Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/114

24.1.2025

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/114 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates

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]) (im Folgenden „Grundverordnung"), insbesondere auf Artikel 18,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Geltende Maßnahmen

(1) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission ([2]) (im Folgenden „ursprüngliche Verordnung") führte die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission") Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China ein (im Folgenden „VR China" oder „das betroffene Land" oder „China"). Die derzeit geltenden Ausgleichszölle liegen zwischen 3,9 % und 17,2 % (im Folgenden „ursprüngliche Maßnahmen"). Die Untersuchung, die zur Einführung der ursprünglichen Maßnahmen führte, wird im Folgenden als „Ausgangsuntersuchung" bezeichnet.

(2) Nach dem Urteil des Gerichts in der Rechtssache T-243/19 wurden die Ausgleichszölle in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd im März 2023 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/610 der Kommission ([3]) wieder eingeführt. Der wieder eingeführte Zoll wurde in derselben Höhe wie in der ursprünglichen Verordnung festgesetzt. Somit handelt es sich bei den derzeit geltenden Ausgleichszollsätzen um diejenigen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 festgelegt wurden.

(3) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission ([4]) führte die Kommission außerdem endgültige Antidumpingmaßnahmen auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in China ein. Die derzeit geltenden Antidumpingzölle liegen zwischen 9,9 % und 70,1 %.

1.2. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

(4) Am 17. Januar 2024 leitete die Kommission nach Artikel 18 der Grundverordnung eine Auslaufüberprüfung betreffend die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China in die Union ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([5]) (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung").

([1]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj).
([2]) 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 (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).
([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/610 der Kommission vom 17. März 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd infolge des Urteils des Gerichts in der Rechtssache T-243/19 (ABl. L 80 vom 20.3.2023, S. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).
([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([5]) Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Antisubventionsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) Die Kommission leitete die Untersuchung im Anschluss an einen Überprüfungsantrag ein, der am 16. Oktober 2023 vom Verband der europäischen Fahrradhersteller (im Folgenden „Antrag“ und „Antragsteller“) im Namen des Wirtschaftszweigs der Union für Elektrofahrräder im Sinne des Artikels 10 Absatz 6 der Grundverordnung eingereicht wurde. Der Antrag enthielt Nachweise für die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung und erneuten Auftretens der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, die ausreichten, um die Einleitung der Untersuchung zu rechtfertigen.

(6) Vor der Einleitung der Überprüfung unterrichtete die Kommission die Regierung Chinas (im Folgenden „chinesische Regierung“) ([6]) über den Eingang eines ordnungsgemäß begründeten Antrags und lud die chinesische Regierung zu Konsultationen gemäß Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung ein. Die chinesische Regierung antwortete nicht und Konsultationen fanden daher nicht statt.

1.3. **Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum**

(7) Die Subventions- und Schadensuntersuchung betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum der Überprüfung“ oder „UZÜ“). Die Untersuchung der Entwicklungen, die für die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens der Schädigung relevant sind, betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.4. **Interessierte Parteien**

(8) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um bei der Untersuchung mitzuarbeiten. Ferner unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, alle ihr bekannten Unionshersteller, die ihr bekannten Hersteller in der VR China sowie die Behörden der VR China, die ihr bekannten Einführer und Verwender sowie die bekanntermaßen betroffenen Verbände über die Einleitung der Auslaufüberprüfung und bat sie um ihre Mitarbeit.

(9) Die interessierten Parteien hatten Gelegenheit, zur Einleitung der Auslaufüberprüfung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder die Anhörungsbeauftragte für Handelsverfahren zu beantragen. Es meldete sich eine Ad-hoc-Gruppe im Namen von acht Unternehmen in der Union, die aus China und anderen Drittländern eingeführte Elektrofahrradbauteile montieren, und übermittelte Stellungnahmen. Diese Stellungnahmen betrafen nicht die Einleitung als solche und werden in Abschnitt 6 zum Unionsinteresse behandelt. Diese Gruppe beantragte zudem eine Anhörung mit der Kommission, die am 30. April 2024 stattfand.

1.5. **Stichprobenverfahren**

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

1.5.1. *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*

(11) In der Einleitungsbekanntmachung teilte die Kommission ihre Entscheidung mit, die Untersuchung anhand einer Stichprobe auf eine vertretbare Zahl von Unionsherstellern zu beschränken. Die Kommission bildete die Stichprobe auf der Grundlage der größten repräsentativen Produktionsmenge, die in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte.

(12) Im Einklang mit Artikel 27 der Grundverordnung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, zu der vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen zur vorläufigen Stichprobe ein. Die Stichprobe wurde als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.

1.5.2. *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

(13) Die Kommission bat unabhängige Einführer um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen, um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können.

(14) Kein unabhängiger Einführer beantwortete den Stichprobenfragebogen.

([6]) Die Bezeichnung „chinesische Regierung“ wird in dieser Verordnung im weiteren Sinne verwendet und umfasst den Staatsrat sowie sämtliche Ministerien, Abteilungen, Behörden und sonstigen Verwaltungseinrichtungen auf zentraler, regionaler und lokaler Ebene.

1.5.3. *Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in der VR China*

(15) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle bekannten Hersteller in der VR China um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der Volksrepublik China bei der Europäischen Union, etwaige andere Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit bei der Untersuchung interessiert sein könnten.

(16) Nur zwei ausführende Hersteller aus der Volksrepublik China übermittelten eine Antwort auf das Stichprobenverfahren, weshalb ein Stichprobenverfahren nicht für notwendig erachtet wurde. Auf diese beiden Unternehmen entfielen jedoch zusammen weniger als 0,1 % der chinesischen Elektrofahrradindustrie im Hinblick auf i) die Ausfuhren in die Union, ii) die Inlandsverkäufe und iii) die chinesische Produktionskapazität im Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass diese beiden Unternehmen für die Zwecke der Auslaufüberprüfung nicht als repräsentativ für die chinesische Elektrofahrradindustrie angesehen werden konnten und dass ihre unternehmensspezifischen Informationen nicht als Grundlage für repräsentative Feststellungen zu allen Ausfuhren aus der VR China in die Union herangezogen werden konnten.

(17) Dementsprechend gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Mitarbeit der Hersteller von Elektrofahrrädern in der VR China nicht ausreichte, um repräsentative Feststellungen zu treffen, und unterrichtete die beiden Unternehmen sowie die Behörden der Volksrepublik China darüber, dass die Kommission beabsichtigte, Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden und ihre Feststellungen zum Anhalten oder erneuten Auftreten der Subvention und der Schädigung in Bezug auf die Einfuhren aus der Volksrepublik China auf die verfügbaren Informationen zu stützen.

1.6. **Fragebogenantworten und Kontrollbesuche**

(18) Die Kommission forderte die beiden Unternehmen, die eine Antwort auf das Stichprobenverfahren übermittelt hatten, auf, sich mit den Kommissionsdienststellen in Verbindung zu setzen, falls sie beabsichtigten, trotz ihrer mangelnden Repräsentativität für die Elektrofahrradindustrie in der VR China einen Fragebogen auszufüllen (siehe oben). Bei Einleitung der Untersuchung stand der Fragebogen in dem zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien bestimmten Dossier und auf der Website der GD Handel zur Verfügung. Es wurde keine Antwort auf den Fragebogen übermittelt.

(19) Am 12. Februar 2024 übermittelte die Kommission der Regierung Chinas (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen. Die chinesische Regierung wurde ferner aufgefordert, spezifische Fragebögen an i) die Chinese Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinosure“), ii) die Hersteller und Vertriebsunternehmen von Motoren, Akkumulatoren sowie anderen Teilen und Komponenten von Elektrofahrrädern und iii) die Banken und anderen Finanzinstitute, die dem betroffenen Wirtschaftszweig nach Kenntnis der chinesischen Regierung Darlehen gewährt haben, weiterzuleiten.

(20) Die Kommission erhielt keine Antworten auf die genannten Fragebögen. Dementsprechend teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit Verbalnote vom 5. April 2024 mit, dass sie beabsichtigte, im Hinblick auf die in dem an die chinesische Regierung versandten Fragebogen angeforderten Informationen Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden, und forderte die chinesische Regierung auf, dazu Stellung zu nehmen. Es gingen keine Stellungnahmen ein.

(21) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie zur Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und Schädigung sowie zur Ermittlung des Unionsinteresses benötigte, und überprüfte sie. Bei folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 26 der Grundverordnung durchgeführt:

Unionshersteller

— Cube Bikes, Deutschland,

— Accell Hunland, Ungarn,

— Cross, Bulgarien.

1.7. **Unterrichtung**

(22) Am 25. Oktober 2024 erfolgte seitens der Kommission die Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, aufgrund derer die geltenden Ausgleichszölle aufrechterhalten werden sollten. Allen Parteien wurde eine Frist eingeräumt, innerhalb derer sie zur Unterrichtung Stellung nehmen konnten.

(23) Mehrere interessierte Parteien übermittelten Stellungnahmen, die von der Kommission berücksichtigt und in den Abschnitten 2.3, 3.9 und 6 behandelt wurden. Eine Partei, die einen entsprechenden Antrag stellte, wurde gehört.

2. **ÜBERPRÜFTE WARE, BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE**

2.1. **Überprüfte Ware**

(24) Bei der überprüften Ware handelt es sich um dieselbe Ware wie in der Ausgangsuntersuchung, nämlich um Fahrräder, mit Trethilfe, mit Elektrohilfsmotor (im Folgenden „Elektrofahrräder“ oder „E-Bikes“), die derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) eingereiht werden.

2.2. **Betroffene Ware**

(25) Bei der von dieser Untersuchung betroffenen Ware handelt es sich um die überprüfte Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China.

2.3. **Gleichartige Ware**

(26) Die im Rahmen der Auslaufüberprüfung durchgeführte Untersuchung bestätigte die in der Ausgangsuntersuchung getroffene Feststellung, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:

— die betroffene Ware bei der Ausfuhr in die Union;

— die in der Volksrepublik China hergestellte und auf dem Inlandsmarkt der Volksrepublik China verkaufte überprüfte Ware;

— die von den ausführenden Herstellern hergestellte und in die übrige Welt verkaufte überprüfte Ware und

— die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und verkaufte überprüfte Ware.

(27) Sie werden daher als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Grundverordnung betrachtet.

(28) Nach der Unterrichtung brachte eine Partei vor, die Kommission solle festlegen, dass die von den befreiten Einführern und/oder von befreiten ausländischen Ausführern gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1279 der Kommission ([7]) eingeführten Teile nicht als betroffene Ware angesehen werden sollten. Dieser Partei zufolge sollte klargestellt werden, dass Teile der betroffenen Ware, die für die betroffene Ware verwendet werden sollen, keinen Ausgleichszöllen unterliegen, wenn sie getrennt eingeführt werden.

(29) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass eine solche Klarstellung nicht gerechtfertigt war, da Teile nicht unter die Maßnahmen fallen, die Gegenstand dieser Überprüfung sind. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

([7]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1279 der Kommission vom 8. Mai 2024 über Befreiungen vom ausgeweiteten Antidumpingzoll auf bestimmte Fahrradteile mit Ursprung in der Volksrepublik China kraft der Verordnung (EG) Nr. 88/97 der Kommission (ABl. L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS DER SUBVENTIONIERUNG

(30) Nach Artikel 18 der Grundverordnung und wie in der Einleitungsbekanntmachung angegeben prüfte die Kommission, ob im Falle des Auslaufens der geltenden Maßnahmen ein Anhalten der Subventionierung wahrscheinlich wäre.

3.1. Mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung

(31) Am 12. Februar 2024 übermittelte die Kommission der Regierung Chinas (im Folgenden „chinesische Regierung") einen Fragebogen. Die chinesische Regierung wurde ferner aufgefordert, spezifische Fragebögen an i) die Chinese Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinosure"), ii) die Hersteller und Vertriebsunternehmen von Motoren, Akkumulatoren sowie anderen Teilen und Komponenten von Elektrofahrrädern und iii) die Banken und anderen Finanzinstitute, die dem betroffenen Wirtschaftszweig nach Kenntnis der chinesischen Regierung Darlehen gewährt haben, weiterzuleiten.

(32) Die Kommission erhielt keine Antworten auf die genannten Fragebögen. Dementsprechend teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit Verbalnote vom 5. April 2024 mit, dass sie beabsichtigte, im Hinblick auf die in dem an die chinesische Regierung versandten Fragebogen angeforderten Informationen Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden, und forderte die chinesische Regierung auf, dazu Stellung zu nehmen. Es gingen keine Stellungnahmen ein.

(33) Da die Mitarbeit der Hersteller von Elektrofahrrädern in der VR China nicht ausreichte, um repräsentative Feststellungen für die Zwecke dieser Auslaufüberprüfung zu treffen (siehe Erwägungsgründe 16 und 17), und die chinesische Regierung und andere maßgebliche Parteien in der VR China, die um die Vorlage der beschriebenen Informationen gebeten worden waren, mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit zeigten, stützte sich die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen, um die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung der Elektrofahrradindustrie in der VR China zu ermitteln.

(34) Dementsprechend legte die Kommission ihrer Analyse alle verfügbaren Informationen zugrunde, insbesondere

a) die im Antrag enthaltenen Angaben;

b) die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 dargelegten Feststellungen der Kommission in der Ausgangsuntersuchung;

c) die Feststellungen der jüngsten Antisubventionsuntersuchungen, die die Kommission in Bezug auf geförderte Wirtschaftszweige in China durchgeführt hat, wie etwa die Untersuchungen betreffend gestrichenes Feinpapier ([8]), warmgewalzten Flachstahl ([9]), Glasfaserfilament ([10]) und Kabel aus optischen Fasern ([11]), in denen ähnliche Subventionen untersucht wurden;

d) Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations ([12]) (für die Zwecke von Handelsschutzuntersuchungen erstellte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte wirtschaftliche Verzerrungen in der Volksrepublik China) (im Folgenden „China-Bericht").

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647 der Kommission vom 21. August 2023 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von bestimmtem gestrichenem Feinpapier mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 207 vom 22.8.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

([9]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1123 der Kommission vom 7. Juni 2023 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 148 vom 8.6.2023, S. 84, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1123/oj).

([10]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/328 der Kommission vom 24. Februar 2021 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 65 vom 25.2.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/328/oj).

([11]) Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission vom 18. Januar 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 12 vom 19.1.2022, S. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/72/oj).

