*58*

Quelle: in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(704) Die Ausfuhren der Unionshersteller der Stichprobe in Länder außerhalb der Union waren unerheblich (3 % der Gesamtverkaufsmenge im Bezugszeitraum). Selbst bei Berücksichtigung des Rückgangs des Durchschnittspreises kann die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union nicht als Ursache der Schädigung betrachtet werden.

5.2.3. *Investitionen und Erweiterung der Kapazitäten*

(705) Die CCCME brachte vor, dass die Investitionen in Kapazitäten im Jahr 2016 zu Überkapazitäten führten, die über alle realistischen Verkaufserwartungen hinausgingen, was dazu führte, dass die Kapazitätsauslastung erheblich zurückging und die Rentabilität schwer beeinträchtigt wurde.

(706) Die Kommission wies diese Argumentation zurück. Erstens kann nicht behauptet werden, die Investitionen in Kapazitäten gingen über die realistischen Verkaufserwartungen hinaus. Wie Tabelle 6 zu entnehmen ist, stieg die Produktionskapazität zwischen den Jahren 2015 und 2016 um 300 000 Stück. Dies entsprach uneingeschränkt der Zunahme des Verbrauchs zwischen den Jahren 2015 und 2016, die ebenfalls 300 000 Stück entsprach, was aus Tabelle 13 hervorgeht. Aufgrund des unfairen Drucks durch subventionierte chinesische Einfuhren reduzierte der Wirtschaftszweig der Union in der Folge seine Produktionskapazität zwischen dem Jahr 2016 und dem Untersuchungszeitraum um mehr als 150 000 Stück, obgleich ein weiteres Wachstum des Marktes um mehr als 300 000 Stück verzeichnet wurde.

(707) Zweitens stellte die Kommission fest, dass das Niveau des Kapitalaufwands nicht hoch war. Im Gegenteil: Der Kapitalaufwand belief sich im Bezugszeitraum auf weniger als 2 % des Gesamtumsatzes. Der Wirtschaftszweig der Union stellte die bestehenden Produktionslinien um und der Anstieg der Kapazitäten war folglich kein wesentlicher Motor für den Kapitalaufwand.

(708) Drittens wurde der Kapitalaufwand bei der Rentabilität (mit Ausnahme der Abschreibungen, die nicht erheblich zunahmen) oder den Cashflows (die sich auf einem operativen Niveau befinden) nicht berücksichtigt. Es ist folglich nicht korrekt, einen dieser Indikatoren vor dem Hintergrund des Investitionsniveaus auszulegen.

(709) Die Indikatoren der Kommission zeigten abschließend, dass die Produktionskosten in Übereinstimmung mit den Verkaufspreisen zugenommen haben. Folglich kann nicht behauptet werden, dass der Anstieg der Kapazitäten unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Produktionskosten hatte.

5.2.4. *Leistung des Wirtschaftszweig der Union*

(710) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass zahlreiche in Mitteleuropa beheimatete Unionshersteller Teile aus der VR China einführten, damit Elektrofahrräder montierten und diese in der Union verkauften. Sie fügten hinzu, dass der Preis für von solchen Unternehmen produzierte Elektrofahrräder vergleichsweise niedrig erscheine, worin eine weitere Ursache für die von den Unionsherstellern, die Highend-Elektrofahrräder herstellen, erlittene Schädigung liegen könnte.

(711) Die Kommission erinnert daran, dass ihre Untersuchung geographisch den gesamten Unionmarkt erfasst und nicht nur Teile davon. Die Untersuchung hat ergeben, dass Unionshersteller von Elektrofahrrädern in allen Segmenten tätig gewesen sind und dass einige in die Stichprobe einbezogene Hersteller über Produktionsstätten in mitteleuropäischen Mitgliedstaaten verfügten. Wie dem auch sei, war die Behauptung nicht durch Belege gestützt und wurde daher zurückgewiesen.

(712) Des Weiteren brachten einige ausführende Hersteller vor, dass das schlechte Abschneiden des Wirtschaftszweigs der Union auch auf Management-Fehler der Unionshersteller zurückgehen könne.

(713) Erstens stellt die Kommission dazu fest, dass diese Aussage den von denselben interessierten Parteien getätigten Vorbringen zuwiderzulaufen scheint, wonach der Unionsmarkt für Elektrofahrräder vom Wirtschaftszweig der Union dominiert werde, dass die Einfuhren von Elektrofahrrädern aus China qualitativ und in puncto Wettbewerbsfähigkeit gerade erst aufgeschlossen hätten und schließlich, dass die wahrscheinlichste Ursache für Schädigung in übermäßigen Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union in Produktionskapazität zu suchen sei.

