Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/120

24.1.2025

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/120 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern [1] (im Folgenden „Grundverordnung"), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Frühere Untersuchungen und geltende Maßnahmen

(1) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission [2] führte die Europäische Kommission Antidumpingzölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China ein (im Folgenden „ursprüngliche Maßnahmen"). Die derzeit geltenden Antidumpingzölle liegen zwischen 10,3 % und 70,1 %. 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-242/19 vom 17. März 2023 wurden die Antidumpingzölle in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/609 der Kommission [3] wieder eingeführt. Der wieder eingeführte Zoll wurde auf 9,9 % festgesetzt.

(3) Mit ihrer Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 [4] führte die Kommission parallel dazu endgültige Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China ein. Die derzeit geltenden Ausgleichszölle liegen zwischen 3,9 % und 17,2 %.

1.2. Antrag auf Auslaufüberprüfung

(4) Nach Veröffentlichung einer Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens der Maßnahmen [5] ging bei der Europäischen Kommission (im Folgenden „Kommission") ein Überprüfungsantrag gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung ein.

(5) Der Überprüfungsantrag (im Folgenden „Antrag") wurde am 16. Oktober 2023 im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung im Namen des Wirtschaftszweigs der Union für Elektrofahrräder vom Verband der europäischen Fahrradhersteller (im Folgenden „Antragsteller") gestellt. Der Antrag wurde damit begründet, dass bei Außerkrafttreten der Maßnahmen mit einem Anhalten des Dumpings und einem erneuten Auftreten der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu rechnen sei.

[1] ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
[2] 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).
[3] Durchführungsverordnung (EU) 2023/609 der Kommission vom 17. März 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls 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-242/19 (ABl. L 80 vom 20.3.2023, S. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
[4] 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).
[5] ABl. C 154 vom 2.5.2023, S. 46.

1.3. **Einleitung einer Auslaufüberprüfung**

(6) Die Kommission kam nach Anhörung des nach Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung eingesetzten Ausschusses zu dem Schluss, dass genügend Beweise vorliegen, um eine Auslaufüberprüfung einzuleiten, und leitete somit am 17. Januar 2024 eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung in Bezug auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land") in die Union ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([6]) (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung").

1.4. **Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum**

(7) Die Untersuchung des Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum der Überprüfung"). 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").

1.5. **Interessierte Parteien**

(8) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um an der Untersuchung mitzuarbeiten. Ferner unterrichtete die Kommission gezielt andere ihr bekannte 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.

1.6. **Stichprobe**

(10) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie möglicherweise nach Artikel 17 der Grundverordnung eine Stichprobe der interessierten Parteien bilden werde.

1.6.1. *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*

(11) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission wählte die Stichprobe auf der Grundlage der Produktionsmenge aus. Die Stichprobe umfasste drei Unionshersteller. Auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entfielen 23,4 % der gesamten Unionsproduktion im Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Im Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung bat die Kommission die interessierten Parteien, 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.

1.6.2. *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

(12) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, forderte die Kommission unabhängige Einführer zur Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen auf.

(13) Kein unabhängiger Einführer beantwortete den Stichprobenfragebogen. Daher befand die Kommission, dass sich die Bildung einer Stichprobe erübrigte.

([6]) Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

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

(14) 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 die Kommission die Vertretung der VR China bei der Europäischen Union, gegebenenfalls andere Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten.

(15) Nur zwei ausführende Hersteller aus der VR China übermittelten eine Antwort auf das Stichprobenverfahren, weshalb ein Stichprobenverfahren nicht für notwendig erachtet wurde. Darüber hinaus machten diese beiden Unternehmen zusammen deutlich weniger als 0,1 % der chinesischen Elektrofahrradindustrie aus, gemessen an i) den Ausfuhren in die Union, ii) den Ausfuhren in alle anderen Ausfuhrmärkte, iii) den Inlandsverkäufen und iv) der chinesischen 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.

(16) Dementsprechend gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Mitarbeit der Hersteller von Elektrofahrrädern in der VR China nicht hinreichend war, um repräsentative Feststellungen zu treffen, und unterrichtete die beiden Unternehmen darüber, dass die Kommission beabsichtigte, Artikel 18 der Grundverordnung anzuwenden und ihre Feststellungen zum Anhalten oder erneuten Auftreten des Dumpings und der Schädigung in Bezug auf die Einfuhren aus der VR China auf die verfügbaren Informationen zu stützen.

(17) Folglich unterrichtete die Kommission die Behörden der VR China am 12. Februar 2024 mit einer Verbalnote darüber, dass sie sich bei der Untersuchung des Anhaltens oder Wiederauftretens des Dumpings möglicherweise nach Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen werde. Die Behörden der VR China reagierten nicht auf die Verbalnote.

1.7. **Fragebogenantworten**

(18) Die Kommission übersandte der Regierung der VR China (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen in der VR China im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung.

(19) Die Kommission teilte den beiden Unternehmen, die eine Antwort auf das Stichprobenverfahren übermittelt hatten, mit, dass sie nicht als repräsentativ für die gesamte 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 dienen konnten. Die Kommission forderte die beiden Unternehmen auf, sich mit den Kommissionsdienststellen in Verbindung zu setzen, falls sie dennoch einen Fragebogen beantworten wollten. 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.

(20) Weder die chinesische Regierung noch einer der chinesischen (ausführenden) Hersteller übermittelte der Kommission einen ausgefüllten Fragebogen.

1.8. **Überprüfung**

(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 16 der Grundverordnung durchgeführt:

Unionshersteller

— Cube Bikes, Deutschland,

— Accell Hunland, Ungarn,

— Cross, Bulgarien.

1.9. **Weiteres Verfahren**

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

(23) Mehrere interessierte Parteien übermittelten Stellungnahmen, die von der Kommission berücksichtigt und in den Abschnitten 2.3 und 7 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, die derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) eingereiht werden (im Folgenden „überprüfte Ware“).

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 1 Absatz 4 der Grundverordnung betrachtet.

(28) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte eine Partei vor, die Kommission solle festlegen, dass die von den befreiten Einführern und/oder von befreiten ausländischen Ausführern gemäß dem Durchführungsbeschluss 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 Antidumpingzöllen 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.

3. DUMPING

3.1. Vorbemerkungen

(30) Die Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China wurden im Untersuchungszeitraum der Überprüfung fortgesetzt, wenn auch in geringerem Umfang als im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung (d. h. vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017). Auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China entfielen laut Eurostat-Daten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung rund 4,4 % des Unionsmarktes, verglichen mit einem Marktanteil von 35 % während der Ausgangsuntersuchung. In absoluten Zahlen ging die Menge der Einfuhren aus der VR China von 699 658 Stück im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung auf 220 914 Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zurück.

([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).

(31) Wie in Abschnitt 1.6.3 erwähnt, arbeiteten die Ausführer/Hersteller aus der VR China bei der Untersuchung nicht mit. Die chinesischen Behörden wurden deshalb von der Kommission darüber unterrichtet, dass die Kommission angesichts der mangelnden Mitarbeit in Bezug auf die Feststellungen bezüglich des Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und der Schädigung möglicherweise Artikel 18 der Grundverordnung anwenden werde. Bei der Kommission gingen keine diesbezüglichen Stellungnahmen oder Anträge auf Anhörung durch die Anhörungsbeauftragte ein.

(32) Folglich wurden nach Artikel 18 der Grundverordnung die Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen; dies waren insbesondere mit dem Überprüfungsantrag vorgelegte Informationen sowie Informationen, die im Verlauf der Überprüfung bei mitarbeitenden Parteien (d. h. dem Antragsteller und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern) eingeholt wurden.

3.2. Verfahren zur Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung für Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China

(33) Da bei der Einleitung der Untersuchung genügend Beweise vorlagen, die hinsichtlich der VR China auf das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung hindeuteten, leitete die Kommission die Untersuchung auf der Grundlage des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung ein.