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

3.2. **Einleitende Bemerkungen zur Elektrofahrradindustrie in der VR China**

(35) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung die strategische Vision verfolgt, wichtige Wirtschaftszweige wie den der Elektrofahrräder durch die Umsetzung mehrerer Pläne auf nationaler, lokaler und sektoraler Ebene weiterzuentwickeln und zu verbessern. Insbesondere umfasst der 13. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der VR China für den Zeitraum 2016 bis 2020 (im Folgenden „13. Fünfjahresplan“) alternativ angetriebene Fahrzeuge als strategische Industrie ([13]), während der Light Industry Development Plan (Entwicklungsplan für die Leichtindustrie) für denselben Zeitraum (2016-2020), der von der chinesischen Regierung zur Umsetzung des 13. Fünfjahresplans und der „Made in China 2025“-Strategie ausgearbeitet wurde, die Fahrrad- und Akkumulatoren-Industrie als Schlüsselbranchen identifiziert.

(36) Wie in der ursprünglichen Verordnung ([14]) beschrieben, benötigte die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie gemäß dem Light Industry Development Plan „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“. Ebenso wurde in diesem Plan empfohlen, „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-Ionen-Akkumulator zu konzentrieren“. Darüber hinaus enthielt der Light Industry Development Plan auch einige konkrete politische Maßnahmen zur Förderung der Schlüsselindustrien wie Elektrofahrräder und Akkumulatoren. Insbesondere wurde auf Maßnahmen wie die Reform für einen verbesserten Marktzugang, eine Intensivierung der finanzpolitischen Unterstützung und die Unterstützung der Finanzpolitik Bezug genommen.

(37) Was speziell den Wirtschaftszweig der Fahrräder betrifft, so berücksichtigte des Weiteren der von der China Bicycle Association (im Folgenden „CBA“) herausgegebene 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie (2016-2020) die Fahrradindustrie unter den aufstrebenden Industrien. Es wurde darin festgestellt: „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, sodass 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.“ Im 13. Fahrradplan hieß es weiter, dass der „Exportumfang von Fahrrädern und Ersatzteilen stabil gehalten und der Export von Elektrofahrrädern drastisch gesteigert wird. 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.“ Eine der Hauptaufgaben des Plans war, 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; Umsetzung des leichten Lithium-Akkumulators und intelligenter Elektrofahrräder sowie beständige Erhöhung des Marktanteils der Fahrräder mit Lithium-Akkumulator und des Exportanteils von Elektrofahrrädern“ ([15]).

(38) Im Katalog der Investitionsprojekte, die der staatlichen Überprüfung und Genehmigung unterliegen, hatte die chinesische Regierung ferner eine verstärkte Priorisierung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, einschließlich Elektrofahrrädern, signalisiert: „Die Produktionskapazität, die die Anzahl der traditionellen kraftstoffbetriebenen Fahrzeuge erhöht, ist streng zu kontrollieren, sodass 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“ ([16]).

(39) Auch in der „Made in China 2025“-Strategie, dem Beschluss Nr. 40 und 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) wurde die Elektrofahrradindustrie als eine strategische/geförderte Schlüsselindustrie bezeichnet, deren Entwicklung priorisiert und befürwortet werden sollte ([17]).

([13]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 97 bis 100.
([14]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 101 bis 106.
([15]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 109 bis 113.
([16]) Ebd., Erwägungsgrund 114.
([17]) Ebd., Erwägungsgrund 129.

(40) Des Weiteren wurde in der Ausgangsuntersuchung festgestellt, dass die chinesische Regierung nicht nur die Elektrofahrradindustrie gefördert hat, sondern mittels verschiedener Pläne auf nationaler, regionaler und sektoraler Ebene auch ihre Teilbereiche, nämlich Motoren und Akkumulatoren ([18]). Insbesondere wurde im 13. Fünfjahresplan ausdrücklich auf die Förderung der Entwicklung einer hocheffizienten Energiespeicherung verwiesen, während im Light Industry Development Plan die Akkuindustrie als Schlüsselindustrie genannt wurde. Darüber hinaus waren im Katalog der Orientierungshilfe für Auslandsinvestitionen und im Katalog der prioritären Industrien für Auslandsinvestitionen in Mittel- und Westchina Fahrradbauteile, speziell Akkumulatoren und Leichtmetalle für Rahmen, als geförderte Wirtschaftszweige aufgeführt. Schließlich waren Lithium-Ionen-Akkumulatoren Teil der Liste der geförderten Industrien im Katalog zur Steuerung der Umstrukturierung der Industrie.

(41) Die Kommission kam daher in der ursprünglichen Verordnung zu dem Schluss, dass die Elektrofahrradindustrie und ihre Bauteile als wichtige/strategische Wirtschaftszweige angesehen wurden, deren Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv verfolgt wurde ([19]).

(42) Im Antrag auf Auslaufüberprüfung wurde bestätigt, dass die chinesische Regierung die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie und der zugehörigen Bauteileindustrie, die in China nach wie vor als Schlüsselindustrien gelten, durch verschiedene politische Dokumente und Rechtsvorschriften, wie nachstehend dargelegt, weiterhin aktiv unterstützt hat.

14. Fünfjahresplan

(43) Im 14. Fünfjahresplan für den Zeitraum 2021 bis 2025 wird die strategische Vision der chinesischen Regierung für die Weiterentwicklung und Verbesserung wichtiger Wirtschaftszweige beschrieben. ([20]) Nach Kapitel I besteht eine der wichtigsten Entwicklungslinien darin, die Modernisierung der traditionellen Industriestruktur zu fördern und die „technologische Revolution und die industrielle Transformation“ zu vertiefen. In Kapitel IV wird die Idee näher ausgeführt, mit der auf die Entwicklung eines optimierten modernen Industriesystems abgezielt wird, mit dem China zu einem „Manufacturing Powerhouse“ werden soll. Damit aufstrebende Industrien „beschleunigen und expandieren“ können, unterstützt der Plan die Entwicklung und Produktion von „alternativ angetriebenen Fahrzeugen sowie ökologischen und umweltfreundlichen Produkten“, wie dies bereits im 13. Fünfjahresplan der Fall war.

(44) Der 14. Fünfjahresplan wird durch lokale und sektorale Pläne, mit denen die Richtung für die Maßnahmen zur Entwicklung strategischer Wirtschaftszweige und Sektoren vorgegeben wird, weiter umgesetzt.

(45) Jede subzentrale Ebene setzt diese Pläne auf Provinz- und Lokalebene um, um ein wirksames Vorgehen zu gewährleisten. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Vorhaben:

(46) Die Provinz Tianjin sieht in ihrem 14. Fünfjahresplan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes eine beschleunigte Weiterentwicklung zu einer „starken Fertigungsstadt“ vor ([21]). Tianjin betrachtet die (Elektro-)Fahrradindustrie als einen „vorteilhaften Wirtschaftszweig“, der „konsequent“ ausgebaut werden muss ([22]). Da die Provinz energiesparende Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik entwickeln will, haben diese für Tianjin ebenfalls höchste Priorität. Dem Plan der Provinz Tianjin zufolge soll der Wirtschaftszweig für Lithium-Ionen-Akkumulatoren durch die Entwicklung von Materialien wie Nickel, Graphit und Siliziumcarbid ausgebaut werden, damit diese zügiger in Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik zum Einsatz kommen können. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf anderen für die Herstellung von Elektrofahrrädern relevanten Materialien wie Blechen aus Magnesium-Aluminiumlegierungen für Bauteile — z. B. Radnaben — sowie hochwertigem Stahl für Stahlstangen und -drähte ([23]). Zur Unterstützung des 14. Fünfjahresplans veröffentlichte das Amt für auswärtige Angelegenheiten der Stadtverwaltung von Tianjin im ersten Quartal 2023 eine Liste mit 33 politischen Anreizen für wirtschaftliche Verbesserungen, darunter Subventionen von bis zu 50 Mio. CNY pro Unternehmen ([24]).

([18]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 116 bis 128.
([19]) Ebd., Erwägungsgrund 130.
([20]) Nationaler Volkskongress, 2021, Überblick über das 14. Fünfjahresprogramm für die nationale, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Volksrepublik China und das langfristige Vorhaben 2035, online abrufbar unter: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (zuletzt abgerufen am: 22.11.2023) (in chinesischer Sprache).
([21]) „14. Fünfjahresplan“ für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes in Tianjin.
([22]) Ebd., S. 23 f.
([23]) Ebd., S. 14-20.
([24]) 33 politische Anreize für wirtschaftliche Verbesserungen seitens Tianjin im ersten Quartal 2023, Abschnitte 10, 17, 18.

(47) Im Plan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes in der Provinz Jiangsu im Zuge des 14. Fünfjahresplans wird als Ziel festgelegt, für ein florierendes verarbeitendes Gewerbe zu sorgen. Alternativ angetriebene Fahrzeuge gehören zu den wichtigsten industriellen Prioritäten, die durch FuE-Programme und durch die Förderung von Fusionen und Übernahmen unterstützt werden ([25]). Lithium-Ionen-Akkumulatoren werden als Kernprodukte für Elektrofahrzeuge angesehen, deren Entwicklung durch die Bereitstellung von FuE-Programmen unterstützt werden soll ([26]).

(48) Der Aktionsplan zur Förderung kontinuierlicher Fortschritte und zur Verbesserung der Qualität der gewerblichen Wirtschaft in der Provinz Zhejiang sieht die Stärkung der industriellen Wertschöpfungskette vor. Der Schwerpunkt liegt dabei auf bestimmten Industriezweigen, einschließlich alternativ angetriebenen Fahrzeugen. Alternativ angetriebenen Fahrzeuge gehören zu den 27 Wirtschaftszweigen, die von der Provinz Zhejiang finanziell unterstützt werden sollen ([27]).

(49) Im Aktionsplan zur Entwicklung strategischer Industriecluster als Pfeiler der modernen Leicht- und Textilindustrie in der Provinz Guangdong (2021-2025) sind Fahrradgetriebesysteme als Schlüsseltechnologien und -materialien in Schlüsselindustrien der modernen Leicht- und Textilindustrie aufgeführt. In dem Plan sind fünf Städte der Provinz Guangdong als chinesische „Bike-Valleys“ (Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan und Zhongshan) aufgeführt ([28]).

(50) Auf Branchenebene veröffentlichte die China Bicycle Association (im Folgenden „CBA“) den 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder, um den Weg für die Expansion des chinesischen Fahrrad- und Elektrofahrradmarktes auf ausländische Märkte zu ebnen. Wie ebenfalls in der Ausgangsuntersuchung ([29]) bestätigt wurde, ist die CBA eine öffentliche Körperschaft im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung. Die CBA ist dem China National Light Industry Council („CNLIC“), dem ehemaligen Ministerium für Leichtindustrie, unterstellt. Zudem unterhält das Leitungsgremium der CBA enge Verbindungen zur chinesischen Regierung. Darüber hinaus muss der Vorstandsvorsitzende oder Vorsitzender eines staatseigenen Unternehmens oder Fahrradverbands stets Mitglied der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden „KPCh“) sein. Auch im Leitungsgremium privater Elektrofahrradunternehmen, die CBA-Mitglieder und im Leitungsgremium der CBA vertreten sind, muss es immer ein Mitglied der KPCh geben. Dadurch wird der Charakter der CBA als öffentliche Körperschaft bestätigt.

(51) Gemäß dem 14. Fahrradplan soll die Gesamtsituation für die Entwicklung der Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie durch „zentrale“ Reformen und durch Fokussierung auf das allgemeine Ziel der Verbesserung der Qualität, der Effizienzsteigerung sowie der Modernisierung und des Aufbaus eines Landes mit einer leistungsstarken Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie gesteuert werden. Ferner sind im Plan Ziele für die Aufrechterhaltung eines starken Ausfuhrvolumens von Fahrrädern/Elektrofahrrädern sowie die Verbesserung der internationalen Marktanteile der chinesischen Hersteller festgelegt ([30]). Diese Ziele sollten durch die Umsetzung unterstützender Maßnahmen erreicht werden, z. B. durch die Gewährung von Sondermitteln zur Unterstützung der Entwicklung der Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie ([31]).

(52) Im 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder werden drei Aspekte der Entwicklung der chinesischen Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie über den 14. Fünfjahreszeitraum hinaus beschrieben: i) Bis 2025 soll durch Modernisierung einer gefestigte große Fahrrad-/Elektrofahrradnation geschaffen werden; ii) bis 2035 wird die chinesische Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie zur vorherrschenden Macht auf dem internationalen Markt werden; iii) bis Mitte des Jahrhunderts wird China zu einem Fahrrad-/Elektrofahrradhersteller werden, der den „Status einer starken Fahrrad-/Elektrofahrradnation“ hat ([32]). Neben dem allgemeinen nationalen Plan für die Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie sieht der 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder „regionale koordinierte Entwicklungsstrategien“ vor ([33]). Zehn Regionen und Provinzen ([34]) sind angewiesen, die vorgesehene industrielle Gestaltung vorzunehmen, um im Hinblick auf eine globale Entwicklung die Herstellung von Elektrofahrrädern, Fahrrädern und Fahrradbauteilen zu fördern.

([25]) Plan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes in der Provinz Jiangsu, S. 42.
([26]) Ebd., S. 27.
([27]) Aktionsplan zur Förderung kontinuierlicher Fortschritte und zur Verbesserung der Qualität der gewerblichen Wirtschaft in der Provinz Zhejiang, S. 2 und 15.
([28]) Aktionsplan zur Entwicklung strategischer Industriecluster als Pfeiler der modernen Leicht- und Textilindustrie in der Provinz Guangdong (2021-2025), S. 12 und 15.
([29]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 („Ausgangsuntersuchung zu *Elektrofahrrädern aus China*“).
([30]) 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder, Seiten 3 f. und 13 f. Online abrufbar unter: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Ebd., S. 59 und 62 f.
([32]) Ebd., S. 27 f.
([33]) Ebd., S. 35-37.
([34]) Tianjin, Ko-Entwicklungszone für Fahrräder und Bauteile Wuqing, Provinz Hebei, Provinz Jiangsu, Fahrradausfuhrbasis Suzhou, Provinz Zhejiang, Konzentrierungszone für die Herstellung und Ausfuhr von Elektrofahrrädern Taizhou, Provinz Guangdong, Industrielle Basis für FuE und Design von Sportfahrrädern Foshan und Provinz Guangxi.