(714) Die Kommission merkte ferner an, dass diese interessierten Parteien beide vorbrachten, dass es dem Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum gut gegangen sei (wie in Erwägungsgrund 687 festgestellt wird) und dass die Gründe dafür, warum der Absatz des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um gerade einmal 20 % zulegte, während Einfuhren aus der VR China im gleichen Zeitraum um 250 % zunahmen, in dessen unzulänglichem Management zu suchen seien.

(715) In diesem Zusammenhang vertrat die Kommission die Auffassung, dass ein Vorbringen, damit es in Betracht gezogen werden kann, genau spezifiziert und quantifiziert sein muss. Jedenfalls rief die Kommission in Erinnerung, dass, wenn auch der Verlust von Marktanteilen ein bedeutendes Element ihrer Schadensanalyse darstellt, diese sich nicht darauf beschränkt. Diesbezüglich verweist die Kommission auf die Analyse weiterer Schadensindikatoren und ihre Feststellung der Preisunterbietung, die allesamt in ihre Beurteilung der Gesamtschadensanalyse eingehen. Die Kommission hat dieses Vorbringen daher zurückgewiesen.

5.2.5. *Anreize für den Verkauf von Elektrofahrrädern auf dem Unionsmarkt*

(716) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten einige ausführende Hersteller vor, dass Subventionen auf dem Unionsmarkt den Verkauf von billigeren Elektrofahrrädern aus China begünstigt haben könnten, und appellierten an die Kommission, die Auswirkungen von Subventionen auf das Kaufverhalten bei Elektrofahrrädern auf dem Unionmarkt eingehender zu untersuchen.

(717) Bei den Auswirkungen von Subventionen zur Förderung der Nutzung von Elektrofahrrädern handelt es sich um eine von der Feststellung der Preisunterbietung und Schädigung durch Einfuhren aus der VR China getrennte Sachfrage. Wiederum hat die Untersuchung ergeben, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten tätig ist. Daher würden selbst im Falle, dass diese angeblichen Subventionen für diese Beurteilung relevant wären, sie nicht die Zunahme chinesischer Fahrräder zulasten billigerer in der Union hergestellter Fahrräder erklären, sondern vielmehr der Umstand der Subventionierung chinesischer Fahrräder. Diesem Vorbringen wurde daher nicht gefolgt.

5.3. **Schlussfolgerung zur Schadensursache**

(718) Die Kommission stellte einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Schädigung der Unionshersteller und den subventionierten Einfuhren aus der VR China fest.

(719) Alle bekannten Faktoren, die Einfluss auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union haben, wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der subventionierten Einfuhren unterschieden und abgegrenzt.

(720) Was die anderen ermittelten Faktoren wie die Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausfuhrverkaufsleistung der Unionshersteller und die mutmaßlichen Folgen der Investitionen und der Expansion auf die Kapazitäten anbelangt, so wurde festgestellt, dass sie den ursächlichen Zusammenhang selbst bei Berücksichtigung ihres möglichen kombinierten Effekts nicht abschwächen.

(721) Aufgrund der dargelegten Sachlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China verursacht wurde und dass der ursächliche Zusammenhang zwischen der Schädigung und den subventionierten Einfuhren durch die anderen Faktoren — einzeln betrachtet oder in kombinierter Wirkung — nicht abgeschwächt wurde.

6. **INTERESSE DER UNION**

(722) Aufgrund des Artikels 31 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob sich eindeutig der Schluss ziehen ließ, dass die Einführung von Maßnahmen trotz der Feststellung der schädigenden Subventionierung im vorliegenden Fall dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, einschließlich der Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer und der Verwender.

6.1. **Interesse der Lieferanten**

(723) Der Verband COLIPED, in dem sich nationale Verbände der Teilezulieferer zusammenschließen, unterstützte die Einführung von Maßnahmen. Kein Lieferant nahm jedoch einzeln zur Untersuchung Stellung.

(724) Gemäß den von CONEBI vorgelegten Zahlen werden Fahrradteile (sowohl für gewöhnliche als auch für Elektrofahrräder) von 424 Unternehmen in 19 Mitgliedstaaten hergestellt, die fast 21 000 Arbeitnehmer beschäftigen und im Jahr 2016 mehr als 660 Mio. EUR in Herstellung und Innovation investierten.

(725) Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass die Einführung eines Ausgleichszolls im Interesse der Lieferanten des Wirtschaftszweigs der Union liegt.

6.2. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(726) Der Wirtschaftszweig der Union setzt sich sowohl aus großen als auch aus kleinen und mittleren Unternehmen zusammen und beschäftigte im Bezugszeitraum direkt etwa 3 600 Personen in zwölf Mitgliedstaaten. Außerdem stellt der Anteil der verkauften Elektrofahrräder am Gesamtmarkt der Fahrräder zwar immer noch einen kleinen Teil dar, die Nachfrage verlagert sich jedoch rasch von gewöhnlichen Fahrrädern auf Elektrofahrräder und führt zu strukturellen Herausforderungen bei der Beibehaltung des Tätigkeitsniveaus, des Mehrwerts und der Arbeitsplätze der gesamten Fahrradindustrie.