(34) Um die Informationen einzuholen, die sie für die Untersuchung der mutmaßlichen nennenswerten Verzerrungen benötigte, übersandte die Kommission der chinesischen Regierung einen Fragebogen. Unter Nummer 5.3.2 der Einleitungsbekanntmachung bat die Kommission darüber hinaus alle interessierten Parteien, innerhalb von 37 Tagen nach Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ihren Standpunkt bezüglich der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung unter Vorlage von Informationen und sachdienlichen Beweisen darzulegen. Von der chinesischen Regierung gingen keine Antworten auf den Fragebogen ein und innerhalb der Frist wurden keine Beiträge zur Anwendung von Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung übermittelt. In der Folge unterrichtete die Kommission die chinesische Regierung, dass sie zur Ermittlung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen in der VR China die verfügbaren Informationen im Sinne des Artikels 18 der Grundverordnung zugrunde legen werde.

(35) Unter Nummer 5.3.2 der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission auch darauf hin, dass sie angesichts der vorliegenden Beweise nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung vorläufig die Türkei als geeignetes repräsentatives Land ausgewählt hatte, um den Normalwert anhand unverzerrter Preise oder Vergleichswerte zu ermitteln. Die Kommission erklärte ferner, dass sie andere möglicherweise geeignete Länder nach den Kriterien des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung prüfen werde.

(36) Am 18. Juli 2024 unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien in Form eines Aktenvermerks (im Folgenden „Aktenvermerk“) über die einschlägigen Quellen, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen gedachte, und gab darin die Türkei als repräsentatives Land an. Dieser Aktenvermerk enthielt eine Liste aller Produktionsfaktoren — wie Rohstoffe, Arbeit und Energie —, die bei der Herstellung von Elektrofahrrädern eingesetzt werden. Darüber hinaus teilte die Kommission den interessierten Parteien mit, dass sie die Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) sowie Gewinne auf der Grundlage von aus Unternehmensabschluss-Statistiken ([8]) aggregierten Abschlüssen für 206 gewinnbringende Unternehmen ermitteln werde, die in der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige, gemeinhin als NACE bezeichnet, als in der Kategorie 30.9 „Herstellung von Beförderungsmitteln a. n. g.“ tätig aufgeführt sind. Die Daten für diese Hersteller im repräsentativen Land werden von der türkischen Zentralbank und dem Statistikinstitut der Türkei zusammengestellt. Die Parteien wurden aufgefordert, Stellung zu nehmen, und vom Antragsteller gingen Stellungnahmen ein, die, wie in Erwägungsgrund 67 dargelegt, berücksichtigt wurden.

3.3. Normalwert

(37) Nach Artikel 2 Absatz 1 der Grundverordnung stützt sich der Normalwert „normalerweise auf die Preise, die im normalen Handelsverkehr von unabhängigen Abnehmern im Ausfuhrland gezahlt wurden oder zu zahlen sind“.

([8]) Unternehmensabschluss-Statistiken (Company Accounts Statistics), abrufbar unter https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) In Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung ist allerdings Folgendes vorgesehen: „Wird … festgestellt, dass es nicht angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten im Ausfuhrland zu verwenden, weil in diesem Land nennenswerte Verzerrungen im Sinne von Buchstabe b bestehen, so wird der Normalwert ausschließlich anhand von Herstell- und Verkaufskosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, rechnerisch ermittelt"; dieser rechnerisch ermittelte Normalwert „muss einen unverzerrten und angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne beinhalten" („Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten" werden im Folgenden als „VVG-Kosten" bezeichnet).

(39) Wie im Folgenden dargelegt, gelangte die Kommission in dieser Untersuchung zu dem Schluss, dass auf der Grundlage der vorliegenden Beweise und in Ermangelung einer Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der Hersteller in China die Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung angezeigt war.

3.3.1. *Vorliegen nennenswerter Verzerrungen*

(40) Stahl und Aluminium sind wichtige Rohstoffe in der Fahrradindustrie. Im Wesentlichen werden alle wichtigen Fahrradteile ganz oder teilweise aus diesen Materialien hergestellt. Fahrradrahmen, -gabeln und -lenker bestehen in der Regel entweder aus Stahl oder Aluminium. Räder und Speichen, Ketten, Kettenschaltung, Schaltungen, Kabel und Gepäckträger werden in der Regel aus Stahl hergestellt. Schutzbleche und Pedale werden aus Metall oder Kunststoff (d. h. aus Erzeugnissen der chemischen Industrie) gefertigt. In dem Antrag wurden die nennenswerten Verzerrungen erwähnt, die die Europäische Kommission in der chinesischen Stahl- und Aluminiumindustrie im Rahmen der jüngsten Untersuchungen, z. B. zu Einfuhren von Verbindungselementen aus Stahl, geschweißten Rohren aus Stahl, Windkrafttürmen aus Stahl und warmgewalzten Flacherzeugnissen aus nicht rostendem Stahl ([9]), zu Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium, Aluminiumstrangpresserzeugnissen, flachgewalzten Aluminiumerzeugnissen, Folien aus Aluminium und Fahrzeugrädern aus Aluminium ([10]), festgestellt hat. Die in diesen Fällen wiederholt und übereinstimmend getroffenen Feststellungen sind dem Antrag zufolge eindeutige Beweise für systemische Verzerrungen der chinesischen Kosten und Preise für Stahl- und Aluminiumerzeugnisse im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung.

(41) Wie bereits bei vorherigen Untersuchungen in Bezug auf die Stahl- und Aluminiumsektoren in der VR China prüfte die Kommission auch bei dieser Untersuchung, ob es angesichts nennenswerter Verzerrungen angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in der VR China heranzuziehen. Dabei stützte sich die Kommission auf die im Dossier verfügbaren Beweise, einschließlich der Belege, die im Antrag sowie in dem (auf öffentlich verfügbaren Quellen basierenden) Dokument mit dem Titel „Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" (für die Zwecke von

([9]) Siehe die Durchführungsverordnung (EU) 2022/191 der Kommission vom 16. Februar 2022 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Verbindungselemente aus Eisen oder Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 36 vom 17.2.2022), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/635 der Kommission vom 16. April 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter geschweißter Rohre aus Eisen oder nicht legiertem Stahl mit Ursprung in Belarus, in der Volksrepublik China und in Russland (ABl. L 132 vom 19.4.2021), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/2239 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter gewerblicher Windkrafttürme aus Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 450 vom 16.12.2021) und die Durchführungsverordnung (EU) 2021/2239 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter gewerblicher Windkrafttürme aus Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 450 vom 16.12.2021).

([10]) Siehe die Durchführungsverordnung (EU) 2021/983 der Kommission vom 17. Juni 2021 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 216 vom 18.6.2021), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/2170 der Kommission vom 7. Dezember 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 438 vom 8.12.2021), die Durchführungsverordnung (EU) 2020/1428 der Kommission vom 12. Oktober 2020 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Aluminiumstrangpresserzeugnissen mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 336 vom 13.10.2020), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/546 der Kommission vom 29. März 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Aluminiumstrangpresserzeugnissen mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 109 vom 30.3.2021), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/582 der Kommission vom 9. April 2021 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von flachgewalzten Aluminiumerzeugnissen mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 124 vom 12.4.2021), die Durchführungsverordnung (EU) 2021/1784 der Kommission vom 8. Oktober 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von flachgewalzten Aluminiumerzeugnissen mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 359 vom 11.10.2021), die Durchführungsverordnung (EU) 2022/402 der Kommission vom 9. März 2022 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Folien aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China infolge einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 83 vom 10.3.2022) und die Durchführungsverordnung (EU) 2023/112 der Kommission vom 18. Januar 2023 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 18 vom 19.1.2023). Siehe auch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1012 der Kommission vom 17. Juli 2018 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 (ABl. L 181 vom 18.7.2018).

Handelsschutzuntersuchungen erstellte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte wirtschaftliche Verzerrungen in der Volksrepublik China — im Folgenden „Bericht“) ([11]) und in seiner aktualisierten Fassung (im Folgenden „aktualisierter Bericht“) ([12]) enthalten sind. Im Rahmen der Analyse wurden nicht nur die erheblichen staatlichen Eingriffe in die chinesische Wirtschaft im Allgemeinen untersucht, sondern auch die spezifische Marktsituation im betreffenden Sektor, insbesondere in Bezug auf die überprüfte Ware. Die Kommission ergänzte diese Beweiselemente durch ihre eigenen Untersuchungen zu den verschiedenen Kriterien, die für die Bestätigung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen in der VR China, wie sie auch in früheren einschlägigen Kommissionsuntersuchungen festgestellt wurden, relevant sind.