(53) Ein weiteres wichtiges politisches Dokument sind die Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Leichtindustrie, in dem mehrere Unterstützungsmaßnahmen für die chinesische Fahrrad-, Elektrofahrrad- und Fahrradbauteilindustrie vorgesehen sind ([35]). Mit diesen Leitlinien wird das Ziel verfolgt, Innovationen und die Herstellung aller Arten von Fahrrädern und Elektrofahrrädern zu fördern und die Herstellung von Akkumulatoren für den digitalen und grünen Wandel zu entwickeln. Dies soll durch steuerliche und finanzielle Unterstützungsmaßnahmen, die Schaffung integrierter Industriecluster und die Gewährung von Vorteilen im Rahmen der Strategien „Neue Seidenstraße" (One Belt, One Road) und „Going Global" erreicht werden ([36]).

„Made in China 2025"

(54) Bei „Made in China 2025" handelt es sich um eine staatlich gesteuerte Industriepolitik, die darauf abzielt, die VR China durch staatliche Subventionen, staatseigene Unternehmen und den Erwerb von geistigem Eigentum zu einem weltweit führenden Hersteller von Hochtechnologieprodukten zu machen und so ausländische Kapazitäten zu ersetzen ([37]). Das Büro des Handelsbeauftragten der Vereinigten Staaten (United States Trade Representative — USTR) stellte ferner fest, dass der chinesische Staat Mittel in Höhe von über 500 Mrd. USD zur Unterstützung der ermittelten Wirtschaftszweige bereitgestellt hat ([38]).

(55) Die „Made in China 2025"-Strategie umfasst Maßnahmen, die in direktem Zusammenhang zur Fertigung von Elektrofahrrädern stehen. Es 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 […]" ([39]).

Beschluss Nr. 40

(56) Der Beschluss Nr. 40 des Staatsrats ist ein 2005 herausgegebenes Rechtsdokument, mit dem die Anpassung der Industriestruktur in China gefördert werden soll, indem die Entwicklung von Hightech-Industrien und der Abbau veralteter Produktionskapazitäten unterstützt werden ([40]). Der Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur (Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment) zur Durchführung des Beschlusses Nr. 40 bietet der chinesischen Regierung eine wichtige Grundlage für Investitionsvorhaben sowie für die Ausarbeitung und Durchsetzung politischer Maßnahmen in den Bereichen öffentliche Finanzen, Steuern, Kreditwesen, Einfuhr und Ausfuhr sowie Grund und Boden ([41]).

(57) Im Beschluss Nr. 40, der für öffentliche Körperschaften und Wirtschaftsbeteiligte in der VR China rechtsverbindlich ist, werden die verschiedenen Industriezweige in drei Kategorien eingeteilt: geförderte, eingeschränkte und verbotene Projekte. Nach dem Beschluss Nr. 40 werden mehrere relevante Wirtschaftszweige als gefördert eingestuft, die in der Folge mehrere Subventionen erhalten (der Staatsrat weist alle chinesischen Finanzinstitute an, Kredite zu gewähren, und verspricht die Umsetzung „anderer Vorzugsmaßnahmen für die geförderten Projekte"). Insbesondere Akkumulatoren und leichte Werkstoffe werden in der Ausgabe 2019 des Leitfadens zur Anpassung der Industriestruktur in die Kategorie „gefördert" (Kapitel XIX) eingestuft ([42]).

([35]) Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Leichtindustrie, 2022, online abrufbar unter: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.
([36]) Ebd., Nummern 17, 18, 20, 21 und 23.
([37]) Bekanntmachung des Staatsrats über die Veröffentlichung von „Made in China 2025", online verfügbar unter: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([38]) USTR, „2019 Report to Congress On China's WTO Compliance", März 2020, S. 31 (online verfügbar unter: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).
([39]) Bekanntmachung des Staatsrats über die Veröffentlichung von „Made in China 2025", online verfügbar unter: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).
([40]) Online verfügbar unter: http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.
([41]) Beschluss Nr. 40 des Staatsrats über die Bekanntmachung und Umsetzung der „vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur" (2005); Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur (2019) (online verfügbar unter: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).
([42]) Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur (2019), S. 17 (online verfügbar unter: https://www.gov.cn/xinwen/2019- 11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

(58) Darüber hinaus sind Fahrradbauteile und speziell Akkumulatoren und Leichtmetalle für Rahmen Teil der Liste der „geförderten Industrien“ im Katalog der Wirtschaftszweige zur Förderung ausländischer Investitionen (Ausgabe 2020) ([43]).

Schlussfolgerungen

(59) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen und in Ermangelung anderweitiger Informationen ergibt sich, dass Elektrofahrräder und ihre Lieferkette weiterhin Teil der von der chinesischen Regierung „geförderten“ Wirtschaftszweige und infolgedessen Begünstigte der fortgesetzten Unterstützung der chinesischen Regierung sind, was den Zugang zu Vorzugsfinanzierungen, Steuerbefreiungen, Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt (Land, Akkumulatoren, Motoren usw.) sowie den Zugang zu Zuschussprogrammen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene umfasst.

3.3. **Bei der aktuellen Auslaufüberprüfung einbezogene Subventionen und Subventionsregelungen**

(60) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit beschloss die Kommission, nach Artikel 28 der Grundverordnung erstens zu prüfen, ob die in der Ausgangsuntersuchung angefochtenen und im Antrag auf Auslaufüberprüfung genannten Subventionen der Elektrofahrradindustrie in der VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin einen Vorteil verschafften, und zweitens, ob es im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen wahrscheinlich ist, dass die Subventionierung anhält.

(61) Bei diesen Subventionen oder Subventionsregelungen handelt es sich um folgende:

a) Vorzugsfinanzierung

Darlehen und Kreditlinien

b) Exportkreditversicherung

c) Staatliche Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Bereitstellung von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

d) Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern

Körperschaftsteuer-Vergünstigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen

Verrechnung der Körperschaftsteuer mit Aufwendungen für Forschung und Entwicklung

Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden

e) Programme im Zusammenhang mit indirekten Steuern und Einfuhrzöllen

Mehrwertsteuerbefreiungen und Ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien

f) Zuschussprogramme

Ad-hoc-Zuschüsse von kommunalen/regionalen Behörden

3.4. **Vorzugsfinanzierung (Darlehen, Kreditlinien)**

3.4.1. *Feststellungen der Ausgangsuntersuchung*

(62) In der Ausgangsuntersuchung ([44]) stellte die Kommission fest, dass staatseigene Banken öffentliche Körperschaften darstellten, da sie staatliche Aufgaben wahrnahmen und somit staatliche Autorität ausübten. Unabhängig davon stellte die Kommission ebenfalls fest, dass diese Banken auf jeden Fall von der chinesischen Regierung damit betraut und dazu angewiesen werden, Aufgaben wahrzunehmen, die — im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung — normalerweise der Regierung obliegen.

([43]) Katalog der Wirtschaftszweige zur Förderung ausländischer Investitionen, Nummern 129, 268, 269, 271 und 304 (Ausgabe 2022, online verfügbar unter: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.5.1.

(63) Auf der Grundlage des für den Finanzsektor in der VR China geltenden normativen Rechtsrahmens, insbesondere des Artikels 34 des Gesetzes über Geschäftsbanken, des Artikels 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe und des Beschlusses Nr. 40, stellte die Kommission ferner fest, dass private Geschäftsbanken in China im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung betraut oder dazu angewiesen wurden, staatliche Aufgaben wahrzunehmen ([45]).

(64) Die Kommission kam daher in der Ausgangsuntersuchung zu dem Schluss, dass alle in der VR China tätigen Finanzinstitute staatliche Aufgaben wahrnahmen und der Elektrofahrradindustrie, die als geförderter Wirtschaftszweig galt, Darlehen sowie Kreditlinien ([46]) zu vergünstigten Zinssätzen gewährten.

(65) Die Untersuchung ergab, dass ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und des Artikels 6 Buchstabe b der Grundverordnung in dem Maße gegeben war, dass die Darlehen und Kreditlinien zu Bedingungen gewährt wurden, die günstiger waren als die Bedingungen, die dem Begünstigten auf einem freien Markt eingeräumt worden wären. Der den Begünstigten erwachsende Vorteil bestand in der Differenz zwischen dem von dem Unternehmen tatsächlich gezahlten Zinsbetrag und dem Betrag, den das Unternehmen für ein vergleichbares Darlehen/eine vergleichbare Kreditlinie auf dem freien Markt zu zahlen gehabt hätte ([47]).

(66) Den Ergebnissen der Untersuchung zufolge war diese Subventionsregelung spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die kreditgebenden Institute lediglich einer begrenzten Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen, die von der chinesischen Regierung als Schlüsselindustrien/strategische Industrien angesehen werden und zu denen die Elektrofahrradindustrie gehört, Darlehen und Kreditlinien zu Sonderbedingungen gewährt haben.

(67) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0,23 % und 2,77 %.

3.4.2. *Anhalten der Subventionsregelung*

(68) Der Antragsteller legte im Antrag auf Auslaufüberprüfung Nachweise dafür vor, dass die Elektrofahrradindustrie in der VR China nach der Einführung der ursprünglichen Maßnahmen weiterhin in den Genuss einer Vorzugsfinanzierung kam ([48]).

(69) Dem Antragsteller zufolge dominieren die chinesischen staatseigenen Banken weiterhin das chinesische Bankensystem und spielen daher eine zentrale Rolle bei der Unterstützung und Finanzierung der von der chinesischen Regierung als gefördert eingestuften Wirtschaftszweige. Außerdem macht er geltend, dass die Vorzugsfinanzierung durch staatseigene Banken seit 2021 zugenommen habe, insbesondere mit Blick auf die Förderung sauberer Energie, umweltfreundlichen Verkehr, die Verringerung des CO_2-Ausstoßes und die Umgestaltung traditioneller Industrien mit dem Ziel von Energieeinsparungen ([49]).

(70) Aus den vom Antragsteller gesammelten und vorgelegten Nachweise ging hervor, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern von chinesischen Banken weiterhin Darlehen und Kreditlinien zu Sonderbedingungen erhalten. Diese Darlehen und Kreditlinien sind in den Jahresberichten einiger Hersteller ausgewiesen. So berichtet der Elektrofahrradhersteller Yadea zum Beispiel in seinem Jahresabschluss 2022 über zwei zinslose Darlehen lokaler Gebietskörperschaften für den Bau neuer Produktionsanlagen in Höhe von 460 Mio. CNY bzw. 39 Mio. CNY. ([50]) Ferner erhielt JoyKie, ein weiterer Elektrofahrradhersteller, im Jahr 2022 von mehreren chinesischen Banken Kreditlinien ([51]). Zwar handelt es sich bei den Bedingungen für Darlehen und Kreditlinien um vertrauliche Geschäftsunterlagen, jedoch bringt der Antragsteller vor, dass diese Darlehen und Kreditlinien — ähnlich wie im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung — weiterhin zu Vorzugsbedingungen gewährt worden seien, da die Elektrofahrradindustrie nach wie vor ein geförderter Wirtschaftszweig sei.

([45]) Ebd., Erwägungsgründe 218-222.
([46]) Ebd., Erwägungsgründe 222 und 297.
([47]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitte 3.5.4.2 und 3.5.4.3.
([48]) Siehe Nummern 63-87 und die entsprechenden Anhänge der allgemein einsehbaren Fassung des Antrags auf Auslaufüberprüfung.
([49]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 40.
([50]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 11; Yadea, Jahresbericht 2022, S. 179 und 184.
([51]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 11; JoyKie, Jahresbericht 2022, S. 107 f. und 508.

(71) Die Kommission stellte fest, dass der allgemeine Rechtsrahmen, der während der Ausgangsuntersuchung bestand und dazu diente, die Finanzinstitute dazu anzuhalten, sich bei finanziellen Entscheidungen nach den industriepolitischen Zielen zu richten, im Untersuchungszeitraum der Überprüfung in China nach wie vor in Kraft war. Seit der Ausgangsuntersuchung hat der chinesische Staat seine Kontrolle über den Finanzmarkt in der Tat weiter verstärkt, um die Interessen der Realwirtschaft besser zu dienen und den Zielen der chinesischen Industriepolitik zu entsprechen, nicht zuletzt durch die Bereitstellung von Finanzmitteln für vorrangige Wirtschaftszweige. Dies wird insbesondere dadurch belegt, dass i) Artikel 34 des Bankengesetzes besagt, dass „Geschäftsbanken […] verpflichtet [sind], ihre Kreditgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben", ii) nach Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe Zinsen auf Darlehen subventioniert werden können, wenn dies mit der staatlichen Politik zur Förderung des Wachstums bestimmter Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete im Einklang steht und iii) Beschluss Nr. 40 bestimmte Wirtschaftszweige als „gefördert" benennt, die in den Genuss eines bevorzugten Zugangs zu Krediten kommen sollten ([52]).

(72) In diesem Zusammenhang wies die Kommission erneut darauf hin, dass sie in dieser Untersuchung (siehe Erwägungsgrund 59) festgestellt hatte, dass die Elektrofahrradindustrie in der VR China nach wie vor ein geförderter Wirtschaftszweig ist.

(73) Die systematische Instrumentalisierung des chinesischen Finanzsektors für die Zwecke der Umsetzung industriepolitischer Maßnahmen und der Bereitstellung von Vorzugsfinanzierungen für geförderte Wirtschaftszweige wird durch die Feststellungen der Kommission in mehreren aktuellen Antisubventionsuntersuchungen weiter erhärtet ([53]).

Spezifität

(74) Da diese Subventionsregelung auf Unternehmen in geförderten Wirtschaftszweigen beschränkt ist und nicht allen Wirtschaftszweigen zur Verfügung steht, stellte die Kommission fest, dass sie spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung ist.

Vorteil

(75) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Hersteller, der chinesischen Regierung und der Finanzinstitute in China lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(76) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, den genauen Umfang der erhaltenen Subventionen zu beziffern. Auf der Grundlage der verfügbaren Nachweise konnte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung der Elektrofahrradindustrie im Einklang mit der politischen Strategie, die in verschiedenen Plänen und anderen Rechtsakten festgelegt wurde, in denen auf die Elektrofahrradindustrie als geförderter Wirtschaftszweig Bezug genommen wird, weiterhin Darlehen und Kreditlinien zu Vorzugskonditionen gewährt hat. Die Unternehmen der Elektrofahrradindustrie konnten während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung weiterhin den direkten Transfer von Geldern in Form von Vorzugsfinanzierung in Anspruch nehmen.