(727) Wie unter Abschnitt 4.4.4 beschrieben, zeigt eine Analyse der Entwicklung der Schadensindikatoren seit Beginn des Bezugszeitraums, dass der gesamte Wirtschaftszweig der Union unter einer Verschlechterung seiner Lage und unter den negativen Auswirkungen der subventionierten Einfuhren litt.

(728) Die Kommission erwartet, dass die Einführung eines Ausgleichszolls es allen Herstellern erlauben wird, unter fairen Handelsbedingungen auf dem Unionsmarkt tätig zu sein. Werden keine Maßnahmen ergriffen, dürfte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union höchstwahrscheinlich weiter verschlechtern.

(729) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass die Einführung eines Ausgleichszolls im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union liegt.

6.3. **Interesse der unabhängigen Einführer**

(730) Während des gesamten Verfahrens sprachen sich 29 Einführer gegen die Einführung von Maßnahmen aus. Neunzehn von ihnen gehörten der CEIEB an. Die dreizehn Unternehmen, die sich den Maßnahmen widersetzten und deren Einfuhrvolumen bekannt war, machten im Untersuchungszeitraum insgesamt 10 % der Gesamteinfuhren aus der VR China aus.

(731) Wie in Erwägungsgrund 581 dargelegt, wurden sechs Unternehmen, die die gleichartige Ware herstellten, von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeklammert und als Einführer eingestuft. Diese Unternehmen haben sich für die Maßnahmen ausgesprochen. Ihre Einfuhren machten im Untersuchungszeitraum fast 12 % der Gesamteinfuhren aus der VR China aus.

(732) Die Stellungnahmen der Einführer der Stichprobe zeigten, dass die Einführung von Zöllen wahrscheinlich zumindest vorübergehend ihre Lieferketten unterbrechen und ihre finanzielle Situation bedrohen würde, wenn sie nicht in der Lage wären, die mit den Zöllen verbundenen höheren Kosten an ihre Abnehmer weiterzugeben.

(733) Die Stellungnahmen der Einführer der Stichprobe ergaben auch, dass die größten Einführer in der Lage waren, geeignete Elektrofahrräder zu beziehen und/oder über potenzielle alternative Lieferquellen außerhalb der VR China verfügten, wozu auch der Wirtschaftszweig der Union zählt.

(734) Die Einfuhrstatistiken zeigen, dass Vietnam und Thailand erhebliche Mengen an Elektrofahrrädern an europäische Einführer lieferten. Es ist auch wahrscheinlich, dass andere Länder, die bei der Herstellung herkömmlicher Fahrräder gut positioniert sind, die Einführer potenziell beliefern können.

(735) Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die Einführung von Einfuhrzöllen auf herkömmliche Fahrräder aus der VR China nicht dazu führte, den Unionsmarkt für Einfuhren zu schließen, sondern sogar einen Anstieg der Zahl der Länder zur Folge hatte, die herkömmliche Fahrräder lieferten. Auf großen Märkten ohne Maßnahmen gegenüber herkömmlichen Fahrrädern aus der VR China, wie den Vereinigten Staaten und Japan, machten Einfuhren 99 % bzw. 90 % des Marktes aus und die meisten dieser Einfuhren kamen aus der VR China.

(736) Die Kommission stellte fest, dass die Fahrradindustrie aus mehr als 450 Herstellern besteht, wovon nur 37 derzeit Elektrofahrräder herstellen. Außerdem liefern die derzeitigen Hersteller von Elektrofahrrädern bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Elektrofahrräder und können ihre Produktionskapazitäten unter normalen Marktbedingungen ausbauen.

(737) Die Kommission stellte fest, dass die Einführung von Zöllen nachteilige Auswirkungen auf kleine Einführer haben könnte. Sie stellte jedoch auch fest, dass die negativen Auswirkungen der Einführung von Zöllen durch die Möglichkeit, geeignete Fahrräder im Wirtschaftszweig der Union, in anderen Drittländern und in der VR China zu fairen Preisen zu erwerben, gemildert werden könnten.

(738) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass sechs Einführer mit einem großen Einfuhrvolumen die Einführung von Maßnahmen unterstützten, was die Fähigkeit der Einführer bestätigte, ihre Tätigkeit an die Einführung von Maßnahmen anzupassen.

(739) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte die CEIEB weiter vor, dass die Kommission nicht hinreichend die Schwierigkeiten und Kosten gewürdigt habe, die mit der durch die Verhängung von Maßnahmen einhergehenden Anpassung der Lieferkette der Einführer verbunden sei, und sie die Lage kleiner Einführer außer Acht gelassen habe.