(42) Dem Antrag zufolge wird die chinesische Wirtschaft insgesamt stark von erheblichen staatlichen Eingriffen beeinflusst und geprägt, sodass die Inlandspreise und -kosten der chinesischen Elektrofahrradindustrie nicht in dieser Untersuchung herangezogen werden können. Im Antrag wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass die chinesische Elektrofahrradindustrie durch ein hohes Maß an Staatseigentum, staatlicher Einflussnahme und/oder staatlicher Subventionierung gekennzeichnet sei und dass mehrere Hersteller von Elektrofahrrädern, direkt oder über Verbände, enge Verbindungen zur chinesischen Regierung oder regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften aufwiesen. Zur Untermauerung seiner Position verwies der Antragsteller auf den Bericht, auf chinesische Rechtsvorschriften, auf weitere Berichte und auf zusätzliche anekdotische Beweise für Verzerrungen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.

(43) Wie in Erwägungsgrund 40 dargelegt, wurden im Antrag jüngste Untersuchungen erwähnt, bei denen die Kommission feststellte, dass in der VR China erhebliche staatliche Eingriffe vorliegen, die einer wirksamen Ressourcenallokation nach Marktgrundsätzen entgegenstehen ([13]). Konkret wurde in dem Antrag argumentiert, dass die chinesische Wirtschaft, einschließlich des Elektrofahrrad- und Fahrradsektors, in erheblichem Maße von einem ausgefeilten Planungssystem geprägt sei, in dem Prioritäten festgelegt und die Ziele vorgegeben würden, auf die sich die Zentralregierung und die lokalen Gebietskörperschaften konzentrieren müssten. Durch diese Strategien werden inländische Lieferanten begünstigt oder wird das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst. In dem Antrag wurde ferner erwähnt, dass das Planungssystem in der VR China dazu führe, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen werden, sondern in Sektoren fließen, die von der Regierung als strategische oder anderweitig politisch wichtige Sektoren erachtet werden. Darüber hinaus wurde in dem Antrag darauf hingewiesen, dass die Kosten der meisten, wenn nicht aller Produktionsfaktoren der chinesischen Herstellung von Elektrofahrrädern verzerrt seien, einschließlich Stahl und Aluminium für Fahrradteile, Strom-, Grundstücks- und Arbeitskosten.

(44) Der Antrag enthielt Beispiele für Sachverhalte, die auf das Vorliegen von Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b erster bis sechster Gedankenstrich der Grundverordnung hindeuten. Im Antrag wurde auch festgestellt, dass die Elektrofahrradindustrie und ihre Bauteile (nämlich Akkumulator, Motor, Steuergeräte und Leichtmetallbauteile) als Schlüsselindustrien/strategische Wirtschaftszweige angesehen werden, deren Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv verfolgt wird. Insbesondere wurde im Antrag vorgebracht, dass die chinesische Regierung die chinesische (Elektro-)Fahrradindustrie durch nationale, regionale und lokale Instrumente wie den 14. allgemeinen Fünfjahresplan ([14]), die Mitteilung „Made in China 2025“ ([15]), das Verzeichnis der für ausländische Investitionen geförderten Industrien in Zentral- und Westchina ([16]) (Catalogue of Industries Encouraged for Foreign Investment in the Central and Western Region of China, Fassung von 2020) und den Leitfaden für die Anpassung der Industriestruktur ([17]) (Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment, Akkumulatoren und leichte Materialien) stark gefördert habe. Im Antrag wurden ferner mehrere Provinzen genannt, darunter Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong und Guangdong, in denen die Fahrrad- und/oder Elektrofahrzeugindustrie in ihre regionalen Pläne aufgenommen wurden.

([11]) Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD(2017) 483 final/2 vom 20.12.2017, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=de.

([12]) Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations vom 10. April 2024, SWD(2024) 91 final, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=de.

([13]) Siehe Erwägungsgrund 80 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/2068 der Kommission, Erwägungsgrund 208 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/191 der Kommission, Erwägungsgrund 59 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/95 der Kommission, die Erwägungsgründe 67-74 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2239 der Kommission und die Erwägungsgründe 149-150 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/635 der Kommission.

([14]) Der 14. Fünfjahresplan für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und die Perspektiven für das Jahr 2035 ist abrufbar unter https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (abgerufen am 29. August 2024).

([15]) Abrufbar unter https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (abgerufen am 29. August 2024).

([16]) Abrufbar (auf Seite 29) unter https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (abgerufen am 29. August 2024).

([17]) Abrufbar unter https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (abgerufen am 29. August 2024).

(45) Insgesamt wurde in dem Antrag der Standpunkt vertreten, dass die Preise bzw. Kosten, einschließlich der Rohstoff-, Energie- und Arbeitskosten, nicht das Ergebnis des freien Spiels der Marktkräfte seien, sondern durch erhebliche staatliche Eingriffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung beeinflusst würden. Angesichts dieser Feststellungen sei es im vorliegenden Fall nicht angemessen, bei der Ermittlung des Normalwerts Inlandspreise und -kosten heranzuziehen.

(46) Die chinesische Regierung nahm zu den im Dossier, einschließlich des (aktualisierten) Berichts, vorliegenden Beweisen und den vom Antragsteller beigebrachten zusätzlichen Beweisen für das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen und/oder zur Angemessenheit der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung auf den vorliegenden Fall weder Stellung noch legte sie eigene Beweise zur Stützung oder Widerlegung der vorhandenen Beweise vor.

(47) In der Untersuchung der Kommission wurde das im Antrag enthaltene Vorbringen, dass die Elektrofahrradindustrie von der chinesischen Regierung weiterhin als wichtiger Wirtschaftszweig angesehen werde, bestätigt. Dies wird in den zahlreichen Plänen, Richtlinien und anderen Dokumenten bestätigt, die auf die Förderung der Fahrradindustrie im Allgemeinen und der Elektrofahrradindustrie im Besonderen ausgerichtet sind und auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene veröffentlicht werden, bestätigt.

(48) Im 14. allgemeinen Fünfjahresplan wurde die chinesische Elektrofahrradindustrie ausdrücklich als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt. Darüber hinaus wurde die Elektrofahrradindustrie in verschiedenen von der chinesischen Regierung angenommenen Katalogen, wie den in Erwägungsgrund 44 genannten, als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt.

(49) Darüber hinaus haben die chinesische Regierung und die regionalen Gebietskörperschaften auch sektorspezifische Pläne und Unterstützungsprogramme für die Fahrradindustrie herausgegeben. So enthält beispielsweise die Stellungnahme 2022 zur hochwertigen Entwicklung der Leichtindustrie (MIIT 2022/68) ([18]) spezifische Informationen über zentrale Forschungs- und Entwicklungsprojekte, in denen Fahrradgetriebe und hocheffiziente Technologien für die Sicherheit von Lithium-Ionen-Akkumulatoren erwähnt werden. Sie enthält ferner Informationen über die Modernisierung der innovativen Fertigungstechnik für Fahrräder wie Gelände-Langstreckenfahrräder und hochleistungsfähige Klappfahrräder sowie intelligente Elektrofahrräder. Die Standardbedingungen für die Elektrofahrradindustrie 2024 ([19]) und die Standardmitteilung der Verwaltungsmaßnahmen (MIIT) für die Elektrofahrradindustrie ([20]) wurden vom Ministerium für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik China, des Staatlichen Zentralamts für die Marktregulierung und dem Nationalen Brand- und Rettungsbüro angekündigt, um die Entwicklung der Elektrofahrradindustrie zu fördern. In der Ankündigung heißt es: „Neue Produktionsunternehmen sowie neue und erweiterte Projekte sollen den Bestimmungen der nationalen Industriepolitik entsprechen. Die Unternehmen sollen die technologische Innovation stärken, die Produktqualität verbessern, den hochwertigen, intelligenten und ökologischen Wandel und die Modernisierung bestehender Produktionslinien fördern und Bauprojekte reduzieren, durch die lediglich die Produktionskapazität erweitert wird. Sie sollen Regionen mit entsprechenden Bedingungen zur Förderung der auf einer Parkstruktur basierenden und intensiven Entwicklung der Elektrofahrradindustrie unterstützen.“ Darüber hinaus enthielt die Ankündigung Informationen über die Überwachung und das Management der Elektrofahrradindustrie: „In den Industrieverbänden sind Unternehmen organisiert, mit dem Ziel, die Selbstdisziplin der Industrie zu stärken, und sie sollen Unternehmen dazu anleiten, ihre Produktions- und Geschäftstätigkeiten im Einklang mit den Rechtsvorschriften auszuüben und die für die betreffende Industrie zuständige Abteilung bei der Umsetzung und Überwachung dieser Standardbedingungen unterstützen“.