Schlussfolgerung

(77) In Anbetracht dieser Erwägungen und in Ermangelung gegenteiliger Argumente gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Elektrofahrradindustrie in China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin Subventionen in Form von Darlehen und Kreditlinien zu Sonderbedingungen gewährt wurden. Da die Kriterien der finanziellen Beihilfen, eines erhaltenen Vorteils und der Spezifität erfüllt sind, werden diese Subventionsregelungen weiterhin als anfechtbar betrachtet.

([52]) Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations, SWD(2024) 91 final vom 10.4.2024 (im Folgenden „China-Bericht"), Abschnitt 6.

([53]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647, Durchführungsverordnung (EU) 2023/1123 und Durchführungsverordnung (EU) 2021/328.

3.5. **Exportkreditversicherung**

3.5.1. *Feststellungen der Ausgangsuntersuchung*

(78) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass die chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen erhielten ([54]).

(79) Insbesondere stellte die Kommission fest, dass es sich bei dem einzigen Anbieter von Exportkreditversicherungen in China, der China Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinosure"), um eine öffentliche Körperschaft handelte, die im Zusammenhang mit der Elektrofahrradindustrie staatliche Aufgaben ausübte.

(80) Die Kommission stellte zudem fest, dass Sinosure Ausführern von Elektrofahrrädern Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen, d. h. unter Marktkonditionen, bereitgestellt hat, wodurch den ausführenden Herstellern ein Vorteil gewährt wurde. Als Vorteil für die Begünstigten wurde die Differenz zwischen der Prämie, die das Unternehmen für die kurzfristige Versicherung von Sinosure zahlt, und der Prämie, die das Unternehmen für eine vergleichbare, zu Marktbedingungen erhältliche Exportkreditversicherung zu zahlen hätte, angesehen ([55]).

(81) Da diese Subventionsregelung von der Ausfuhr abhängig war, kam die Kommission letztlich zu dem Schluss, dass sie spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung und somit anfechtbar war.

(82) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0 % und 0,50 %.

3.5.2. *Anhalten der Subventionsregelung*

(83) Ähnlich wie im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung befindet sich Sinosure weiterhin vollständig im Eigentum des chinesischen Staates. Dem Antragsteller zufolge ist Sinosure im Einklang mit der diplomatischen, internationalen Handels-, Industrie-, Steuer- und Finanzpolitik der chinesischen Regierung damit betraut, die chinesischen Ausfuhren und Investitionen, insbesondere die Ausfuhren von Hightech-Produkten oder Investitionsgütern mit hohem Mehrwert, zu fördern, indem sie Exportkreditversicherungen gegen Zahlungsausfallrisiken anbietet.

(84) Die Rechtsgrundlagen für die Tätigkeiten von Sinosure sind dieselben, die im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung galten, insbesondere die 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) und die Bekanntmachung über die Herausgabe des Exportverzeichnisses 2006 für Hightech-Produkte aus China (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] Nr. 16).

(85) Laut der eigenen Website von Sinosure ([56]) handelt es sich um eine staatlich finanzierte und politisch orientierte Versicherungsgesellschaft, die vom Staat gegründet wurde und unterstützt wird, um Chinas Entwicklung und Zusammenarbeit in den Bereichen Außenwirtschaft und Handel zu fördern. Sie fördert die chinesischen Ausfuhren von Waren, Technologien und Dienstleistungen, insbesondere die Ausfuhr von Hightech-Produkten oder Investitionsgütern mit hohem Mehrwert wie mechanische und elektrische Produkte, und dient damit wirksam nationalen Strategien, unterstützt gezielt die Entwicklung von Unternehmen und sorgt für finanzielle Tragfähigkeit. Da es sich um ein politisch ausgerichtetes Finanzinstitut handelt, das gegründet wurde, um den Anforderungen der wirtschaftlichen Globalisierung und der Entwicklung der chinesischen Außenwirtschaft und des chinesischen Außenhandels gerecht zu werden, erklärt sie ausdrücklich, dass sie sich stark auf das Ziel konzentrieren wird, den nationalen Strategien zu dienen.

(86) Darüber hinaus hat Sinosure nach wie vor die Rolle einer Plattform zur Unterstützung der Regierungspolitik inne, was daraus hervorgeht, dass das MOFCOM und Sinosure im Jahr 2022 gemeinsam dazu aufgefordert haben, „Unternehmen bei der Vertiefung traditioneller Ausfuhrziele und bei der Erschließung diversifizierter Märkte zu unterstützen, mit einem Schwerpunkt auf der Erbringung von Kreditversicherungsdienstleistungen für Ausfuhren in Länder entlang der Neuen Seidenstraße, in aufstrebende Märkte und an Partner der Freihandelszone" ([57]).

([54]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.6.
([55]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgrund 362.
([56]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 46, Profil von Sinosure.
Siehe auch sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) China-Bericht, Abschnitt 6.6.

(87) Daraus folgt, dass Sinosure weiterhin eine öffentliche Körperschaft ist, die staatliche Aufgaben wahrnimmt, insbesondere mit Blick auf geförderte Wirtschaftszweige. Sie bietet Exportkreditversicherungen zu günstigeren Konditionen, als der Begünstigte normalerweise auf dem Markt erhalten könnte, oder bietet einen Versicherungsschutz, der andernfalls auf dem Markt überhaupt nicht verfügbar wäre. Da die chinesische Elektrofahrradindustrie als Teil der Industrie für Elektrofahrzeuge und umweltfreundlichen Verkehr eine geförderte und ausfuhrorientierte Industrie ist, kam die Kommission zu dem Schluss, dass sie weiterhin von Sinosure unterstützt wird. Die Feststellung, dass Sinosure weiterhin Kreditversicherungen für geförderte Wirtschaftszweige bereitstellt, wird durch die Feststellungen der Kommission in mehreren aktuellen Antisubventionsuntersuchungen weiter erhärtet ([58]).

Spezifität

(88) Die im Rahmen der Exportkreditversicherungsregelung gewährten Subventionen sind spezifisch, da sie nicht ohne Ausfuhr gewährt werden können und daher ausfuhrabhängig im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung sind.

Vorteil

(89) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Hersteller, der chinesischen Regierung und Sinosure lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(90) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass Sinosure im Einklang mit der politischen Strategie, die in verschiedenen Plänen und anderen Rechtsakten festgelegt wurde, in denen auf die Elektrofahrradindustrie als geförderter Wirtschaftszweig Bezug genommen wird, im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen bereitgestellt hat.

Schlussfolgerung

(91) In Anbetracht dieser Erwägungen und in Ermangelung gegenteiliger Argumente gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Elektrofahrradindustrie in China weiterhin Subventionen in Form von Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen gewährt wurden. Da die Kriterien der finanziellen Beihilfen, eines erhaltenen Vorteils und der Spezifität erfüllt sind, werden diese Subventionsregelungen weiterhin als anfechtbar betrachtet.

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

3.6.1. *Bereitstellung von Elektromotoren*

3.6.1.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(92) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass chinesische Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten ([59]).

(93) Erstens bestätigte die Kommission, dass der chinesische Inlandsmarkt für Motoren weitgehend von den chinesischen inländischen Lieferanten, die einen Marktanteil von über 90 % hatten, beherrscht wurde. Diese Lieferanten waren entweder staatseigene Unternehmen oder Mitglieder der China Bicycle Association (CBA) und als solche unterstellte zentrale Akteure, die mit der Umsetzung der nationalen Politik betraut waren, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen ([60]).

(94) Zweitens ermittelte die Kommission auf der Grundlage verschiedener rechtlicher Dokumente, insbesondere des 12. Fünfjahresplans für Fahrräder und Elektrofahrräder, des 13. Fünfjahresplans für Fahrräder und Elektrofahrräder und des Light Industry Development Plans (2016-2020), die Politik der chinesischen Regierung zur Verbesserung der Qualität und Leistung entscheidender Eingangsmaterialien für die Elektrofahrradindustrie, für die Motoren ein integraler Bestandteil sind, und zur Vollendung der Lieferkette der Fahrradindustrie, wodurch in China eine vertikal integrierte und autonome Produktionskette für Elektrofahrräder aufgebaut werden soll ([61]).

([58]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647, Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 und Durchführungsverordnung (EU) 2021/328.
([59]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.2.
([60]) Ebd., Erwägungsgründe 382-383.
([61]) Ebd., Erwägungsgründe 390-393.

(95) Drittens stellte die Kommission fest, dass die Elektrofahrrad- und Motorenindustrie miteinander verbunden sind und dass die Entwicklung der Motorenindustrie für die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie von entscheidender Bedeutung ist. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission ferner fest, dass die chinesische Regierung der Motorenindustrie Subventionen gewährte, um die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industriekette, einschließlich der Elektrofahrradindustrie, zu verbessern. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung chinesische Motorenhersteller damit betraut oder dazu angewiesen hat, Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an die Elektrofahrradindustrie zu liefern.

(96) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission zudem fest, dass die Subventionen in Form von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung waren, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte, und dass ein Vorteil gewährt wurde. Der Vorteil für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde in der Ausgangsuntersuchung berechnet, indem der Inlandspreis mit den Ausfuhrpreisen für Motoren des größten inländischen Motorenlieferanten verglichen wurde. Die Differenz in Prozent wurde auf die Preise angewandt, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller für den Kauf von Motoren bei inländischen Lieferanten zahlen ([62]).

(97) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0,78 % und 5,44 %.

3.6.1.2. Anhalten der Subventionsregelung

(98) Der Antragsteller brachte vor, dass die chinesische Motorenindustrie weiterhin von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen worden sei, der Elektrofahrradindustrie Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen ([63]).

(99) Dem Antragsteller zufolge unterliegen die chinesischen Motorenhersteller, ähnlich wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung, weiterhin verschiedenen politischen Plänen, in denen die chinesische Regierung darauf hinweist, dass die Motorenindustrie aufgrund ihrer Stellung in der Lieferkette für Elektrofahrräder in China öffentliche Unterstützung erhält.

(100) Im 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder ([64]) wird die Entwicklung des Elektrohilfsmotors für Elektrofahrräder als eines der wichtigsten Forschungsprojekte für CBA-Mitglieder genannt. Darüber hinaus bestätigt auch der Bericht mit dem Titel „2022-2027 Analysis Report on China's Electric Bicycle Motor Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility" (Bericht über die chinesische Industrie für Elektrofahrradmotoren mit einer tiefgehenden Analyse der Forschungs- und Entwicklungsaussichten sowie der Durchführbarkeit von Investitionen am Markt 2022-2027) ([65]), dass die chinesische Regierung Subventionen für Motoren gewährt, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industriekette, einschließlich der Elektrofahrradindustrie, verbessert werden soll ([66]). Des Weiteren bieten auch der 14. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Volksrepublik China und der Überblick über die langfristigen Ziele für 2035 starke Unterstützung für die hochwertige, intelligente und umweltfreundliche Fertigungsindustrie, darunter die Sektoren der Elektrofahrräder und der Elektrofahrradmotoren. Wie bereits in Erwägungsgrund 55 erwähnt, sieht die „Made in China 2025"-Strategie zudem vor, dass die „Anstrengungen bei der Erforschung und Entwicklung fortschrittlicher Technologien, Verfahren und Ausrüstungen zur Energieeinsparung und für den Umweltschutz" intensiviert und die „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 […]" gestärkt werden.

(101) Der Antragsteller hat außerdem Nachweise dafür vorgelegt, dass chinesische Motorenhersteller weiterhin erhebliche Subventionen in Form von Zuschüssen, Steuerermäßigungen, Vorzugsfinanzierungen usw. erhalten haben ([67]).

(102) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen Motorenhersteller kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die Marktstruktur für Motoren in China seit der Ausgangsuntersuchung nicht geändert hat. Daher und in Anbetracht der entscheidenden und integralen Bedeutung der Motorenindustrie für die Entwicklung der geförderten Elektrofahrradindustrie kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Motoren in China nach wie vor von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen werden, der Elektrofahrradindustrie Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, wie dies im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung der Fall war.

([62]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.2.7.
([63]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.4 Buchstabe b Ziffer ii und zugehörige Anhänge.
([64]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 29.
([65]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 60.
([66]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 60.
([67]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Absatz 236 und Anhang 11.

Spezifität

(103) Die im Rahmen dieser Regelung gewährten Subventionen sind spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

Vorteil

(104) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller, der chinesischen Motorenhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(105) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission jedoch zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung weiterhin Motorenhersteller in China damit betraut oder dazu angewiesen hat, Herstellern von Elektrofahrrädern Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, was eine finanzielle Beihilfe darstellt, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv und des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung erwächst.

Schlussfolgerung

(106) Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Elektrofahrradindustrie weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form der Bereitstellung von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gekommen ist. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, durch die ein Vorteil gewährt wird und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

3.6.2. *Bereitstellung von Akkumulatoren*

3.6.2.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(107) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass chinesische Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten ([68]).

(108) Erstens bestätigte die Kommission, dass ein großer Teil der an die Elektrofahrradindustrie gelieferten Akkumulatoren in China von (teilweise) staatseigenen Unternehmen und CBA-Mitgliedern und somit von unterstellten zentralen Akteuren hergestellt wurde, die mit der Umsetzung der nationalen Politik betraut wurden, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen ([69]).

(109) Zweitens ermittelte die Kommission auf der Grundlage verschiedener rechtlicher (Strategie-)Dokumente, insbesondere des Light Industry Development Plans (2016-2020), des „Made in China 2025"-Plans, des 12. Fünfjahresplans für die Akkumulatoren-Industrie und des Berichts mit dem Titel „In-depth analysis lithium-ion battery industry for electric bicycles in 2018-2023 and guidance report on the ‚13th Five-Year' development plan" (Eingehende Analyse der Lithium-Ionen-Akkumulatoren-Industrie für Elektrofahrräder 2018-2023 und Bericht mit Leitlinien zum 13. Fünfjahresentwicklungsplan), die Politik der chinesischen Regierung zur Unterstützung der Akkumulatoren-Industrie und zur weiteren Vernetzung der Akkumulatoren- und Elektrofahrradindustrie durch eine verstärkte Zusammenarbeit und Allianzen. In diesen Strategiedokumenten wurde ferner anerkannt, dass eine Subventionspolitik für akkubetriebene Elektrofahrräder zur Förderung der Bekanntheit und der Ausfuhr von Elektrofahrrädern besteht. In der Ausgangsuntersuchung gelangte die Kommission daher zu dem Schluss, dass die Akkumulatoren-Industrie ein unterstützter Wirtschaftszweig ist, dem verschiedene Subventionen gewährt werden können und der eng mit der Elektrofahrradindustrie verbunden ist ([70]).