(740) Die Kommission widerspricht dieser Auffassung und verweist auf Erwägungsgrund 736, in welchem die nachteiligen Auswirkungen der Verhängung von Maßnahmen auf Kleinimporteure festgestellt wird, und auf Erwägungsgrund 740, in welchem sie zum Schluss gelangt, dass die Verhängung von Maßnahmen nicht im Interesse von Einführern liege.

(741) Die Kommission verweist allerdings weiterhin auf ihre Erkenntnis, dass diese negativen Auswirkungen durch die Möglichkeit gemildert werden, geeignete Elektrofahrräder vom Wirtschaftszweig der Union, aus anderen Drittstaaten und aus der VR China zu fairen, nicht schädigenden Preisen zu beziehen, und dass dies die positive Wirkung von Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union nicht aufwiege.

6.4. **Interesse der Verwender**

(742) Der Europäische Radfahrerverband (im Folgenden „ECF“) meldete sich im Rahmen dieser Untersuchung. Der ECF vertritt Vereine und Verbände der Radfahrer. Er brachte vor, dass der Preis kein entscheidender Faktor dafür sei, ob Menschen mehr oder weniger das Rad nutzen; der Verband legte Daten vor, wonach in den Ländern, in denen Fahrräder und Elektrofahrräder teurer sind, mehr Menschen Rad fahren.

(743) Die Behauptung wurde auch in einer Stellungnahme der Gemeinschaft der Einführer untermauert, die sich gegen die Maßnahmen aussprach und den Beweis dafür erbrachte, dass die Länder, in denen sich Elektrofahrräder am schnellsten durchsetzten, auch diejenigen seien, in denen die Elektrofahrräder durchschnittlich am teuersten seien.

(744) Die Gemeinschaft der Einführer brachte auch vor, dass es eine starke Verbindung zwischen den Preisen der Elektrofahrräder, der nationalen Radkultur, der Qualität der Infrastrukturen und letztlich der Annahme von Elektrofahrrädern gibt.

(745) Der ECF unterstützt Marktbedingungen, die Qualität, Innovation und Dienstleistungen fördern. Der ECF brachte vor, dass, wenn das Vorliegen unfairer Handelspraktiken konstatiert werden sollte, diese eine negative Rolle in Bezug auf die Entwicklung von Elektrofahrrädern und folglich auch auf den Übergang zu einem umweltbewussteren Europa, das seinen Bürgerinnen und Bürgern eine effizientere Mobilität ermöglicht, spielen würden.

(746) Auf der anderen Seite sprach sich die Gemeinschaft der Einführer gegen die Maßnahmen aus und wandte ein, dass die Maßnahmen die chinesischen Hersteller davon abhalten würden, das untere Ende des Marktes zu bedienen und mittel- bis hochwertige Produkte zu entwickeln, was zu einer Reduzierung des Wettbewerbs führen würde. Da der Wirtschaftszweig der Union angeblich überwiegend im mittleren bis hohen Marktsegment angesiedelt sei, würde dies wiederum zu einer geringeren Auswahl und höheren Preisen für die europäischen Verbraucher führen.

(747) Die Untersuchung hat gezeigt, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten aktiv ist, auch bei Einstiegsprodukten. Bei „Einstiegsprodukten“ in diesem Sinne handelt es sich um solche Elektrofahrräder, welche die Grundmerkmale in der Zusammensetzung der Warenkennnummer (engl.: product control number, PCN) aufweisen. Die Definition von „Einstiegsprodukten“ weicht von der angeblichen Differenzierung des Marktes in Segmente ab. Insbesondere wurden von keiner interessierten Partei irgendwelche physischen Kriterien mitgeteilt, welche eine Analyse stützen würde, die auf einer Segmentierung des Marktes aufbaut.

(748) Es wird erwartet, dass die Maßnahmen das Angebot von Elektrofahrrädern vergrößern und diversifizieren werden, indem wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. 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. Das Argument wurde aus diesem Grund für unbegründet befunden und musste zurückgewiesen werden.

(749) Obgleich davon ausgegangen wird, dass die Einführung der Maßnahmen die Marktpreise wiederherstellen wird, die de facto höher als die subventionierten Preise sind, ist der Preis ein Faktor, der die Wahl des Verbrauchers beeinflusst, und die möglichen Folgen auf die Preise für die Verbraucher müssen ausgeglichen werden durch einen Kosten-Nutzen-Vergleich mit Alternativen zu Elektrofahrrädern wie Autos, Motorrädern oder Rollern.

(750) Die Kommission stellte fest, 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. Im Gegenteil: Es gibt Beweise dafür, dass die Wahl des Kunden von anderen Faktoren beeinflusst wird, wie Vielfalt, Qualität, Innovation und Service, die nur unter normalen Marktbedingungen mit einem fairen und offenen Wettbewerb erreicht werden können.