([18]) Stellungnahme 2022 zur hochwertigen Entwicklung der Leichtindustrie, abrufbar unter https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (abgerufen am 29. August 2024).

([19]) Siehe auch den Artikel auf der MOFCOM-Website vom 12.6.2024 mit dem Titel „China's electric bicycles active expand the ‚One Belt One Road' market“, abrufbar unter http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) Standardbedingungen für die Elektrofahrradindustrie 2024 und Standardmitteilung der Verwaltungsmaßnahmen (MIIT) für die Elektrofahrradindustrie, abrufbar unter http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (abgerufen am 29. August 2024).

(50) Weitere industriepolitische Ziele in Bezug auf Elektrofahrräder finden sich auch in den Planungsdokumenten der Provinzen, z. B. der Provinzen Shandong ([21]), Hebei ([22]), Tianjin ([23]), Jinghai und Jiansgu ([24]). Die Provinz Jiangsu ist die wichtigste Provinz für die Herstellung von Elektrofahrrädern in der VR China, und die Herstellung von Elektrofahrrädern macht etwa 20 % der gesamten Herstellung von Elektrofahrrädern des Landes aus ([25]). Das Unternehmen verfügt über einen Hightech-Industriepark mit der Bezeichnung „Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone", dem führenden Industriebezirk in Bezug auf die Herstellung von Fahrrädern im Allgemeinen und Elektrofahrrädern im Besonderen ([26]), dem von der Expertengruppe des chinesischen Leichtindustrieverbands und dem chinesischen Fahrradverband die Auszeichnung „chinesische Hauptstadt der Fahrräder und Elektrofahrräder" verliehen wurde ([27]).

(51) Im Hinblick auf die Aussage, die chinesische Regierung sei in der Lage, Preise und Kosten durch staatliche Präsenz in Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b zweiter Gedankenstrich der Grundverordnung zu beeinflussen, ergab die Untersuchung, dass die China Bicycle Association (CBA) gemäß ihrer Satzung ([28]) von der Kommunistischen Partei Chinas kontrolliert wird. Insbesondere werden in Artikel 21 dieser Satzung die Zusammensetzung des Vorstands und die Bedingungen festgelegt, die erfüllt werden müssen, u. a. „Unterstützung der Führung der Kommunistischen Partei Chinas, sorgfältige Umsetzung der Strategien, Grundsätze und Politik der Partei, Einhaltung der Gesetze und Vorschriften, Einhaltung der Sozial- und Berufsethik sowie hohe politische Qualität und Professionalismus". Darüber hinaus ist in Artikel 4 der Satzung der Jiangsu Bicycle Association ([29]) Folgendes vorgesehen: „Im Einklang mit den Bestimmungen der Verfassung der Kommunistischen Partei Chinas richtet dieser Verband die Organisation der Kommunistischen Partei Chinas ein, führt Parteitätigkeiten durch und schafft die notwendigen Bedingungen für die Tätigkeiten der Parteiorganisation". Zudem heißt es in Artikel 5: „Die Registrierungsstelle dieses Verbands ist das Ministerium für zivile Angelegenheiten der Provinz Jiangsu. Dieser Verband akzeptiert die geschäftliche Führung und Aufsicht sowie die Verwaltung des Innenministeriums der Provinz Jiangsu und anderer einschlägiger Stellen."

(52) In Bezug auf die wichtigsten Hersteller von Elektrofahrrädern ergab die Untersuchung ferner, dass Fushida Mitglied des CBA ist und der Geschäftsführer des Unternehmens ein Sekretär der Parteizweigstelle ist ([30]). Shanghai Phoenix ist ein Unternehmen, das sich zu 24,36 % im Eigentum des Staates ([31]) befindet, und der Vorsitzende ist seit Januar 2023 Sekretär des Parteikomitees. Flying Pigeon ist ein staatseigenes Unternehmen, das von der Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, einer staatseigenen Unternehmensgruppe unter der Aufsicht der Überwachungs- und Verwaltungskommission für Staatseigentum (State-Owned Asset Supervision and Administration Commission; SASAC), gehalten wird ([32]). In Bezug auf das Privatunternehmen Zhonglu co., das die Marke Shanghai Forever betreibt, ist darauf hinzuweisen, dass der Vorsitzende des Unternehmens ein stellvertretender Sekretär des Parteikomitees ist ([33]).

([21]) Auf Elektrofahrräder anwendbare Managementmaßnahmen 2022 der Provinz Shandong, abrufbar unter https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (abgerufen am 29. August 2024).

([22]) 14. Fünfjahresplan der Provinz Hebei für die hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes, abrufbar unter http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (abgerufen am 29. August 2024).

([23]) 14. Fünfjahresplan der Provinz Tianhin für die hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes, abrufbar unter https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (abgerufen am 29. August 2024).

([24]) Bekanntmachung der Provinz Jiangsu über den Umsetzungsplan zur Förderung der Erneuerung von Ausrüstungen im Industriebereich 2024, abrufbar unter https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (abgerufen am 29. August 2024).

([25]) Siehe den Presseartikel vom 21.11.2023, abrufbar unter https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (abgerufen am 29. August 2024).

([26]) Presseartikel über den Fahrradcluster Tianjin Jinghai vom 11.12.2023 mit dem Titel „Bicycles, electric bicycles Why is Jinghai called the ‚capital'? Jinghai District creates a full-cycle industrial chain to let ‚small wheels' drive ‚big development'", abrufbar unter https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (abgerufen am 29. August 2024).

([27]) Presseartikel über den Industriepark Jinghai vom 4.7.2024 mit dem Titel „The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working", abrufbar unter https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (abgerufen am 29. August 2024).

([28]) Artikel 3 der Satzung des CBA, abrufbar unter http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (abgerufen am 29. August 2024).

([29]) Siehe http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (abgerufen am 29. August 2024).

([30]) Siehe https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (abgerufen am 29. August 2024).

([31]) Siehe den Jahresbericht 2023, Seiten 9, 28 und 65, abrufbar unter http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (abgerufen am 29. August 2024).

([32]) Siehe https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (abgerufen am 29. August 2024).

([33]) Siehe den Jahresbericht 2023, Seite 22, abrufbar unter http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (abgerufen am 29. August 2024).

(53) Darüber hinaus gibt es im Sektor der überprüften Ware die Strategie, inländische Hersteller zu begünstigen oder den Markt anderweitig im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b dritter Gedankenstrich der Grundverordnung zu beeinflussen. Bei der Untersuchung wurden weitere Dokumente ermittelt, aus denen hervorgeht, dass der Wirtschaftszweig in den Genuss von staatlichen Leitlinien und Interventionen im Elektrofahrradsektor kommt. Darüber hinaus wurde die Fahrradindustrie im Bezirk Jinghai im Jahr 2023 in die vom Ministerium für Industrie und Informationstechnologie angekündigte Liste charakteristischer Industriecluster kleiner und mittlerer Unternehmen ([34]) aufgenommen (siehe Erwägungsgrund 49).