(110) Drittens stellte die Kommission ebenfalls fest, dass die Elektrofahrradindustrie und die Lithium-Ionen-Akkumulatoren-Industrie miteinander verknüpft sind und dass die chinesische Regierung eine Politik verfolgte, mit der die Akkumulatoren-Industrie ihre Kosten und Preise durch Subventionen senken sollte, um die Elektrofahrradindustrie zu fördern. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung chinesische Akkumulatorenhersteller damit betraut oder dazu angewiesen hat, Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an die Elektrofahrradindustrie zu liefern.

([68]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.3.
([69]) Ebd., Erwägungsgründe 443-445.
([70]) Ebd., Erwägungsgründe 452-461.

(111) Der Vorteil für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde in der Ausgangsuntersuchung berechnet, indem der Inlandspreis mit den Ausfuhrpreisen für Akkumulatoren des einzigen mitarbeitenden inländischen Akkumulatorenlieferanten verglichen wurde. Die Differenz in Prozent wurde auf die Preise angewandt, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller für den Kauf von Akkumulatoren bei inländischen Lieferanten zahlen ([71]).

(112) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission zudem fest, dass die Subventionen in Form von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung waren, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

(113) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0,38 % und 8,97 %.

3.6.2.2. Anhalten der Subventionsregelung

(114) Der Antragsteller brachte vor, dass die chinesische Akkumulatoren-Industrie weiterhin von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen worden sei, der Elektrofahrradindustrie Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen ([72]).

(115) Dem Antragsteller zufolge unterliegen die chinesischen Akkumulatorenhersteller, ähnlich wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung, weiterhin verschiedenen politischen Plänen, in denen die chinesische Regierung darauf hinweist, dass die Lithium-Ionen-Akkumulatoren-Industrie aufgrund ihrer Stellung in der industriellen Lieferkette für Elektrofahrräder in China öffentliche Unterstützung erhält.

(116) Der Antragsteller verweist auf den 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder (2012-2025), in dem die Entwicklung von Lithium-Ionen-Akkumulatoren für Elektrofahrräder als zentrale Priorität für die CBA-Mitglieder genannt wird. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass mehrere Akkumulatorenhersteller in China Mitglieder der CBA sind. Die chinesische Akkumulatoren-Industrie wird auch im Rahmen der „Made in China 2025"-Strategie und des 13. Fünfjahresplans für die Akkumulatoren-Industrie unterstützt, der von der China Chemical and Physical Power Industry Association angenommen wurde ([73]). Der Bericht mit dem Titel „2022-2027 China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report" (Bericht die chinesische Lithium-Akkumulatoren-Industrie für Elektrofahrräder mit einer tiefgehenden Analyse der Forschungs- und Entwicklungsaussichten sowie der Durchführbarkeit von Investitionen am Markt 2022-2027) bestätigt die anhaltende Unterstützung der chinesischen Akkumulatorenindustrie ([74]).

(117) Der Antragsteller hat außerdem Nachweise dafür vorgelegt, dass chinesische Akkumulatorenhersteller weiterhin erhebliche Subventionen in Form von Zuschüssen, Steuerermäßigungen, Vorzugsfinanzierungen usw. erhalten haben ([75]).

(118) Daraus folgt, dass die Akkumulatoren-Industrie in China weiterhin ein unterstützter Wirtschaftszweig war, der in den Genuss verschiedener Subventionen kommen kann und eng mit der Entwicklung der Elektrofahrradindustrie verknüpft ist.

(119) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen Akkumulatorenhersteller kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die Marktstruktur für Akkumulatoren in China seit der Ausgangsuntersuchung nicht geändert hat. Daher und in Anbetracht der integralen Bedeutung der Akkumulatoren-Industrie für die Entwicklung der geförderten Elektrofahrradindustrie kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Akkumulatoren in China nach wie vor von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen werden, der Elektrofahrradindustrie Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, wie dies im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung der Fall war.

Spezifität

(120) Die im Rahmen dieser Regelung gewährten Subventionen sind spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

([71]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.3.7.
([72]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.4 Buchstabe b Ziffer iii und zugehörige Anhänge.
([73]) 13. Fünfjahresplan für die Akkumulatoren-Industrie, angenommen vom China Chemical and Physical Power Industry Association, Kapitel V, Abschnitt I.
([74]) 2022-2027 China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report.
([75]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, verschiedene Jahresberichte in Anhang 11.

Vorteil

(121) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller, der chinesischen Akkumulatorenhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(122) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission jedoch zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung weiterhin Akkumulatorenhersteller in China damit betraut oder dazu angewiesen hat, Herstellern von Elektrofahrrädern Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, was eine finanzielle Beihilfe darstellt, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv und des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung erwächst.

Schlussfolgerung

(123) In Anbetracht dieser Erwägungen und in Ermangelung gegenteiliger Argumente gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Elektrofahrradindustrie in China weiterhin Subventionen in Form der Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gewährt wurden. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, durch die ein Vorteil gewährt wird und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

3.6.3. *Landnutzungsrechte*

3.6.3.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(124) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass chinesische Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten ([76]).

(125) Konkret stellte die Kommission fest, dass in der VR China kein funktionierender Markt für Grund und Boden bestand und dass sich bei Heranziehung einer externen Bemessungsgrundlage ergab, dass der entrichtete Betrag für Landnutzungsrechte weit unter dem normalen Marktsatz lag. Da der Elektrofahrradindustrie ein geförderter Wirtschaftszweig war und die lokalen Behörden bei der Festsetzung der Preise die übergeordneten politischen Ziele der chinesischen Regierung berücksichtigen mussten, einschließlich der Gewährung eines bevorzugten Zugangs zu Land für geförderte Wirtschaftszweige, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen in der Ausgangsuntersuchung Land zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten. Die Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt wurde daher im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung als Subventionierung, durch die ein Vorteil gewährt wird, angesehen.

(126) Der Vorteil wurde in der Ausgangsuntersuchung unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Betrag, der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern jeweils tatsächlich für Landnutzungsrechte gezahlt wurde, und dem Betrag, der auf der Grundlage der Preise im als externe Bemessungsgrundlage herangezogenen Chinesisch-Taipeh normalerweise hätte gezahlt werden müssen, berechnet. Die Höhe der Gesamtsubvention wurde dem Untersuchungszeitraum zugerechnet, und zwar unter Zugrundelegung der gewöhnlichen Dauer von Landnutzungsrechten bei Gewerbegrundstücken (d. h. 50 Jahre) ([77]).

(127) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung war, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

(128) In der Ausgangsuntersuchung ermittelte die Kommission im Zusammenhang mit dieser Maßnahme für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen Subventionen in Höhe von 0,43 % bis 1,46 % (ad valorem).

3.6.3.2. Anhalten der Subventionsregelung

(129) Im Antrag auf Auslaufüberprüfung und seinen Anhängen ([78]) legte der Antragsteller Nachweise dafür vor, dass die chinesischen Elektrofahrradhersteller weiterhin in den Genuss der Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gekommen sind.

([76]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.4.
([77]) Ebd., Abschnitt 3.7.4 Buchstabe e.
([78]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.4.a.

(130) Der Rechtsrahmen für die Einräumung von Landnutzungsrechten in der VR China ist unverändert geblieben, und diese Rechte können nur von den zuständigen Behörden erlangt werden, die bei der Zuweisung von Landnutzungsrechten die Industriepolitik der chinesischen Regierung berücksichtigen müssen, anstatt sich strikt an die Grundsätze des freien Marktes zu halten ([79]).

(131) Darüber hinaus hat die Kommission in den jüngsten Antisubventionsuntersuchungen festgestellt, dass geförderte Wirtschaftszweige, zu denen die Elektrofahrradindustrie gehört, weiterhin Landnutzungsrechte zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten ([80]).

(132) Schließlich legten weder die chinesische Regierung noch ein ausführender Hersteller Beweise dafür vor, dass die geförderte Elektrofahrradindustrie nicht mehr zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt von Landnutzungsrechten profitiert.

(133) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin Subventionen in Form von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten, wodurch den begünstigten Unternehmen ein Vorteil gewährt wird.

Spezifität

(134) Die im Rahmen dieser Regelung gewährten Subventionen sind spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

Vorteil

(135) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(136) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission jedoch zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung Herstellern von Elektrofahrrädern weiterhin Landnutzungsrechte zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung stellt, was eine finanzielle Beihilfe darstellt, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung erwächst.

Schlussfolgerung

(137) In Anbetracht dieser Erwägungen und in Ermangelung gegenteiliger Argumente gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Elektrofahrradindustrie in China weiterhin Subventionen in Form der Bereitstellung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gewährt wurden. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, durch die ein Vorteil gewährt wird und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

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

3.7.1. *Körperschaftsteuer-Vergünstigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen*

3.7.1.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(138) Nach Artikel 28 des Gesetz der Volksrepublik China über die Körperschaftsteuer (im Folgenden „EIT-Gesetz“) können Hightech- und New-Tech-Unternehmen einen ermäßigten Körperschaftsteuersatz von 15 % statt des Standardsteuersatzes von 25 % erhalten.

(139) In der Ausgangsuntersuchung kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich bei dieser Steuerermäßigung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung handelt, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. In Anbetracht der Tatsache, dass ausschließlich Unternehmen, die als Hightech- und New-Tech-Unternehmen in staatlich geförderten Wirtschaftszweigen anerkannt sind, diese Unterstützung erhalten, gelangte die Kommission außerdem zu dem Schluss, dass die Subvention spezifisch und daher anfechtbar war.

([79]) China-Bericht, Kapitel 9.
([80]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647, Durchführungsverordnung (EU) 2023/1123, Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 und Durchführungsverordnung (EU) 2021/328.

(140) In der Ausgangsuntersuchung wurde festgestellt, dass Hersteller von Elektrofahrrädern in den Genuss dieser Subventionsregelung gekommen waren. Der Vorteil wurde als Differenz zwischen der gesamten Steuerverbindlichkeit zum Standardsteuersatz und der gesamten Steuerverbindlichkeit zum reduzierten Steuersatz berechnet.

(141) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Subventionsregelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0 % und 0,70 %.

3.7.1.2. Anhalten der Subventionsregelung

(142) Der Antragsteller brachte vor, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin in den Genuss dieser Subventionsregelung gekommen seien, und legte Nachweise dafür vor, dass zahlreiche Hersteller von Elektrofahrrädern als Hightech- und New-Tech-Unternehmen angesehen würden und somit für die Subvention infrage kämen ([81]). Der Antragsteller legte außerdem Nachweise in Form von Jahresberichten dafür vor, dass mehrere Hersteller von Elektrofahrrädern nach dem Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung tatsächlich in den Genuss der Regelung gekommen sind ([82]).

(143) Des Weiteren lagen der Kommission keine Beweise oder Hinweise dafür vor, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht anwendbar gewesen wäre.

(144) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer Steuerermäßigung für Unternehmen in den Bereichen Hochtechnologie und neue Technologien kamen, aus denen diesen Unternehmen ein Vorteil erwächst.

Spezifität

(145) Die im Rahmen dieser Regelung gewährten Subventionen sind spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

Vorteil

(146) Da die chinesischen Elektrofahrradhersteller und die chinesische Regierung keine Fragebogenantworten übermittelt hatten, lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erhaltenen Subvention hätte berechnet werden können.

(147) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, den genauen Umfang der erhaltenen Subventionen zu beziffern. Gleichwohl gelangte die Kommission auf der Grundlage der verfügbaren Beweise zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung weiterhin eine Körperschaftsteuerermäßigung gewährte, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

(148) In Anbetracht dieser Erwägungen und in Ermangelung gegenteiliger Argumente gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung kam. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, durch die ein Vorteil gewährt wird und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

3.7.2. *Verrechnung der Körperschaftsteuer mit Aufwendungen für Forschung und Entwicklung*

3.7.2.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(149) Artikel 30 Absatz 1 des chinesischen Körperschaftsteuergesetzes (im Folgenden „EIT-Gesetz“) sieht eine Steuerverrechnung für Forschung und Entwicklung vor und ermöglicht Unternehmen eine steuerliche Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Aufwendungen, die bei der Entwicklung neuer Technologien, neuer Produkte und neuer Methoden in bestimmten vom Staat festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen anfallen.

([81]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 52.
([82]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 11.

(150) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass es sich bei dieser Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung handelte, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ebenso wie bei der Steuerermäßigung ein Vorteil erwächst.

(151) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Subvention spezifisch war, da sie auf Unternehmen beschränkt war, die in bestimmten vom Staat festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen, zu denen die Elektrofahrradindustrie gehört, FuE-Aufwendungen getätigt haben.

(152) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Subventionsregelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0 % und 0,51 %.

3.7.2.2. Anhalten der Subventionsregelung

(153) Der Antragsteller legte Nachweise dafür vor, dass Hersteller von Elektrofahrrädern weiterhin als Hightech- und New-Tech-Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 142) anerkannt werden, die in einem geförderten Wirtschaftszweig tätig sind. Ebenfalls legte der Antragsteller umfangreiche Nachweise dafür vor, dass mehrere Hersteller von Elektrofahrrädern erhebliche FuE-Aufwendungen haben, die seit der Ausgangsuntersuchung gestiegen sind.

(154) Des Weiteren sind bei der Kommission keine Nachweise oder Hinweise dafür eingegangen, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht anwendbar gewesen wäre oder dass die rechtlichen Bestimmungen, denen sie unterliegen, geändert worden wären.

(155) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer steuerlichen Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Aufwendungen kamen.

Spezifität

(156) Die im Rahmen dieser Regelung gewährten Subventionen sind spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

Vorteil

(157) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(158) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer steuerlichen Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Aufwendungen kam, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

(159) In Anbetracht dieser Erwägungen und in Ermangelung gegenteiliger Argumente gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung kam. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, durch die ein Vorteil gewährt wird und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

3.7.3. *Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden*

3.7.3.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(160) Die Befreiung von der Steuer auf Dividendenerträge ist in den Artikeln 25 und 26 des EIT-Gesetzes und Artikel 83 der Durchführungsbestimmungen für das Körperschaftsteuergesetz vorgesehen.