(751) Die Kommission gelangte deshalb zu dem Schluss, dass die Maßnahmen keine ungebührlichen Folgen für die Situation der Verbraucher hätten und zur nachhaltigen Entwicklung der Elektrofahrräder in Europa beitragen würden und weitergehende Vorteile für die Gesellschaft im Sinne des Schutzes der Umwelt und der verbesserten Mobilität hätten.

(752) Im Anschluss an die Unterrichtung brachten mehrere ausführende Hersteller vor, dass sich durch die Einführung von Maßnahmen die Auswahlmöglichkeiten für den Kunden verringerten, die Preise erhöhten und dies der umweltpolitischen Zielsetzung zuwiderliefe, Elektrofahrrädern zu größerer Verbreitung zu verhelfen.

(753) Zudem wird, wie in Erwägungsgrund 747 festgestellt, davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zu einer Ausweitung und Diversifizierung des Angebots an Elektrofahrrädern aus dem Wirtschaftszweig der Union und aus anderen Bezugsquellen führen wird, indem wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, wobei die Versorgung mit Einfuhren aus der VR China zu fairen Preisen aufrecht erhalten wird.

(754) Überdies zeigen der Grad der Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union, die Möglichkeit, mit geringem Aufwand bestehende Produktionslinien für herkömmliche Fahrräder in solche für Elektrofahrräder umzustellen, wie auch die Geschwindigkeit, mit der der Wirtschaftszweig der Union seine Produktionskapazität in den Jahren 2014 und 2016 in einem widrigen Umfeld auszubauen vermochte, dass er über das Potential, die Ressourcen und die Fertigkeiten verfügt, mögliche Versorgungslücken auszugleichen.

(755) Die Kommission weist noch einmal darauf hin, 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. Die gleiche Marktentwicklung wird im Bereich der Elektrofahrräder erwartet.

(756) In Bezug auf die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Preise verweist die Kommission auf die Erwägungsgründe 748 und 749 und insbesondere darauf, dass das Interesse des Verbrauchers nicht auf die Preisfolgen beschränkt werden kann, die zu erwarten sind, wenn die Einfuhren aus der VR China auf ein nicht schädigendes Niveau gebracht werden.

6.5. **Interessen anderer Parteien**

(757) Die europäische Gewerkschaft industriAll meldete Bedenken in Bezug auf die negativen Folgen der subventionierten Einfuhren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union an und bekundete Unterstützung für die Maßnahmen, um gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen und zu einer dauerhaft starken Beschäftigung in der Union beizutragen.

6.6. **Schlussfolgerung zum Unionsinteresse**

(758) Alles in allem wird mit keinem der von den interessierten Parteien vorgebrachten Argumente dargelegt, dass es zwingende Gründe gäbe, die gegen die Einführung von Maßnahmen gegenüber Einfuhren der betroffenen Ware sprächen.

(759) Mögliche nachteilige Auswirkungen auf die unabhängigen Einführer können nicht für unverhältnismäßig erachtet werden und werden durch die Verfügbarkeit alternativer Bezugsquellen sowohl aus Drittstaaten als auch aus dem Wirtschaftszweig der Union ausgeglichen. Die vorteilhaften Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahmen auf den Unionsmarkt und insbesondere für den Wirtschaftszweig der Union überwiegen die möglichen negativen Folgen für die übrigen Interessengruppen.

7. **ENDGÜLTIGE AUSGLEICHSMASSNAHMEN**

(760) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Subventionierung, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten endgültige Ausgleichsmaßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die subventionierten chinesischen Einfuhren zu verhindern.

7.1. **Schadensbeseitigungsschwelle**

(761) Zur Bestimmung der Höhe der Maßnahmen ermittelte die Kommission zunächst den Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erforderlich ist.

(762) Die Schädigung würde beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, seine Kosten zu decken und einen angemessenen Gewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt zu erzielen, der unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne subventionierte Einfuhren, in dieser Branche erzielt werden könnte.

(763) Zur Ermittlung des angemessenen Gewinns, der unter normalen Wettbewerbsbedingungen erzielt werden könnte, prüfte die Kommission die mit den Verkäufen an unabhängige Abnehmer erzielten Gewinne, die zur Ermittlung der Schadensbeseitigungsschwelle herangezogen wurden.

(764) Der Zielgewinn wurde auf 4,3 % festgelegt, was der höchsten durchschnittlichen Gewinnmarge des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum entspricht. Die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller waren nicht in der Lage, eine Gewinnmarge für die Herstellung von Elektrofahrrädern vor dem Jahr 2014 vorzulegen.