(54) Im Rahmen der aktuellen Untersuchung wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass sich die staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b sechster Gedankenstrich der Grundverordnung nicht auf den Elektrofahrradsektor auswirken. So wurde im Rahmen der Untersuchung beispielsweise bestätigt, dass Shanghai Phoenix in den Jahren 2022 und 2023 staatliche Subventionen erhalten hatte, wie dies in seinem Jahresbericht 2023 ([35]) dargelegt ist. Zhonglu co., das die Marke Shanghai Forever betreibt, kam ebenfalls in den Genuss staatlicher Subventionen, wie dies in seinem Jahresbericht 2023 ([36]) dargelegt ist.

(55) Schließlich merkt die Kommission noch an, dass es zur Herstellung der überprüften Ware einer ganzen Reihe von Inputs bedarf (siehe auch Erwägungsgrund 40). Wenn Hersteller von Elektrofahrrädern diese Inputs beschaffen, unterliegen die von ihnen gezahlten Preise (die als ihre Kosten erfasst werden) eindeutig denselben vorstehend beschriebenen systemischen Verzerrungen. So beschäftigen beispielsweise die Lieferanten der Inputs Arbeitskräfte zu durch Verzerrungen gekennzeichneten Bedingungen. Sie nehmen möglicherweise Kredite auf, die den Verzerrungen im Finanzsektor bzw. bei der Kapitalallokation unterliegen. Darüber hinaus unterliegen sie dem Planungssystem, das sich auf alle staatlichen Ebenen und sämtliche Wirtschaftszweige erstreckt.

(56) Folglich ist es nicht nur im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung unangemessen, die Inlandsverkaufspreise für Elektrofahrräder zu verwenden, sondern Gleiches gilt auch für sämtliche Kosten der Inputs (Rohstoffe, Energie, Boden, Finanzierung, Arbeit usw.), denn sie sind ebenfalls Verzerrungen unterworfen, da die Preisbildung durch erhebliche staatliche Eingriffe beeinflusst wird, wie in den Teilen I und II des aktualisierten Berichts beschrieben. Tatsächlich sind die beschriebenen staatlichen Eingriffe im Hinblick auf die Allokation von Kapital, Boden, Arbeit, Energie und Rohstoffen in der gesamten VR China festzustellen. Das bedeutet beispielsweise, dass ein Input, der selbst schon in der VR China unter Einsatz einer Reihe von Produktionsfaktoren hergestellt wurde, ebenfalls nennenswerten Verzerrungen unterliegt. Gleiches gilt für die Inputs zur Herstellung der Inputs und so weiter.

(57) Insgesamt zeigten die vorliegenden Beweise, dass die Preise bzw. Kosten der überprüften Ware, einschließlich der Rohstoff-, Energie- und Arbeitskosten, nicht das Ergebnis des freien Spiels der Marktkräfte sind, sondern durch erhebliche staatliche Eingriffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung beeinflusst werden, was sich an den tatsächlichen oder möglichen Auswirkungen eines oder mehrerer der dort aufgeführten Sachverhalte festmachen lässt. Angesichts dieser Feststellungen und der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es in diesem Fall nicht angemessen ist, bei der Ermittlung des Normalwerts Inlandspreise und -kosten heranzuziehen. Folglich stützte sich die Kommission im Einklang mit Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts ausschließlich auf Herstell- und Umsatzkosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, d. h. im vorliegenden Fall auf die entsprechenden Herstell- und Umsatzkosten in einem geeigneten repräsentativen Land, wie im folgenden Abschnitt erläutert.

([34]) Presseartikel über den Industriepark Jinghai vom 4.7.2024 mit dem Titel „The robot arm of AIMA Technology's Tianjin factory is working", abrufbar unter https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (abgerufen am 29. August 2024).

([35]) Siehe den Jahresbericht 2023, Seite 165, abrufbar unter http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (abgerufen am 29. August 2024).

([36]) Siehe den Jahresbericht 2023, Seite 116, abrufbar unter http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (abgerufen am 29. August 2024).

3.3.2. *Repräsentatives Land*

3.3.2.1. Allgemeine Bemerkungen

(58) Bei der Auswahl des repräsentativen Landes waren folgende Kriterien nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung maßgebend:

— ähnlicher wirtschaftlicher Entwicklungsstand wie in der VR China. Entsprechend wählte die Kommission Länder aus, die laut der Datenbank der Weltbank ([37]) ein ähnliches Bruttonationaleinkommen pro Kopf aufweisen wie die VR China;

— Herstellung der überprüften Ware im betreffenden Land ([38]);

— Vorliegen einschlägiger ohne Weiteres zugänglicher Daten im repräsentativen Land;

— gibt es mehr als ein potenzielles repräsentatives Land, wird gegebenenfalls dasjenige Land bevorzugt, in dem ein angemessener Sozial- und Umweltschutz besteht.

(59) Wie in Erwägungsgrund 36 erläutert, veröffentlichte die Kommission am 18. Juli 2024 einen Vermerk im Dossier zu den bei der Ermittlung des Normalwerts herangezogenen Quellen. In diesem Vermerk werden die Sachverhalte und Nachweise beschrieben, die den einschlägigen Kriterien zugrunde liegen; ferner werden darin die interessierten Parteien über die Absicht der Kommission unterrichtet, die Türkei in diesem Fall als geeignetes repräsentatives Land anzusehen, wenn das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung bestätigt würde.

(60) Den in Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung aufgeführten Kriterien entsprechend nannte die Kommission die Türkei als Land mit einem ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand wie in der VR China. Die Türkei wird von der Weltbank auf der Grundlage des Bruttonationaleinkommens als „Land mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie" eingestuft. Des Weiteren wurde die Türkei als Land identifiziert, in dem die überprüfte Ware hergestellt wird und in dem maßgebliche Daten ohne Weiteres verfügbar waren.

(61) Schließlich erübrigte sich eine Bewertung des Niveaus des Sozial- und Umweltschutzes nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich letzter Satz der Grundverordnung, nachdem auf der Grundlage aller bereits genannten Elemente die Türkei als geeignetes repräsentatives Land ermittelt worden war und da die interessierten Parteien kein alternatives geeignetes repräsentatives Land vorgeschlagen hatten.

3.3.2.2. Schlussfolgerungen

(62) Angesichts der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit und angesichts dessen, dass die Türkei die in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung festgelegten Kriterien erfüllte, wählte die Kommission dem Vorschlag im Antrag auf Auslaufüberprüfung entsprechend die Türkei als geeignetes repräsentatives Land aus.

3.3.3. *Für die Ermittlung unverzerrter Kosten verwendete Quellen*

(63) In dem Vermerk zu den bei der Ermittlung des Normalwerts herangezogenen einschlägigen Quellen erstellte die Kommission eine Liste der Produktionsfaktoren wie Werkstoffe, Energie und Arbeit, die bei der Herstellung der überprüften Ware von den Unionsherstellern und den türkischen Herstellern eingesetzt werden; diese Liste beruht auf Informationen aus dem Antrag auf Auslaufüberprüfung, die ordnungsgemäß aktualisiert wurden, sofern genauere Informationen verfügbar waren. Die Kommission erklärte auch, dass sie bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den Global Trade Atlas (im Folgenden „GTA") ([39]) heranziehen werde, um die unverzerrten Kosten einiger Produktionsfaktoren und insbesondere der wichtigsten Rohstoffe zu bestimmen. Zudem erklärte die Kommission, dass sie zur Ermittlung der unverzerrten Kosten für Arbeit und Energie Daten des türkischen Statistikamtes ([40]) heranziehen werde.

(64) Die Kommission erklärte ferner, dass sie, wie in Erwägungsgrund 36 dargelegt, zur Ermittlung angemessener Beträge der VVG-Kosten und Gewinne die Finanzdaten aus den Unternehmensabschluss-Statistiken für 206 in der NACE-Kategorie 30.9 tätige Unternehmen heranziehen werde.

([37]) World Bank Open Data — Upper Middle Income (Länder mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie), https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

([38]) Wird die überprüfte Ware in keinem der Länder mit einem ähnlichen Entwicklungsstand hergestellt, kann als Kriterium auch die Herstellung einer Ware, die derselben allgemeinen Kategorie und/oder demselben Sektor wie die überprüfte Ware zuzurechnen ist, angewandt werden.