(161) In der Ausgangsuntersuchung kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich bei dieser Steuerbefreiung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung handelt, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst, welcher der Differenz zwischen dem Betrag der normalerweise von dem betreffenden Unternehmen gezahlten Steuer und der tatsächlich gezahlten Steuer entspricht. Die Kommission stellte ferner fest, dass die Subvention spezifisch war, da sie nach den Rechtsvorschriften auf bestimmte Unternehmen beschränkt war.

(162) Die Kommission ermittelte für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Subventionen in Höhe von 0 % bis 0,04 % (ad valorem).

3.7.3.2. Anhalten der Subventionsregelung

(163) Der Antragsteller legte im Antrag auf Auslaufüberprüfung Nachweise dafür vor, dass es sich bei einigen Herstellern von Elektrofahrrädern in China um große Unternehmensgruppen handelt, die aus mehreren chinesischen Unternehmen und juristischen Personen bestehen, und dass sie daher berechtigt wären, diese Subventionsregelung weiterhin in Anspruch zu nehmen.

(164) Des Weiteren sind bei der Kommission keine Nachweise oder Hinweise dafür eingegangen, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht anwendbar gewesen wäre oder dass die rechtlichen Bestimmungen, denen sie unterliegen, geändert worden wären.

(165) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden kamen.

Spezifität

(166) Die im Rahmen dieser Regelung gewährten Subventionen sind spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.

Vorteil

(167) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(168) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise und in Ermangelung gegenteiliger Informationen vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden kam, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

(169) In Anbetracht dieser Erwägungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung gekommen ist. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, aus der ein Vorteil erwächst und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

3.8. **Zuschussprogramme**

3.8.1. *Ad-hoc-Zuschüsse von kommunalen/regionalen/nationalen Behörden*

3.8.1.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

(170) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass Elektrofahrradhersteller in der VR China zahlreiche individuelle Ad-hoc-Zuschüsse von Behörden auf verschiedenen Ebenen, d. h. auf nationaler, Provinz-, Stadt-, Landes- oder Bezirksebene, erhalten hatten. Diese Zuschüsse wurden aus verschiedenen Gründen und zu verschiedenen Zwecken gewährt, z. B. Patentfonds, Wissenschafts- und Technologiefonds und -auszeichnungen, Fonds für Geschäftsentwicklung, Fonds zur Ausfuhrförderung, Zuschüsse zur Teilnahme an Ausstellungen, Zuschüsse zur Förderung der Modernisierung von Fertigungsanlagen, Zuschüsse zur Unterstützung der Berufsausbildung und verschiedene andere allgemeine Förderfonds.

(171) Die Zuschüsse wurden als Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung angesehen. Außerdem wurde festgestellt, dass sie spezifisch waren, da sie nach Auffassung der Kommission auf bestimmte Unternehmen oder spezifische Projekte in bestimmten Regionen und/oder die Elektrofahrradindustrie beschränkt waren. Bei einigen Zuschüssen wurde zudem festgestellt, dass sie ausfuhrabhängig waren.

(172) Der Vorteil wurde als der im Untersuchungszeitraum erhaltene Betrag bzw. der dem Untersuchungszeitraum zugerechnete Betrag berechnet, wenn der Betrag über die Lebensdauer von Sachanlagen abgeschrieben wurde, für die der Zuschuss gewährt wurde ([83]).

(173) Die Kommission ermittelte für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen eine Subventionsspanne von 0,07 % bis 0,25 %.

3.8.1.2. Anhalten der Subventionsregelung

(174) Der Antragsteller legte im Antrag auf Auslaufüberprüfung Nachweise dafür vor, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China von kommunalen und regionalen Behörden ([84]) weiterhin individuelle Ad-hoc-Zuschüsse in beträchtlicher Höhe erhielten, was belegt, dass die staatliche Unterstützung für die Elektrofahrradindustrie in China umfassend, landesweit und systemisch ist.

(175) Darüber hinaus legten weder die chinesische Regierung noch ein ausführender Hersteller Nachweise oder Hinweise dafür vor, dass die Elektrofahrradindustrie in China nicht mehr in den Genuss dieser Zuschüsse kommen würde. Da es sich bei dem betreffenden Wirtschaftszweig um einen geförderten Wirtschaftszweig handelt und seine Entwicklung für die chinesische Regierung eine Priorität darstellt, hielt es die Kommission in der Tat für ausgeschlossen, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern nicht weiterhin zahlreiche und verschiedene Ad-hoc-Zuschüsse von Behörden auf verschiedenen Verwaltungsebenen erhalten haben, um die weitere Entwicklung des Wirtschaftszweigs im Einklang mit der nationalen Industriepolitik sicherzustellen.

(176) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form von verschiedenen Zuschüssen kamen.

Spezifität

(177) In Ermangelung gegenteiliger Beweise gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Ad-hoc-Zuschüsse aus denselben Gründen wie im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung spezifisch sind (siehe Erwägungsgrund 171).

Vorteil

(178) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.

(179) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise und in Ermangelung gegenteiliger Informationen vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form von Ad-hoc-Zuschüssen von verschiedenen Ebenen der Regierungsbehörden kam, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

(180) In Anbetracht dieser Erwägungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form von Zuschüssen kam. Da es sich hierbei um eine finanzielle Beihilfe handelt, durch die ein Vorteil gewährt wird und die spezifisch ist, sind Subventionen im Rahmen dieser Regelung anfechtbar.

([83]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgrund 571.
([84]) Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.2.e. und zugehörige Anhänge.

3.9. **Allgemeine Schlussfolgerung zum Anhalten der Subventionierung**

(181) In der Ausgangsuntersuchung ermittelte die Kommission für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen anfechtbarer Subventionen in Höhe von 3,9 % bis 17,2 % (ad valorem). Ferner ermittelte sie anfechtbare Subventionen für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen in Höhe von 9,2 % und einen landesweiten Zollsatz für alle anderen ausführenden Hersteller von 17,2 %.

(182) In Anbetracht der Feststellungen der Kommission zu den verschiedenen untersuchten Subventionsregelungen und -programmen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin anfechtbare Subventionen in einer Höhe erhielten, die die Geringfügigkeitsgrenze überstieg.

(183) Nach der Unterrichtung brachte eine interessierte Partei vor, dass die Schlussfolgerung, die Elektrofahrradindustrie in China sei weiterhin in den Genuss von Subventionen gekommen, falsch sei. Zur Untermauerung dieses Arguments waren Stellungnahmen von drei Vertretern chinesischer Elektrofahrradhersteller beigefügt, denen zufolge keine Subventionen gewährt wurden. Da sich diese Hersteller während der Untersuchung nicht gemeldet hatten und nicht mitgearbeitet hatten, konnten die Angaben dieser Hersteller, die ohne entsprechende Beweise übermittelt wurden, nach Ansicht der Kommission nicht akzeptiert werden. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

3.10. **Entwicklung der Einfuhren im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen**

(184) Nach der Feststellung des Vorliegens einer anhaltenden Subventionierung während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung untersuchte die Kommission die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der subventionierten Einfuhren aus dem betroffenen Land im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen. Dabei wurden die folgenden zusätzlichen Faktoren analysiert: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China und die Attraktivität des Unionsmarktes.

3.10.1. *Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China*

(185) In Anbetracht der fehlenden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen ausführenden Hersteller stützte sich die Kommission bei ihren Feststellungen zur Produktionskapazität und zu den Kapazitätsreserven in der VR China auf die vom Antragsteller in seinem Überprüfungsantrag vorgelegten Informationen.

(186) Die verfügbaren Informationen zeigen, dass im Bezugszeitraum in China bei der Herstellung von Elektrofahrrädern eine allgemeine Überkapazität bestand. Die Produktionskapazität ([85]) in China in diesem Zeitraum wurde auf 130 Mio. Stück pro Jahr geschätzt. Darüber hinaus kann die chinesische Produktion von Standardfahrrädern leicht auf die Herstellung von Elektrofahrrädern umgestellt werden, woraus sich eine potenzielle Gesamtkapazität von mehr als 400 Mio. Stück ergibt ([86]). Den Marktinformationen des Antragstellers zufolge beliefen sich die tatsächliche Produktion und die tatsächlichen Verkäufe in China auf 57 Mio. Stück pro Jahr, was auf geschätzte Kapazitätsreserven von 73 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung hindeutet ([87]). Diese Kapazitätsreserven, die fast 15-mal so hoch waren wie der gesamte Unionsverbrauch in demselben Zeitraum, könnten bei einem Außerkrafttreten der geltenden Maßnahmen in die Union ausgeführt werden.

(187) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller über erhebliche Kapazitätsreserven verfügen, die im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen für die zu subventionierten Preisen erfolgende Ausfuhr großer Mengen in die Union genutzt werden könnten.

([85]) Nach Informationen, die der Antragsteller auf der Grundlage seiner Marktkenntnisse vorgelegt hat, Informationen auf den Websites einer großen Zahl chinesischer Elektrofahrradhersteller und Informationen im „White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry" (Weißbuch zu Chinas Elektrozweiradindustrie), das unter https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 abgerufen werden kann (zuletzt abgerufen am 7. Oktober 2024). Siehe Anhang 8 des Antrags, verfügbar in Tron unter Tron.tdi t24.000756.

([86]) Auf der Grundlage der Marktkenntnisse des Antragstellers und der Websites der bekannten chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern. Siehe Anhang 4 des Antrags, verfügbar in Tron unter Tron.tdi t24.000756.

([87]) Auf der Grundlage der in den Fußnoten 85 und 96 genannten Quellen. Siehe Anhang 8 und 9 des Antrags, verfügbar in Tron unter Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Attraktivität des Unionsmarktes*

(188) Den im Antrag enthaltenen Informationen zufolge ist der Unionsmarkt für chinesische Ausführer von Elektrofahrrädern nach wie vor attraktiv. Seit der Ausgangsuntersuchung sind die Einfuhren aus der VR China sowohl absolut als auch relativ gesehen zurückgegangen. Seit 2020, als die Menge der Einfuhren aus China auf dem niedrigsten Stand war, stiegen die Einfuhren jedoch erheblich an und verdoppelten sich trotz der geltenden Maßnahmen nahezu (siehe Tabelle 2). Der frühere Marktanteil der VR China wurde teilweise von anderen Drittländern wie Taiwan, das seine Ausfuhrmengen der überprüften Ware in die Union seit der vorausgegangenen Untersuchung erhöht hat, übernommen. Gleichzeitig war die VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nach wie vor der zweitgrößte Ausführer von Elektrofahrrädern in die Union. Dies zeigt, dass die Union für Ausführer aus der VR China weiterhin ein attraktiver Markt war.

(189) Der Unionsmarkt für Elektrofahrräder ist mit einem Verbrauch von 4 979 000 Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einer der größten der Welt. Darüber hinaus wird, wie im Antrag auf Auslaufüberprüfung erläutert, die Nachfrage nach Elektrofahrrädern in den kommenden Jahren voraussichtlich steigen, was unter anderem auf die Umweltpolitik in der Union zurückzuführen ist.

(190) Zudem wurden trotz der geltenden Maßnahmen weiterhin chinesische Ausfuhren in die Union getätigt, deren Marktanteil nicht unerheblich ist; dies zeigt, dass der Unionsmarkt für chinesische ausführende Hersteller nach wie vor attraktiv war und bleiben wird.

(191) In Anbetracht der erheblichen Überkapazitäten in der VR China und der Attraktivität des Unionsmarktes gelangte die Kommission daher zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Ausfuhren von subventionierten Elektrofahrrädern in die Union bei einem Auslaufen der geltenden Maßnahmen wahrscheinlich fortsetzen und steigern würden.

3.10.3. *Schlussfolgerung zum Anhalten der Subventionierung*

(192) In Anbetracht ihrer Feststellungen zum Anhalten der Subventionierung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung und zur wahrscheinlichen Entwicklung in Richtung steigender Ausfuhren in die Union im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es sehr wahrscheinlich ist, dass das Auslaufen der Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China zu einem Anhalten der subventionierten Einfuhren führen würde.

4. **SCHÄDIGUNG**

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

(193) Die gleichartige Ware wurde im Bezugszeitraum von 67 Herstellern in der Union hergestellt. Diese bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 der Grundverordnung.

(194) Die gesamte Unionsproduktion im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wurde auf rund 4 560 000 Stück beziffert. Diese Zahl wurde auf der Grundlage der verfügbaren Informationen über den Wirtschaftszweig der Union ermittelt, wie z. B. des Berichts mit dem Titel „The European Bicycle Industry & Market Profile Report“ (Bericht über die europäische Fahrradindustrie und das europäische Marktprofil) und einer vom Verband der Europäischen Fahrradindustrie (CONEBI) durchgeführten Wirtschaftsstudie. Wie in Erwägungsgrund 11 dargelegt, wurden drei Unionshersteller, auf die 23,4 % der gesamten Unionsproduktion der gleichartigen Ware entfallen, für die Stichprobe ausgewählt.

4.2. **Unionsverbrauch**

(195) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch auf der Grundlage von Eurostat-Einfuhrstatistiken und der vom CONEBI vorgelegten Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union in der Union.

(196) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 1

Unionsverbrauch (in Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Union insgesamt Verbrauch (in Stück)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Index	*100*	*112*	*122*	*114*

Quelle: Eurostat und CONEBI.

(197) Der Gesamtverbrauch von Elektrofahrrädern in der EU stieg von ca. 4,3 Mio. Elektrofahrrädern im Jahr 2020 auf 5,3 Mio. Elektrofahrräder im Jahr 2022. Design- und Leistungsverbesserungen haben in Verbindung mit einem stärkeren Umweltbewusstsein der Unionsbürgerinnen und Unionsbürger zu einem stetigen Anstieg des Verbrauchs von Elektrofahrrädern geführt. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging der Verbrauch von Elektrofahrrädern in der EU jedoch im Vergleich zu 2022 um 346 000 Stück zurück, nachdem die Nachfrage einige Zeit nach der Aufhebung der letzten COVID-19-Maßnahmen im ersten Halbjahr 2022 gesunken war.

4.3. **Einfuhren aus der VR China**

4.3.1. *Menge und Marktanteil der Einfuhren aus der VR China*

(198) Die Einfuhrmengen wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt.