(765) Im Anschluss an die Unterrichtung wandte ein ausführender Hersteller ein, dass die von der Kommission zur Berechnung des nicht schädigenden Preises angewandte Methodik fehlerhaft sei. Er machte dabei geltend, dass die Kommission, indem sie den im Untersuchungszeitraum erzielten durchschnittlichen Gewinn abzog und den Zielgewinn addierte, die unterschiedlichen Ertragsniveaus außer Acht gelassen habe, die von den Unionsherstellern mit verschiedenen Modellen erzielt würden. Diese interessierte Partei beantragte, zur Berechnung des nicht schädigenden Preises von den Ist-Preisen vor Hinzufügen des Zielgewinns den durchschnittlichen Gewinn je PCN abzuziehen.

(766) Die Kommission erinnert daran, dass die Grundverordnung keine spezifische Methodik für die Berechnung der Schadenbeseitigungsschwelle vorsieht. Des Weiteren betrifft die von der Kommission vorgenommene Ermittlung die vom Wirtschaftszweig der Union verkaufte gleichartige Ware. Diesbezüglich ist es völlig akzeptabel, zur Ermittlung der durchschnittlichen Herstellungskosten der gleichartigen Ware den durchschnittlichen Gewinn des Wirtschaftszweigs der Union von dessen durchschnittlichen Verkaufspreisen abzuziehen und anschließend zur Berechnung der Schadenbeseitigungsschwelle den Zielgewinn aufzuschlagen. Die Kommission hat diese Methodik in der Vergangenheit durchgängig angewandt und verfügt bei der Durchführung dieser Beurteilung über erheblichen Ermessensspielraum.

(767) Im Rahmen dieser Untersuchung wird die Schädigung für alle Warentypen insgesamt beurteilt. Alle Schadensindikatoren einschließlich der Rentabilität und des Zielgewinns werden als Durchschnittswert für alle Typen der betroffenen Ware ausgedrückt. Bei der Ermittlung des nicht schädigenden Preises erfolgt dies im Hinblick darauf, die durch die subventionierten Einfuhren insgesamt verursachte Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu beseitigen. Hierzu reicht es aus, wenn der nicht schädigende Preis auf dem Wege einer einheitlichen Erhöhung des Verkaufspreises aller Warentypen um die Differenz zwischen dem tatsächlichen Gewinn im Untersuchungszeitraum und dem Zielgewinn ermittelt wird, und auf diese Weise dem Wirtschaftszweig der Union die Möglichkeit gegeben wird, den Zielgewinn zu erzielen. Dazu ist es nicht erforderlich, die Rentabilitätslage zu jedem einzelnen Warentyp individuell zu beurteilen.

(768) Im Anschluss an die Unterrichtung erklärte sich der Antragsteller mit dem von der Kommission zur Berechnung des nicht schädigenden Preises verwendeten Zielgewinns nicht einverstanden. Er brachte vor, dass als Zielgewinn nicht der vom Wirtschaftszweig der Union erzielte durchschnittliche Gewinn, sondern vielmehr derjenige definiert werden sollte, den die nicht durch Einfuhren aus der VR China geschädigten Unternehmen im Jahr 2015 erzielten. Der Antragsteller machte geltend, dass die Kommission, da es sich beim Zielgewinn um den angemessenen Gewinn handele, den die Unionshersteller erzielen können, wenn sie keiner Schädigung durch subventionierte Einfuhren ausgesetzt sind, definitionsgemäß nicht als Bezugspunkt die Rentabilität solcher Hersteller heranziehen könne, die bereits eine erhebliche Schädigung durch subventionierte Einfuhren erlitten haben. Als Alternative schlug der Antragsteller vor, den Zielgewinn unter Bezugnahme auf den Zielgewinn bei herkömmlichen Fahrrädern (8 %) festzulegen und diesen dabei zur Berücksichtigung von zusätzlicher Technologie, höherem Mehrwert und zusätzlicher Investitionserfordernisse um 1,5 % nach oben anzupassen. Der Antragsteller brachte vor, dass die Kommission bereits in anderen Fällen von ihrer Standardmethodik abgewichen sei, um bei der Festlegung des Zielgewinns maßgebliche Umstände zu berücksichtigen.

(769) Die Kommission erinnert daran, dass es sich beim Zielgewinn um den Gewinn handelt, den der Wirtschaftszweig der Union als Ganzes erzielen kann, wenn er keiner schädigenden Subventionierung ausgesetzt ist. Dementsprechend lässt er sich nicht auf der Grundlage des von einer ausgewählten Zahl an Unionsherstellern erzielten Gewinns ermitteln. Dieses Argument musste daher zurückgewiesen werden. Mit Bezug auf den Alternativvorschlag (Verwendung eines nach oben angepassten Gewinns aus dem Vertrieb herkömmlicher Fahrräder als Zielgewinn) erinnert die Kommission daran, dass jede Untersuchung auf der Grundlage spezifischer Fakten des Falls erfolgt, der die betroffene Ware betrifft, und nicht von Fakten, die in Zusammenhang mit Untersuchungen anderer Waren ermittelt worden sind. In diesem besonderen Fall bekräftigte die Kommission, dass der verwendete Zielgewinn geeignet war und es in ihren Augen keinen Grund gab, auf den Zielgewinn einer anderen Waren zurückzugreifen. Das Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.