([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) Die Kommission teilte den interessierten Parteien ferner mit, dass auf eine Reihe von Produktionsfaktoren (Farbe, Unterbeschichtung und EPAC-Elektrosatz) im Untersuchungszeitraum der Überprüfung jeweils ein kleiner Teil der gesamten Rohstoff-/Teilekosten entfiel (zusammen weniger als 1 % der gesamten Rohstoff-/Teilekosten). Die Kommission behandelte daher diese anderen Produktionsfaktoren als „Hilfs- und Betriebsstoffe" und drückte diese Hilfs- und Betriebsstoffe als Prozentsatz der Gesamtrohstoffkosten aus.

(66) Darüber hinaus bezog die Kommission einen Wert für die Herstellungsgemeinkosten ein, um die Kosten abzudecken, die bei den oben genannten Produktionsfaktoren unberücksichtigt bleiben. Die Kommission ermittelte das Verhältnis der Herstellungsgemeinkosten zu den direkten Herstellkosten auf der Grundlage spezifischer Informationen der Unionshersteller und der mit ihnen verbundenen Unternehmen, die vom Antragsteller vorgelegt wurden ([41]).

(67) Angesichts der Stellungnahmen des Antragstellers zum Aktenvermerk nahm die Kommission zwei Änderungen an der Liste der Produktionsfaktoren vor: Erstens wurde ein Schreibfehler berichtigt, durch den die Daten in Bezug auf Akkumulatoren versehentlich mit den Daten für Elektromotoren für Fahrräder vertauscht worden waren. Zweitens wurden für vier Produktionsfaktoren (Kurbelsatz, Pedale, hintere und vordere Nabe) die im Vermerk verwendeten Warencodes durch genauere Warencodes ersetzt, die sich direkt auf die betreffenden Teile beziehen. Diese Änderungen wurden in Tabelle 1 berücksichtigt.

3.4. **Unverzerrte Kosten und Vergleichswerte**

3.4.1. *Produktionsfaktoren*

(68) Unter Berücksichtigung aller auf dem Antrag beruhenden Informationen und den vom Antragsteller nachträglich übermittelten und während der Kontrollbesuche eingeholten Informationen wurden zur Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung die folgenden Produktionsfaktoren und Quellen ermittelt:

Tabelle 1

Produktionsfaktoren für Elektrofahrräder

Produktionsfaktor	Warencode	Unverzerrter Wert (in CNY)	Maßeinheit	Datenquelle
Rohstoffe				
Adapter (elektrische Teile)	39235090	55,13	Stück	Überprüfungsantrag
Adapter (andere Teile)	39235090, 87149990	1,61	Stück	Überprüfungsantrag
Akkumulator	85076	1 487,88	Stück	GTA
Akkumulatorgehäuse	39235090	54,78	Kilogramm	GTA
Klingel	871499	3,64	Stück	Überprüfungsantrag
Bremse	87149420	282,49	Kilogramm	GTA
Inneres Bremskabel	8714 99	2,83	Stück	Überprüfungsantrag
Bremshebel	87149490	14,24	Stück	Überprüfungsantrag
Kabelgruppe	-	3,73	Meter	Überprüfungsantrag
Kette	73151110, 73151900	32,53	Meter	Überprüfungsantrag

([41]) Der Antragsteller schätzte die Gemeinkosten (Miete, Verbrauchsgüter und sonstiges) auf konservative 1 % der gesamten Herstellkosten eines Elektrofahrrads. Siehe die Anhänge 40.0 und 40.1 des Überprüfungsantrags, verfügbar in Tron.tdi unter der Referenz t24.000754.

Produktionsfaktor	Warencode	Unverzerrter Wert (in CNY)	Maßeinheit	Datenquelle
Kettenabdeckung	871499900019	36,29	Satz	Überprüfungsantrag
Halterung des Schutzbleches	87149990	3,83	Stück	Überprüfungsantrag
Verbindungsteil	871499	0,56	Stück	Überprüfungsantrag
Kurbelsatz	87149630	120,22	Kilogramm	GTA
Folie	490890	511,63	Kilogramm	GTA
Elektrofahrradteile	871499	1,38	Meter	Überprüfungsantrag
Elektrische Kabel	871499	51,00	Stück	Überprüfungsantrag
Elektromotor für Fahrräder	8501310090	1 162,33	Stück	GTA
Gabel	87149130	626,86	Stück	GTA
Rahmen	871491100019	1 485,75	Stück	GTA
Rahmenzubehör	871499900019	5,47	Stück	Überprüfungsantrag
Vordere Nabe	871493	185,46	Kilogramm	GTA
Griff	87149990	11,03	Stück	Überprüfungsantrag
Lenker	87149910	28,65	Stück	GTA
Lenkervorbau	87149990	37,13	Kilogramm	GTA
Vorderlicht	871499	115,77	Stück	Überprüfungsantrag
Kopflichthalterung	871499	14,59	Stück	Überprüfungsantrag
Steuersatz	87149190	59,39	Kilogramm	GTA
Kettenschaltungs-schutzgehäuse	87149190	3,83	Stück	Überprüfungsantrag
Schlauch	401320	5,96	Stück	GTA
Fahrradständer	871499	32,47	Stück	Überprüfungsantrag
Radabdeckung	87149990	56,85	Satz	Überprüfungsantrag
Radabdeckungs-teile	87149990	15,68	Stück	Überprüfungsantrag
Getriebenabenteile	87149990	15,85	Stück	Überprüfungsantrag
Speichen-Nippel	87149990	5,67	Stück	Überprüfungsantrag
Äußeres Gehäuse	-	5,13	Meter	Überprüfungsantrag
Pedal	87149610	42,23	Paar	GTA
Gepäckträger hinten	87149930	97,30	Stück	GTA

Produktionsfaktor	Warencode	Unverzerrter Wert (in CNY)	Maßeinheit	Datenquelle
Hinteres Schaltwerk	87149950	168,27	Kilogramm	GTA
Hintere Nabe	871493	185,46	Kilogramm	GTA
Hinterer Zahnkranz	871493	185,46	Kilogramm	GTA
Radkranz	87149210	85,76	Stück	Überprüfungsantrag
Felgenband	8714999	1,23	Stück	Überprüfungsantrag
Rotor	871499	43,32	Stück	Überprüfungsantrag
Sattel	871495	81,05	Kilogramm	GTA
Sattelklemme	87149990	37,13	Kilogramm	GTA
Sattelstütze	87149990	37,13	Kilogramm	GTA
Gangschaltung	87149990	37,13	Kilogramm	GTA
Geschwindigkeits-messer	871499	364,85	Stück	Überprüfungsantrag
Speiche	87149990	37,13	Kilogramm	GTA
Speichenschutz	87149990	3,83	Stück	Überprüfungsantrag
Schalter	39235090	54,78	Kilogramm	GTA
Rücklicht	871499	12,92	Stück	Überprüfungsantrag
Reifen	401150	22,52	Stück	GTA
Arbeit				
Arbeit	Nicht angegeben	50,90	Stunden	Statistikinstitut der Türkei ([1])
Strom				
Strom	Nicht angegeben	0,892	kWh	Statistikinstitut der Türkei ([1])
Erdgas	Nicht angegeben	4,112	kWh	Statistikinstitut der Türkei ([1])

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

3.4.1.1. Rohstoffe

(69) Die Verfahren zur Herstellung von Elektrofahrrädern sind weltweit ähnlich, wobei es keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Herstellungsverfahren oder den verwendeten Vorleistungen in der VR China, der Union und anderen Ländern gibt.