(199) Anschließend wurde der Marktanteil der Einfuhren ermittelt, indem die Einfuhrmengen mit dem Unionsverbrauch (vgl. Tabelle 1) verglichen wurden.

(200) Die Einfuhren aus der VR China in die Union entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 2

Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Menge der Einfuhren aus der VR China (in Stück)	102 757	210 806	268 148	220 914
Index	*100*	*205*	*261*	*215*
Marktanteil (in %)	2,3	4,3	5,0	4,4
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Quelle: Eurostat und CONEBI.

(201) Trotz der geltenden Maßnahmen stieg der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China von 2,3 % im Jahr 2020 auf 4,4 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.

4.3.2. *Preise der Einfuhren aus der VR China und Preisunterbietung*

(202) Die Einfuhrpreise wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt.

(203) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 3

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
VR China	294	354	449	298
Index	*100*	*120*	*153*	*101*

Quelle: Eurostat.

(204) Die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China waren im Bezugszeitraum weiterhin extrem niedrig. In den Jahren 2020 und 2021 lagen die von Eurostat angegebenen Preise sogar unter den in der Ausgangsuntersuchung festgestellten Durchschnittspreisen (d. h. zwischen 422 EUR und 477 EUR).

(205) Den Eurostat-Daten zufolge waren die Preise im Jahr 2022 vorübergehend höher, aber immer noch niedriger als die Preise der Einfuhren aus der VR China im Jahr 2016 (d. h. 477 EUR).

(206) Da die ausführenden Hersteller aus der VR China nicht mitarbeiteten, ermittelte die Kommission für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung eine Preisunterbietung, indem Folgendes verglichen wurde:

1. die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise der überprüften Ware der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf der Stufe ab Werk, und

2. die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise der überprüften Ware aus der VR China auf dem Unionsmarkt, ermittelt auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht), einschließlich des Antidumpingzolls (62,1 % für alle übrigen Unternehmen) und des Ausgleichszolls (17,2 % für alle übrigen Unternehmen), und mit angemessener Berichtigung zur Berücksichtigung von Zöllen (6 %) und nach der Einfuhr angefallenen Kosten (2 %).

(207) Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des Umsatzes der Unionshersteller der Stichprobe im UZÜ. Die Preisunterbietung lag zwischen 68 % und 80 %. Ohne die Zölle betrug die Preisunterbietung 82,8 %.

4.3.3. *Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China*

(208) Die Einfuhren von Elektrofahrrädern aus anderen Drittländern als der VR China stammten hauptsächlich aus Taiwan und Vietnam.

(209) Die aggregierte Menge der Einfuhren in die Union sowie der Marktanteil und die Preisentwicklungen für Einfuhren von Elektrofahrrädern aus anderen Drittländern entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 4

Einfuhren aus Drittländern

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Taiwan	Menge (in Stück)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Index	*100*	*106*	*118*	*86*
	Marktanteil (in %)	11,6	11,0	11,2	8,7

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Index	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Menge (in Stück)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Index	*100*	*106*	*129*	*122*
	Marktanteil (in %)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	542	585	762	790
	Index	*100*	*108*	*140*	*146*
Drittländer insgesamt, ausgenommen das betroffene Land	Menge (in Stück)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Index	*100*	*116*	*131*	*98*
	Marktanteil (in %)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	966	935	1 082	1 258
	Index	*100*	*97*	*112*	*130*

Quelle: Eurostat.

(210) Die Marktanteile der Gesamteinfuhren der überprüften Ware aus anderen Drittländern als der VR China stiegen zwischen 2020 und 2022 auf 20,3 % an. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung fielen sie jedoch auf 16,3 % und lagen damit unter dem Niveau von 2020.

4.4. **Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union**

4.4.1. *Allgemeine Bemerkungen*

(211) Im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden alle Wirtschaftsindikatoren beurteilt, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum maßgeblich waren.

(212) Wie in Erwägungsgrund 11 erläutert, wurde bei der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.

(213) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die makroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der vom CONEBI bereitgestellten Informationen. Die Daten waren auf alle Unionshersteller bezogen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(214) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Subventionsspannen und Erholung von einer früheren Subventionierung.

(215) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.

4.4.2. *Makroökonomische Indikatoren*

4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(216) Die Gesamtproduktion, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung in der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 5

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Produktionsmenge (in Stück)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Index	*100*	*125*	*150*	*133*
Produktionskapazität (in Stück)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Index	*100*	*129*	*130*	*122*
Kapazitätsauslastung (in %)	59	57	68	64
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(217) Die Produktionskapazität und die Produktion in der Union stiegen im Zeitraum von 2020 bis 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie stetig an. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung war jedoch ein Rückgang der Produktionsmengen und -kapazitäten zu verzeichnen, da während der COVID-19-Pandemie größere Lagerbestände aufgebaut worden waren, weil die Unionshersteller davon ausgingen, dass die Verkäufe weiterhin auf beschleunigtem Niveau zunehmen würden; dies war aber nicht der Fall, denn die Nachfrage ging nach der COVID-19-Pandemie erheblich zurück.

4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

(218) Verkaufsmenge und Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 6

Verkaufsmenge und Marktanteil (in Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Gesamte Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Index	*100*	*108*	*115*	*114*
Marktanteil (in %)	78,7	76,1	74,7	79,2
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(219) Die Verkäufe stiegen im Bezugszeitraum an, insbesondere aufgrund der gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie. Nach der Aufhebung der COVID-19-Maßnahmen ging die Nachfrage nach Elektrofahrrädern jedoch zurück, was im Untersuchungszeitraum der Überprüfung niedrigere Verkaufszahlen zur Folge hatte. Darüber hinaus wirkte sich die wirtschaftliche Lage im Jahr 2022 und im Untersuchungszeitraum der Überprüfung (insbesondere höhere Energiekosten, Inflation) nicht nur auf den Wirtschaftszweig der Union, sondern auch auf die Verbraucher, besonders auf diejenigen mit geringerer Kaufkraft, aus. Daher stagnierten die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Vergleich zu 2022, während der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union um 4,5 Prozentpunkte stieg.

4.4.2.3. Beschäftigung und Produktivität

(220) Beschäftigung und Produktivität entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 7

Beschäftigung und Produktivität

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Zahl der Beschäftigten	8 354	10 972	12 125	10 716
Index	*100*	*131*	*145*	*128*
Produktivität (in Stück/Beschäftigten)	410	390	424	426
Index	*100*	*95*	*103*	*104*

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(221) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union stieg im Bezugszeitraum um 28 % an. Dieser Anstieg ereignete sich hauptsächlich zwischen 2020 und 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie. Im Jahr 2023 sank die Zahl der Beschäftigten aufgrund des Rückgangs der Produktionsmengen. Die Produktivität blieb im Bezugszeitraum relativ stabil.

4.4.2.4. Wachstum

(222) Da die Verkäufe im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Vergleich zu 2022 bei einem gleichzeitigen Rückgang des Verbrauchs stabil blieben, gelang es dem Wirtschaftszweig der Union, seinen Marktanteil in diesem Zeitraum um 4,5 % zu erhöhen.

4.4.2.5. Höhe der Subventionsspanne und Erholung von früherer Subventionierung

(223) Die Menge der Einfuhren aus der VR China war im Untersuchungszeitraum der Überprüfung mit 4,4 % des Unionsverbrauchs relativ begrenzt. Daher waren auch die Auswirkungen der Höhe der Subventionierung auf den Wirtschaftszweig der Union relativ begrenzt.

4.4.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

4.4.3.1. Preise und preisbeeinflussende Faktoren

(224) Die gewogenen durchschnittlichen Verkaufsstückpreise, die den unabhängigen Abnehmern in der Union von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern in Rechnung gestellt wurden, entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 8

Verkaufspreise und Produktionskosten in der Union (in EUR/Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union	1 533	1 633	1 719	1 871
Index	*100*	*107*	*112*	*122*
Herstellstückkosten	1 419	1 516	1 589	1 786
Index	*100*	*107*	*112*	*126*

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(225) Die durchschnittlichen Verkaufspreise der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller sowie die Herstellkosten stiegen im Bezugszeitraum, was in den Jahren 2020 und 2021 in erster Linie auf eine Veränderung des Produktmixes und den technologischen Fortschritt bei Motoren und Akkumulatoren für Elektrofahrräder zurückzuführen war, während dieser Anstieg im Jahr 2022 und im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auch die gestiegenen Herstellkosten aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, die von Inflation und höheren Energiekosten geprägt war, widerspiegelte.

4.4.3.2. Arbeitskosten

(226) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 9

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigen (in EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Index	*100*	*110*	*112*	*123*

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(227) Während die Zahl der Beschäftigten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung infolge eines Nachfragerückgangs im Vergleich zu 2022 zurückging, stiegen die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten im Bezugszeitraum stetig an.

4.4.3.3. Lagerbestände

(228) Die Lagerbestände der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 10

Lagerbestände

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Schlussbestände (in Stück)	37 309	30 236	77 734	198 958
Index	*100*	*81*	*208*	*533*

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(229) Der Anstieg der Lagerbestände war darauf zurückzuführen, dass während der COVID-19-Pandemie, als die Nachfrage erheblich stieg, Bestände aufgebaut worden waren, und dass die Unionshersteller zusätzlich aufgrund von Problemen in der Lieferkette zu viele Rohstoffe und Komponenten bestellten, um die Produktionsanforderungen zu erfüllen. Sobald die Lieferkettenprobleme jedoch gelöst waren, erhielten die Unionshersteller mehr Rohstoffe und Komponenten als benötigt. Darauf folgte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Vergleich zu 2022 ein Rückgang der Nachfrage nach Elektrofahrrädern, sodass die Unionshersteller am Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung über sehr hohe Lagerbestände verfügten.

4.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

(230) Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 11

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	7,5	7,4	7,8	5,4
Index	*100*	*98*	*104*	*72*
Cashflow (in EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Index	*100*	*66*	*47*	*– 59*
Investitionen (in EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Kapitalrendite (in %)	147	127	163	111
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(231) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes. Die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller blieben im Bezugszeitraum rentabel. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität jedoch aufgrund gestiegener Kosten zurück.

(232) Die insgesamt stabile Rentabilität im Bezugszeitraum ermöglichte es dem Wirtschaftszweig der Union, umfangreiche Investitionen zu tätigen.

(233) Unter Netto-Cashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum ging der Cashflow erheblich zurück und fiel 2023 in den negativen Bereich ab. Auch die Kapitalrenditen verschlechterten sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen. Dies führte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu einem Rückgang der Investitionen um 50 % im Vergleich zu 2022.

4.5. **Schlussfolgerungen zur Schädigung**

(234) Makroindikatoren wie Produktion, Verkäufe und Beschäftigung in der Union stiegen im Zeitraum von 2020 bis 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie stetig an. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gingen die Produktionsmengen, die Kapazitäten, die Verkäufe und die Beschäftigung jedoch aufgrund der während der COVID-19-Pandemie aufgebauten Lagerbestände zurück, gefolgt von einem Nachfragerückgang aufgrund der Aufhebung der COVID-19-Maßnahmen und der veränderten Wirtschaftslage in der Union, die insbesondere durch hohe Energiekosten und Inflation gekennzeichnet war.

(235) Was die mikroökonomischen Indikatoren betrifft, so ergab die Untersuchung, dass die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Zeitraum von 2020 bis 2022 bei über 7 % lag. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union jedoch auf 5,4 % zurück. Der Cashflow ging von 2020 bis 2022 zurück und fiel 2023 in den negativen Bereich ab. Auch die Kapitalrenditen verschlechterten sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen.

(236) Aufgrund dieser Feststellungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass sich der Wirtschaftszweig der Union von der durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China in der Vergangenheit verursachten bedeutenden Schädigung im Sinne des Artikels 8 der Grundverordnung erholt hatte. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich jedoch eine Reihe von Schadensindikatoren, sodass der Wirtschaftszweig der Union erneut mit einer wirtschaftlich schwierigen Lage konfrontiert war. Daher prüfte die Kommission darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der ursprünglich durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China verursachten Schädigung im Falle der Aufhebung der Maßnahmen.

5. **WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG**

(237) Die Kommission analysierte die folgenden Elemente, um die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung im Falle der Aufhebung der Maßnahmen zu bestimmen: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China, das Verhältnis zwischen den Preisen der Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union sowie die Auswirkungen potenzieller Einfuhren und des Preisniveaus solcher Einfuhren aus diesen Ländern auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union.

5.1. **Kapazitätsreserven in der VR China und Attraktivität des Unionsmarktes**

(238) Wie bereits in Abschnitt 3.10.1 beschrieben und dargelegt, verfügen die ausführenden Hersteller in der VR China über erhebliche Kapazitätsreserven, die im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen für die Herstellung der überprüften Ware zur Ausfuhr in die Union genutzt werden könnten. Die Mengen, die von chinesischen ausführenden Herstellern ausgeführt werden könnten, belaufen sich auf 73 Mio. Stück und übersteigen damit bei Weitem die Größe des Unionsmarktes.

(239) Wie bereits in Abschnitt 3.10.2 beschrieben und dargelegt, ist der Unionsmarkt für Elektrofahrräder einer der größten der Welt, und die Nachfrage nach Elektrofahrrädern dürfte in den kommenden Jahren zunehmen, unter anderem aufgrund der Umweltpolitik in der Union. Die chinesischen ausführenden Hersteller tätigten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Ausfuhren in ihre wichtigsten Drittmärkte zu Preisen, die deutlich unter den durchschnittlichen Verkaufspreisen der Unionshersteller auf dem Unionsmarkt lagen. Daher ist die Ausfuhr in die Union für chinesische Ausführer potenziell sehr viel attraktiver. Folglich ist nach vernünftigem Ermessen davon auszugehen, dass die chinesischen ausführenden Hersteller im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen beginnen würden, große Mengen der überprüften Ware in die Union auszuführen.

5.2. **Voraussichtliche Einfuhrpreise und Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union**

(240) Um festzustellen, wie sich die Einfuhren aus der VR China im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würden, führte die Kommission eine vergleichende Preisanalyse ohne geltende Antisubventionsmaßnahmen durch.

(241) Um den Preis zu schätzen, zu dem chinesische Hersteller wahrscheinlich bei der Ausfuhr auf den Unionsmarkt verkaufen würden, verglich die Kommission den Durchschnittspreis (ab Werk) der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller mit dem entsprechenden Durchschnittspreis der zu überprüfenden Ware aus der VR China bei Ausfuhren in Drittländer wie das Vereinigte Königreich, die Türkei, Norwegen oder Serbien, die separate Codes für Elektrofahrräder haben und für die keine Maßnahmen gelten.