(770) Danach ermittelte die Kommission die Schadensbeseitigungsschwelle anhand eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der VR China, gebührend berichtigt um Einfuhrkosten und Zölle, wie er bei den Preisunterbietungsberechnungen ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware, die von den Unionsherstellern der Stichprobe im Untersuchungszeitraum auf dem Unionsmarkt verkauft wurde. Eine etwaige sich aus diesem Vergleich ergebende Differenz wurde als Prozentsatz des gewogenen durchschnittlichen CIF-Einfuhrwerts ausgedrückt.

(771) Darüber hinaus wurde für die ausführenden Hersteller aus der VR China, die Elektrofahrräder nur ohne Markenkennzeichnung verkauften, die Schadensbeseitigungsschwelle mit einer Senkung der nicht schädigenden Preise des Wirtschaftszweigs der Union um 2,3 % festgelegt. Diese Anpassung entspricht dem Anteil der in den Büchern der in die Stichprobe einbezogenen und überprüften Unionshersteller ausgewiesenen FuE- und

Designkosten und spiegelt wider, dass diese Kosten im Geschäftsbetrieb der Markeneinführer zu tragen sind. Die Schadensbeseitigungsschwelle wurde entsprechend angepasst, wodurch die Schadensspanne um 3 % bis 5 % sank. Die besagte Anpassung war Gegenstand eines Vorbringens von Giant nach der abschließenden Unterrichtung. Die Kommission gab diesem Antrag statt, und die sich hieraus ergebende Verringerung der Zielpreisunterbietungsspanne wurde ohne weitere Anmerkungen offengelegt.

(772) Die Schadensbeseitigungsschwelle für „andere mitarbeitende Unternehmen" und für „alle übrigen Unternehmen" definiert sich in gleicher Weise wie die Höhe der Subvention für diese Unternehmen (vgl. Erwägungsgründe 577 bis 579).

7.2. **Endgültige Maßnahmen**

(773) Angesichts der vorstehenden Feststellungen sollte ein endgültiger Ausgleichszoll auf einem Niveau festgesetzt werden, das zur Beseitigung der durch die subventionierten Einfuhren verursachten Schädigung ausreicht, ohne dass die ermittelte Subventionshöhe überschritten wird.

(774) In Anbetracht der umfassenden Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller wurde der Zollsatz für „alle übrigen Unternehmen" auf den höchsten Satz festgelegt, der auf die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen anzuwenden ist. Der Zollsatz für „alle übrigen Unternehmen" wird für diejenigen Unternehmen gelten, die bei der Untersuchung nicht mitarbeiteten.

(775) Im Fall der anderen, nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller, die im Anhang aufgeführt sind, wird als endgültiger Zollsatz der gewogene Durchschnitt der Sätze festgelegt, die für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller ermittelt wurde.

(776) Dementsprechend werden folgende Ausgleichszollsätze vorgeschlagen:

Tabelle 25

Endgültiger Ausgleichszoll

	Höhe der Subvention	Schadensbeseitigungsschwelle	Ausgleichszollsatz
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	73,4 %	15,1 %
Giant Electric Vehicle Co., Ltd.	3,9 %	24,6 %	3,9 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd. und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	8,5 %	18,8 %	8,5 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	17,2 %	79,3 %	17,2 %
Yadea Technology Group Co., Ltd	10,7 %	62,9 %	10,7 %
Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Unternehmen	9,2 %	33,5 %	9,2 %
Alle übrigen Unternehmen	17,2 %	79,3 %	17,2 %

(777) Der in dieser Verordnung angegebene unternehmensspezifische Ausgleichszollsatz wurde anhand der Feststellungen dieser Untersuchungen festgesetzt. Mithin spiegeln sie die Lage des betroffenen Unternehmens während dieser Untersuchungen wider. Diese Zollsätze gelten daher (im Gegensatz zum landesweiten Zoll für „alle übrigen Unternehmen") ausschließlich für die Einfuhren von Waren, die ihren Ursprung in dem betroffenen Land haben und von dem genannten Unternehmen hergestellt werden. Eingeführte Waren, die von anderen, nicht im verfügenden Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, unterliegen nicht diesen unternehmensspezifischen Zollsätzen, sondern dem für „alle übrigen Unternehmen" geltenden Zollsatz.