(70) Zur Ermittlung des unverzerrten Rohstoffpreises bei Lieferung bis zum Werk eines Herstellers im repräsentativen Land legte die Kommission den gewogenen durchschnittlichen Preis für die Einfuhr in das repräsentative Land laut GTA zugrunde; diesem wurden Einfuhrzölle hinzugerechnet. Der Preis für Einfuhren in das repräsentative Land wurde als gewogener Durchschnitt der Stückpreise für Einfuhren aus allen Drittländern mit Ausnahme der VR China und der in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates ([42]) aufgeführten Länder berechnet, die nicht Mitglied der WTO sind. Die Kommission beschloss, Einfuhren aus der VR China in das repräsentative Land auszuklammern, da es, wie in Erwägungsgrund 57 festgestellt, aufgrund

([42]) Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über eine gemeinsame Regelung der Einfuhren aus bestimmten Drittländern (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). Nach Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung können die Inlandspreise in diesen Ländern nicht zur Ermittlung des Normalwerts herangezogen werden.

nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung nicht angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in der VR China heranzuziehen. Da es keine Belege dafür gibt, dass dieselben Verzerrungen sich nicht ebenso sehr auf die zur Ausfuhr bestimmten Waren auswirken, vertrat die Kommission die Ansicht, dass dieselben Verzerrungen auch die Ausfuhrpreise beeinflussten. Nachdem die Einfuhren aus der VR China in das repräsentative Land ausgeschlossen wurden, war die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern weiterhin repräsentativ.

(71) Die Kommission stellte keine weiteren Einfuhren in wesentlichen Mengen aus anderen verzerrten Quellen fest.

(72) Für einige Produktionsfaktoren lieferten die statistischen Daten des GTA Preise pro Tonne/Kilogramm, während die Verbrauchswerte bei der Herstellung eines Elektrofahrrads in Stück (oder anderen Einheiten wie Metern) angegeben waren. Dies betraf die folgenden Produktionsfaktoren: Schalter, Bremsen, Kurbelsätze, hintere Schaltwerke, hintere Zahnkränze, Gangschaltungen, vordere Naben, hintere Naben, Speichen, hintere Naben, Folien, Steuersätze, Pedale, Sättel, Sattelklemmen und Sattelstützen. Für die Umrechnungsfaktoren, die für diese Produktionsfaktoren heranzuziehen waren, stützte sich die Kommission auf die von den Antragstellern im Antrag vorgelegten Erläuterungen und Nachweise ([43]). Diese Beweise umfassten Informationen von Fachwebsites ([44]) und eigene Berechnungen des Gewichts pro Stück durch die Antragsteller ([45]).

(73) Bei einigen Produktionsfaktoren machten die den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern tatsächlich entstandenen Kosten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nur einen geringfügigen Teil der gesamten Rohstoffkosten aus. Da der für diese Produktionsfaktoren eingesetzte Wert unabhängig von der herangezogenen Quelle keine spürbare Auswirkung auf die Berechnung der Dumpingspanne hatte, beschloss die Kommission, diese Kosten, wie in Erwägungsgrund 65 erläutert, in die Hilfs- und Betriebsstoffe einzubeziehen.

(74) Angesichts der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit und in Ermangelung anderer aktenmäßig festgehaltener Informationen ermittelte die Kommission auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Daten, dass das Verhältnis der Verbrauchsmaterialien zu den gesamten Kosten für Rohstoffe/Teile 1 % beträgt. Dieser Prozentsatz wurde anschließend auf die neu berechneten Kosten der Rohstoffe/Teile angewandt, wenn die ermittelten unverzerrten Preise zugrunde gelegt wurden.

(75) Normalerweise sollten diesen Einfuhrpreisen auch inländische Transportkosten hinzugerechnet werden. In Anbetracht der fehlenden Mitarbeit sowie des Charakters dieser Auslaufüberprüfung, bei der es darum geht, festzustellen, ob das Dumping während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung fortbesteht oder erneut auftreten könnte, und nicht darum, seine genaue Höhe zu ermitteln, entschied die Kommission, dass Berichtigungen für den Inlandstransport nicht notwendig waren. Solche Berichtigungen würden nur dazu führen, den Normalwert und damit die Dumpingspanne zu erhöhen.

3.4.1.2. Arbeit

(76) Das Statistikinstitut der Türkei veröffentlicht detaillierte Informationen zu den Löhnen in den verschiedenen Wirtschaftszweigen der Türkei. Die Kommission verwendete die neuesten verfügbaren Statistiken (2022) für die durchschnittlichen Arbeitskosten im NACE-Sektor 30, die die Arbeitskosten in der Herstellung von Elektrofahrrädern umfassen ([46]). Die so ermittelten durchschnittlichen Arbeitskosten pro Stunde wurden ferner anhand des Arbeitskostenindex ([47]) um die Inflation berichtigt, sodass sie die Kosten für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung widerspiegeln.

([43]) Siehe Anhang 40.2 des Antrags, verfügbar in Tron.tdi unter der Referenz t24.000754 und auch als Anhang des Vermerks zu den Quellen zur Ermittlung des Normalwerts (Tron.tdi, Referenz t24.006125).

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

([45]) Diese Berechnungen wurden vorgenommen, indem ein bestimmter Artikel (z. B. eine hintere Nabe) auf eine digitale Waage gelegt und das Gesamtgewicht in den Einfuhrstatistiken für diesen Artikel durch das Gewicht pro Stück geteilt wurde.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

3.4.1.3. Strom

(77) Zur Ermittlung des Referenzpreises für Strom verwendete die Kommission die Preise, die in den Stromtariftabellen auf der Grundlage von Stromrechnungen gemeldet wurden, die von der türkischen Regulierungsbehörde für den Energiemarkt (EMRA) in ihren regelmäßigen Pressemitteilungen veröffentlicht wurden ([48]). Die Kommission verwendete die Daten zu den industriellen Strompreisen in Kuruş/kWh für den Industriesektor im Jahr 2023, d. h. 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Erdgas

(78) Zur Ermittlung des Referenzpreises für Gas verwendete die Kommission den Gaspreis für gewerbliche Verwender in der Türkei, wie er vom Statistikinstitut der Türkei ([49]) in seinen regelmäßigen Pressemitteilungen für das zweite Halbjahr 2021 und das erste Halbjahr 2022 veröffentlicht wurde. Zur Anpassung an den Untersuchungszeitraum der Überprüfung (2023) verwendete die Kommission die Daten der Gaspreise in der entsprechenden Verbrauchsspanne in Kuruş/m^3, die ordnungsgemäß inflationsbereinigt wurden, wobei sie den vom Statistikinstitut der Türkei ([50]) veröffentlichten Erzeugerpreisindex heranzog, was zu einem Preis von 4,112 CNY/m^3 führte. Der Preis wurde um die Mehrwertsteuer in Höhe von 18 % berichtigt, da es sich bei dem angegebenen Preis um den Preis einschließlich der Mehrwertsteuer handelte.

3.4.1.5. Herstellungsgemeinkosten, VVG-Kosten, Gewinne und Abschreibungen

(79) Nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung gilt: „Der rechnerisch ermittelte Normalwert muss einen unverzerrten und angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne beinhalten." Außerdem muss ein Wert für die Herstellungsgemeinkosten ermittelt werden, um die Kosten zu erfassen, die in den Kosten der oben genannten Produktionsfaktoren nicht enthalten sind.

(80) In Anbetracht der fehlenden Mitarbeit seitens der chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern stützte sich die Kommission zur Bestimmung eines unverzerrten Werts für die Herstellungsgemeinkosten im Einklang mit Artikel 18 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen. Auf der Grundlage der vom Antragsteller bereitgestellten Daten ermittelte die Kommission daher das Verhältnis der Herstellungsgemeinkosten zum Gesamtbetrag der Herstellkosten und der Arbeitskosten. Dieser Prozentsatz wurde dann auf den unverzerrten Wert der Herstellkosten angewandt, um den unverzerrten Wert der Herstellungsgemeinkosten zu ermitteln.

(81) Zur Ermittlung eines unverzerrten und angemessenen Betrags für VVG-Kosten und Gewinne stützte sich die Kommission auf die jüngsten verfügbaren Finanzdaten für 206 in der NACE-Kategorie 30.9 tätige türkische Unternehmen, wie in Erwägungsgrund 36 dargelegt. Die Kommission betrachtete den auf diese Weise ermittelten Betrag für VVG-Kosten und Gewinne im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a für die Stufe ab Werk, auf der der Normalwert rechnerisch ermittelt wurde, als angemessen.

3.4.2. *Berechnung des Normalwerts*

(82) Auf dieser Grundlage ermittelte die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung für jeden Warentyp rechnerisch den Normalwert auf der Stufe ab Werk.