(242) Der Vergleich ergab, dass der Durchschnittspreis der chinesischen Ausfuhren der betroffenen Ware in die genannten Länder zwischen 210 EUR und 650 EUR und damit deutlich unter dem Preis des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt liegen würden. Im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen wäre es daher wahrscheinlich, dass wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung Einfuhren aus der VR China in großen Mengen und zu niedrigen Preisen, die eine Schädigung verursachen würden, auf den Markt gelangen würden.

(243) In Anbetracht dieser Ausführungen lautet der Schluss, dass das Auslaufen der Maßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem erheblichen Anstieg der subventionierten Einfuhren aus der VR China zu schädigenden Preisen führen würde. Die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union wäre daher ernsthaft gefährdet.

6. **UNIONSINTERESSE**

(244) Nach Artikel 31 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob eine Aufrechterhaltung der geltenden Ausgleichsmaßnahmen dem Unionsinteresse insgesamt zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, darunter die Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer und der Verwender.

6.1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(245) Die Untersuchung ergab, dass sich ein Auslaufen der Maßnahmen negativ auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würde. Durch die Maßnahmen wurden auf dem Unionsmarkt wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen hergestellt. Dadurch konnten neue Unternehmen in den Markt eintreten, insbesondere in den unteren und mittleren Segmenten. Trotz der Herausforderungen infolge der wirtschaftlichen Lage in den Jahren 2022 und 2023 hat sich die Zahl der bekannten Unionshersteller von Elektrofahrrädern von etwa 37 im Jahr 2020 auf 67 im Jahr 2023 fast verdoppelt. Die Zahl der in der Union hergestellten Elektrofahrräder stieg von 2020 (3,4 Mio.) bis 2023 (4,5 Mio.) um mehr als 1 Mio. und wird voraussichtlich weiter steigen. Die Zahl der direkten Beschäftigten stieg von rund 3 500 im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung auf fast 11 000 im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.

(246) Eine Aufhebung der Ausgleichsmaßnahmen würde ein hohes Risiko für die Unionshersteller bedeuten, insbesondere für diejenigen, die das untere und das mittlere Elektrofahrradsegment bedienen und zu denen viele kleinere Hersteller im gesamten Wirtschaftszweig der Union gehören.

(247) Die schwierige Lage wird dadurch verschärft, dass die Herstellung von Elektrofahrrädern ein sehr kapitalintensives Geschäft ist, da zur Aufrechterhaltung der Produktion jederzeit erhebliche Bestände an Fahrradbauteilen benötigt werden. Darüber hinaus haben die Unionshersteller in den letzten Jahren massiv in eine nachhaltige und umweltfreundliche Produktion und Produktverbesserungen investiert. Die Aufhebung der Antisubventionsmaßnahmen würde die Entwicklung von praktischem technischem Fachwissen für den Einsatz von Spitzentechnologien, einschließlich Automatisierung und neue Werkstoffe, blockieren.

(248) Des Weiteren ist die Elektrofahrradindustrie in der Union dem Antrag auf Auslaufüberprüfung zufolge mit mehr als 1 000 kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die nach dem Bericht 2024 über die europäische Fahrradindustrie und das europäische Marktprofil etwa 80 000 Arbeitsplätze geschaffen haben, einer der größten grünen Wirtschaftszweige. Dazu gehören direkte und indirekte Arbeitsplätze in der Produktion, in vorgelagerten Wirtschaftszweigen, im Bereich Fahrradzubehör, bei Fahrradhändlern usw.

(249) In Anbetracht dieser Ausführungen liegt die Ausweitung der Maßnahmen im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

6.2. **Interesse der Montagebetriebe**

(250) Die Kommission kontaktierte alle ihr bekannten Verwender und unabhängigen Einführer.

(251) Nach der Einleitung meldete sich lediglich eine Partei und übermittelte Stellungnahmen. Dabei handelte es sich um eine Ad-hoc-Gruppe im Namen von acht Unternehmen in der Union, die aus China und anderen Drittländern eingeführte Elektrofahrradbauteile montieren. Ihre wichtigste Stellungnahme bezog sich auf die Umsetzung der Maßnahmen gegenüber Einfuhren von (konventionellen) Fahrradteilen aus China, die Unsicherheiten hinsichtlich der Rechtsvorschriften für die Einfuhr von Elektrofahrradbauteilen verursacht und es daher erschwert, Elektrofahrradbauteile einzuführen, die keinen Maßnahmen unterliegen. Die Gruppe sprach sich gegen die Ausweitung der Maßnahmen aus, hauptsächlich aufgrund der derzeitigen Probleme bei den Einfuhren von Bauteilen in Verbindung mit dem Risiko einer Ausweitung der Maßnahmen auf diese Elektrofahrradbauteile, und legte dar, dass eine Marktüberwachung zur Prüfung der Übereinstimmung der Einfuhren aus der VR China mit allen einschlägigen Vorschriften effizienter wäre, um gegen Einfuhren von unfair gehandelten Elektrofahrrädern aus China vorzugehen, die häufig unzulässig und unsicher seien.

(252) Die Kommission vertrat jedoch die Auffassung, dass es nicht realistisch ist, dass eine durch Einfuhren subventionierter Elektrofahrräder aus der VR China verursachte Schädigung allein durch Marktüberwachungs- und Regulierungsmaßnahmen verhindert werden kann. Auch Fragen der zollrechtlichen Durchsetzung im Zusammenhang mit der Einfuhr von Elektrofahrradbauteilen können die Aufhebung der Maßnahmen, mit denen die beabsichtigte Wirkung erzielt wurde, nicht rechtfertigen. Auf jeden Fall ist die Durchsetzung der Maßnahmen nicht Gegenstand der Untersuchung.

(253) Nach der Unterrichtung bekräftigte die Ad-hoc-Gruppe dieselben Vorbringen. Sie argumentierte, dass sich die Kommission auf die Stärkung der Marktüberwachung statt auf eine Ausweitung der handelspolitischen Schutzmaßnahmen konzentrieren sollte, um die Ursachen von Marktverzerrungen zu bekämpfen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Interessenträger zu gewährleisten. Handelspolitische Schutzmaßnahmen würden unbeabsichtigt einen Regelungsrahmen schaffen, der die Einfuhr nicht genormter und unsicherer Fahrräder begünstige und gleichzeitig seriösen Herstellern von Elektrofahrrädern aus der VR China mit langfristigen Ambitionen auf dem Unionsmarkt Schwierigkeiten bereite.

(254) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die von der Ad-hoc-Gruppe vorgebrachten Argumente bereits in Erwägungsgrund 251 behandelt wurden. Da keine neuen Stellungnahmen zum Inhalt dieser Fragen vorgebracht wurden, wurde die in Erwägungsgrund 252 enthaltene Schlussfolgerung bestätigt.

(255) Die Ad-hoc-Gruppe brachte ferner vor, dass die Aufhebung der handelspolitischen Schutzmaßnahmen nicht zu einem erheblichen Anstieg schädigender Einfuhren führen würde, da ihrer Ansicht nach der relativ geringe Marktanteil der Einfuhren aus der VR China von 4,4 % im UZÜ die Behauptung, dass die Einfuhren aus der VR China eine erhebliche Bedrohung darstellten, untergraben habe.

(256) Nach Ansicht der Kommission erfolgte der Anstieg des Marktanteils auf 4,4 % im UZÜ zu einem Zeitpunkt, als handelspolitische Schutzmaßnahmen in Kraft waren. Aufgrund der handelspolitischen Schutzmaßnahmen stieg der Marktanteil der chinesischen Einfuhren im Bezugszeitraum nur um 2,1 Prozentpunkte. Angesichts der Attraktivität des Unionsmarktes, der Produktionskapazität und der Kapazitätsreserven in der VR China sowie des Zusammenhangs zwischen den Preisen der Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen die gedumpten Einfuhren aus der VR China zu schädigenden Preisen erheblich zunehmen würden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(257) Darüber hinaus behauptete die Ad-hoc-Gruppe, dass sich die Kommission auf ungeprüfte Informationen und auf Behauptungen gestützt habe, die die Unparteilichkeit der Untersuchung beeinträchtigten, insbesondere jene, die vom Antragsteller vorgebracht worden seien.

(258) Wie in den Erwägungsgründen 33 und 34 dargelegt, wandte die Kommission Artikel 28 der Grundverordnung an, da die Mitarbeit der Elektrofahrradhersteller in der VR China nicht ausreichte, um repräsentative Feststellungen für die Zwecke dieser Auslaufüberprüfung zu treffen, und da die chinesische Regierung und andere relevante Parteien in der VR China nicht mitarbeiteten, weshalb die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgriff. Folglich stützten sich die Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung und zur Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung auf die verfügbaren Informationen, insbesondere auf mit dem Überprüfungsantrag übermittelte Informationen, auf im Laufe der Untersuchung von mitarbeitenden Parteien (d. h. dem Antragsteller und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern) eingeholte Informationen, auf Informationen aus den Feststellungen der Kommission in der Ausgangsuntersuchung, auf die Ergebnisse der jüngsten Antisubventionsuntersuchungen der Kommission betreffend geförderte Wirtschaftszweige in China und auf die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte Verzerrungen. Alle von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegten Informationen wurden gründlich überprüft. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

6.3. **Interesse der Verwender und unabhängigen Einführer**

(259) Abgesehen von der genannten Stellungnahme meldeten sich keine Verwender oder unabhängigen Einführer, um bei dieser Untersuchung mitzuarbeiten, indem sie einen Fragebogen beantworten. Auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden Informationen stellte die Kommission fest, dass keine Beweise dafür vorlagen, die den Schlussfolgerungen der Ausgangsuntersuchung, dass die negativen Auswirkungen auf unabhängige Einführer nicht als unverhältnismäßig angesehen werden konnten und durch die Verfügbarkeit alternativer Bezugsquellen abgemildert wurden, widersprachen. Die vorteilhaften Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahmen auf den Unionsmarkt und insbesondere für den Wirtschaftszweig der Union überwiegen die möglichen negativen Folgen für die übrigen Interessengruppen. Durch die Untersuchung wurde nämlich bestätigt, dass es neben China immer mehr andere Bezugsquellen aus Drittländern gibt. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Aufrechterhaltung der Maßnahmen den Verwendern und Einführern nicht unverhältnismäßig schaden würde.

(260) Nach der Unterrichtung brachte eine interessierte Partei vor, dass Elektrofahrräder im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen weiterhin unnötig überteuert und für die Verwender weniger verfügbar sein würden. Bei einer Aufhebung der Maßnahmen würde ein Rückgang der Preise für Elektrofahrräder ihr zufolge zu einem erheblichen Anstieg der Verkäufe von Elektrofahrrädern führen. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass niedrigere Preise nicht unbedingt zu einem Anstieg der Verkäufe führen, da neben den Preisen auch Sicherheit, Qualität, Zuverlässigkeit und Service Kriterien für den Kauf eines Elektrofahrrads sind. Eine Aufhebung der Maßnahmen hätte zudem negative Auswirkungen auf die Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union, was sich auf Innovationen und Produktvielfalt auswirken und zu einer geringeren Auswahl für die Verwender führen würde. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

6.4. **Schlussfolgerungen zum Unionsinteresse**

(261) In Anbetracht der dargelegten Überlegungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass keine zwingenden Gründe des Unionsinteresses gegen die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen gegenüber den Einfuhren der überprüften Ware mit Ursprung in der VR China sprechen.

7. **ANTISUBVENTIONSMAßNAHMEN**

(262) In Anbetracht der Schlussfolgerungen der Kommission zum Anhalten der Subventionierung, zum erneuten Auftreten der Schädigung und zum Unionsinteresse sollten die Antisubventionsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China aufrechterhalten werden.

(263) Um das Umgehungsrisiko zu minimieren, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Ausgleichszölle erforderlich. Unternehmensspezifische Ausgleichszölle können nur bei Vorlage einer gültigen Handelsrechnung bei den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erhoben werden. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Bis zur Vorlage einer solchen Rechnung sollten die Einfuhren dem Ausgleichszoll unterliegen, der für „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der VR China“ gilt.

(264) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Ausgleichszölle auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So müssen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung dargelegten Anforderungen erfüllt — ihre üblichen Prüfungen durchführen und können, wie in allen anderen Fällen, zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des niedrigeren Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.

(265) Sollten sich die Einfuhren in die Union eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 23 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter solchen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

(266) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Ausgleichszölle gelten ausschließlich für die Einfuhren der überprüften Ware mit Ursprung in der VR China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der überprüften Ware, die von anderen, nicht im verfügenden Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze gelten.

(267) Ein Unternehmen kann die Anwendung des unternehmensspezifischen Zollsatzes beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten ([88]). Er muss alle sachdienlichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Änderungsverordnung mit Angaben über die Umfirmierung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(268) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates ([89]) über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte Zinssatz angewandt, der am ersten Kalendertag jedes Monats im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.

(269) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingerichteten Ausschusses —

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 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende endgültige Ausgleichszollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Ursprungsland	Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
Volksrepublik China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion G, Rue de la Loi 170, 1040 Brüssel, Belgien.

([89]) Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2024 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (ABl. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Ursprungsland	Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
	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
	In Anhang I aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	9,2 %	Siehe Anhang I.
	In Anhang II aufgeführte Unternehmen, die nicht bei der ursprünglichen Antisubventionsverordnung, jedoch bei der parallelen ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitgearbeitet haben	17,2 %	Siehe Anhang II.
	Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China	17,2 %	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze 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 aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] [überprüfte Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in [betroffenes Land] 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) In Fällen, in denen der Ausgleichszoll bei bestimmten ausführenden Herstellern von dem Antidumpingzoll abgezogen wurde, wird bei Erstattungsanträgen nach Artikel 21 der Verordnung (EU) 2016/1037 auch die im Erstattungsuntersuchungszeitraum herrschende Dumpingspanne für diesen ausführenden Hersteller bewertet. Der Betrag, der dem Antragsteller zu erstatten ist, darf die Differenz zwischen den erhobenen Zöllen und dem im Rahmen der Erstattungsuntersuchung festgesetzten kombinierten Ausgleichs- und Antidumpingzoll nicht übersteigen.

(5) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 2

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 23. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Name	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 Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

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

ANHANG II

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