(778) Ein Unternehmen kann die Anwendung des unternehmensspezifischen Zollsatzes beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten. Er muss alle relevanten Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für ihn geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung mit dieser Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(779) Damit eine ordnungsgemäße Anwendung des Ausgleichszolls gewährleistet ist, sollte die Höhe des Zolls für alle übrigen Unternehmen nicht nur für die nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für diejenigen Hersteller, die im UZ keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.

(780) Angesichts der jüngsten Rechtsprechung des Gerichtshofs ([71]) ist es angemessen vorzusehen, 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 Zollanmeldung gewählt wird.

8. **ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG UND RÜCKWIRKUNG**

(781) Wie in Erwägungsgrund 21 dargelegt, veröffentlichte die Kommission am 3. Mai 2018 die Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 (im Folgenden „Erfassungsverordnung") ([72]) zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China ab 4. Mai 2018.

(782) Am 18. Juli 2018 veröffentlichte die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1012 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren derselben Ware mit Ursprung in der VR China (im Folgenden „Antidumpingverordnung") im Rahmen einer Untersuchung, die am 20. Oktober 2017 eingeleitet worden war.

(783) Am 18. Juli 2018 wurde die zum Schutz gegen gedumpte Einfuhren vorgenommene zollamtliche Erfassung der Einfuhren durch die Antidumpingverordnung eingestellt. Was die vorliegende Antisubventionsuntersuchung betrifft, so sollte angesichts der obigen Feststellungen die für die Zwecke der Antisubventionsuntersuchung vorgenommene zollamtliche Erfassung der Einfuhren aufgrund des Artikels 24 Absatz 5 der Grundverordnung ebenfalls eingestellt werden.

(784) In diesem Fall wurden keine vorläufigen Ausgleichsmaßnahmen angewandt. Daher hat die Kommission beschlossen, dass der endgültige Ausgleichszoll nicht rückwirkend erhoben werden soll.

9. **PREISVERPFLICHTUNGSANGEBOT**

(785) Im Anschluss an die Unterrichtung unterbreitete ein chinesischer ausführender Hersteller – die Wettsen Corporation – ein Preisverpflichtungsangebot.

(786) Die Wettsen Corporation war nicht Teil der Stichprobe, und obwohl sie eine Einzelprüfung beantragt hatte, wurde dieser Antrag ebenso wie alle anderen Anträge auf Einzelprüfung abgelehnt.

(787) Das Preisverpflichtungsangebot wurde aus mehreren Gründen zurückgewiesen, die der Wettsen Corporation in einem gesonderten Brief mitgeteilt wurden. Diese lauten wie folgt:

— Erstens verfügt die Wettsen Corporation über ein verbundenes Unternehmen außerhalb der PRC, das ebenfalls Elektrofahrräder fertigt;

— Zweitens bezog sich das Preisverpflichtungsangebot auf den Mindesteinfuhrpreis (im Folgenden „MEP") von lediglich drei Haupttypen von Elektrofahrrädern, die nicht sämtliche im UZ in die Union ausgeführten Typen erfassten, und

— Drittens, da es sich bei dem angebotenen MEP pro Typ um einen Durchschnittswert der Verkaufspreise innerhalb dieses Typs handelte, hätte es den Verkauf von höherpreisigen Elektrofahrrädern zu schädigenden Preisen durch die Wettsen Corporation gestattet, die dabei dem Anschein nach das MEP-Kriterium erfüllt hätte.

10. **UNTERRICHTUNG**

(788) Die interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage die Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China empfohlen werden sollte.

(789) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzten Ausschusses —

([71]) Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 18. Januar 2017, *Wortmann*/Hauptzollamt Bielefeld, C-365/15, ECLI:EU:C:2017:19, Rn. 35-39.

([72]) ABl. L 113 vom 3.5.2018, S. 4.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

2. Für die in Absatz 1 beschriebenen und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellten Waren gelten folgende endgültige Ausgleichszollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Land	Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
Volksrepublik China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd. und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	10,7 %	C463
	Andere in Anhang I aufgeführte mitarbeitende Unternehmen	9,2 %	Siehe Anhang I
	In Anhang II genannte Unternehmen, die zwar bei der parallelen Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben	17,2 %	Siehe Anhang II
	Alle übrigen Unternehmen	17,2 %	C999

3. Die Anwendung der unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze 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 Name 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 ausgewiesenen 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 eines Prozentpunkts angewandt.

Artikel 2

Die zollamtliche Erfassung der Einfuhren aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2018/671, zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China wird eingestellt. Auf die zollamtlich erfassten Einfuhren wird kein endgültiger Ausgleichszoll erhoben.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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 Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co. Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co. Ltd	Jiangsu	C398
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co. Ltd	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co. Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Hebei	C451
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 Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycles 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) Bicycles Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. and Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

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
Everestt International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Zhejiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Zhejiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Guangdong	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Jiangsu	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Shandong	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Shanghai	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Guangdong	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Jiangsu	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi 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
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465

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