(83) Zunächst ermittelte die Kommission die unverzerrten Herstellkosten. Da die ausführenden Hersteller nicht mitarbeiteten, stützte sich die Kommission auf die im Überprüfungsantrag enthaltenen Angaben des Antragstellers ([51]) zum Einsatz der einzelnen Produktionsfaktoren (Werkstoffe, Strom und Arbeit) bei der Herstellung von Elektrofahrrädern, die vor Ort bei einem der in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller überprüft wurden. Die Kommission multiplizierte den Faktoreinsatz mit den unverzerrten Stückkosten im repräsentativen Land Türkei.

([48]) EMRA | Energy Market Regulatory Authority (epdk.gov.tr) (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).
([51]) Die einschlägigen Daten wurden für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung aktualisiert und bei einem der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller vor Ort überprüft.

(84) Im Anschluss an die Ermittlung der unverzerrten Herstellkosten addierte die Kommission die Herstellungsgemeinkosten, die VVG-Kosten und den Gewinn (vgl. Erwägungsgründe 79-80). Die Herstellungsgemeinkosten wurden auf der Grundlage der vom Antragsteller bereitgestellten Daten ermittelt. Die VVG-Kosten und Gewinne wurden auf der Grundlage des Durchschnitts der Werte ermittelt, die für die 206 in der NACE-Kategorie 30.9 tätigen türkischen Unternehmen für das Jahr 2022 gemeldet wurden ([52]). Zu den unverzerrten Herstellkosten rechnete die Kommission Folgendes hinzu:

— Die Herstellungsgemeinkosten, auf die insgesamt 1 % der Herstellungseinzelkosten entfielen,

— VVG-Kosten und sonstige Kosten, auf die 5,76 % der Umsatzkosten entfielen, und

— Gewinne, die sich auf 7,37 % der Umsatzkosten beliefen, wurden auf die unverzerrten Gesamtherstellkosten angewandt.

(85) Auf dieser Grundlage berechnete die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den Normalwert auf der Stufe ab Werk.

3.5. **Ausfuhrpreis**

(86) Da die ausführenden Hersteller aus der VR China nicht mitarbeiteten, wurde der Ausfuhrpreis anhand der auf die Stufe ab Werk berichtigten CIF-Daten von Eurostat bestimmt. Somit wurde der CIF-Preis um die (See-)Fracht-, Versicherungs- und Inlandstransportkosten herabgesetzt. Die Kosten für den innerchinesischen und internationalen Transport wurden auf der Grundlage der vom Antragsteller im Überprüfungsantrag gemachten Angaben ermittelt.

3.6. **Vergleich**

(87) Die Kommission verglich den nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung rechnerisch ermittelten Normalwert mit dem vorstehend ermittelten Ausfuhrpreis auf der Stufe ab Werk. Da sowohl der Normalwert als auch der Ausfuhrpreis auf der Stufe ab Werk ermittelt wurden, waren keine Berichtigungen erforderlich.

3.7. **Dumpingspanne**

(88) Auf dieser Grundlage wurde eine bedeutende durchschnittliche Dumpingspanne festgestellt. Daher wurde der Schluss gezogen, dass das Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung anhielt.

4. **WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS DES DUMPINGS**

(89) Nachdem für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung Dumping festgestellt worden war, untersuchte die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen. Dabei wurden die folgenden zusätzlichen Faktoren analysiert: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China, das Verhältnis zwischen den Preisen von Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union sowie die Attraktivität des Unionsmarktes. Es sei daran erinnert, dass die Analyse aufgrund der mangelnden Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller sowie der chinesischen Regierung nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen durchgeführt wurde, insbesondere des Überprüfungsantrags, der GTA-Statistiken und anderer verfügbarer Informationen.

4.1. **Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China**

(90) Da die chinesische Regierung und die chinesischen ausführenden Hersteller nicht mitarbeiteten, 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.

([52]) Unternehmensabschluss-Statistiken, abrufbar unter https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

(91) Die Untersuchung ergab, dass im Elektrofahrradsektor in der VR China im Bezugszeitraum eine allgemeine Überkapazität bestand. Die Produktionskapazität ([53]) in der VR China wurde in diesem Zeitraum auf 130 Mio. Stück pro Jahr geschätzt. Darüber hinaus kann die chinesische Produktion von Standardfahrrädern leicht auf die Herstellung von Elektrofahrrädern umgestellt werden, was einer potenziellen Gesamtkapazität von mehr als 400 Mio. Stück entspricht ([54]). Den Marktinformationen des Antragstellers zufolge beliefen sich die tatsächliche Produktion und die Verkäufe von Elektrofahrrädern in der VR China auf 57 Mio. Stück pro Jahr, was auf eine geschätzte Kapazitätsreserve von 73 Mio. Stück pro Jahr im Untersuchungszeitraum der Überprüfung hindeutet ([55]). Diese Kapazitätsreserve, die fast das Fünfzehnfache des gesamten Unionsverbrauch desselben Zeitraums betrug, könnten bei einem Auslaufen der geltenden Maßnahmen in die Union umgelenkt werden.

(92) 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 Dumpingpreisen erfolgende Ausfuhr großer Mengen in die Union genutzt werden könnten.

4.2. **Attraktivität des Unionsmarktes**

(93) Den im Antrag auf Auslaufüberprüfung enthaltenen Informationen zufolge war der Unionsmarkt für Elektrofahrräder für chinesische Ausführer nach wie vor attraktiv. Seit der Ausgangsuntersuchung sind die Einfuhren aus der VR China sowohl absolut als auch relativ gesehen zurückgegangen. Seit dem Jahr 2020, als die Mengen der Einfuhren aus der VR China ihren niedrigsten Stand erreichten, stiegen die Einfuhren jedoch bedeutend an und verdoppelten sich trotz der geltenden Maßnahmen fast (siehe Tabelle 3). Der frühere Marktanteil der VR China wurde teilweise von anderen Drittländern wie Taiwan übernommen, das seine Ausfuhrmengen der überprüften Ware in die Union seit der früheren Untersuchung erhöht hat. 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 nach wie vor ein attraktiver Markt für Ausführer aus der VR China war.

(94) 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. Die vom Antragsteller im Antrag auf Auslaufüberprüfung ([56]) vorgelegten und durch die Feststellungen in dieser Untersuchung (siehe Erwägungsgrund 147) untermauerten Beweise zeigten, dass chinesische Hersteller sowohl in der Union als auch in Drittländern im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Elektrofahrräder zu sehr niedrigen Preisen (zwischen 210 EUR und 650 EUR) anboten.

(95) Selbst mit den geltenden Maßnahmen setzten sich die chinesischen Ausfuhren in die Union fort und stiegen im Bezugszeitraum sogar an und erreichten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einen Marktanteil von 4,4 %, was zeigt, dass der Unionsmarkt für chinesische ausführende Hersteller nach wie vor attraktiv ist.

(96) Angesichts 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 bei einem Auslaufen der geltenden Maßnahmen wahrscheinlich in großen Mengen zu gedumpten Preisen in die Union umlenken würden.

4.2.1. *Schlussfolgerungen*

(97) Angesichts ihrer Feststellung zum Anhalten des Dumpings im Untersuchungszeitraum der Überprüfung und zur wahrscheinlichen Steigerung der Ausfuhren im Falle des Auslaufens der Maßnahmen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass ein Außerkrafttreten der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren aus der VR China höchstwahrscheinlich dazu führen würde, dass das Dumping fortgeführt wird.

([53]) Nach Angaben des Antragstellers auf der Grundlage seiner Marktkenntnis, Informationen von den Websites einer großen Zahl chinesischer Elektrofahrradhersteller und dem Weißbuch mit dem Titel „White Paper on China's Two-Wheeled Electric Vehicle Industry", abrufbar unter https://m.thepaper.cn/baijiahao_17589803 (zuletzt abgerufen am 7. Oktober 2024). Siehe Anhang 8 des Überprüfungsantrags, verfügbar in Tron unter Tron.tdi unter der Referenz t24.000754.

([54]) Auf der Grundlage der Marktkenntnis des Antragstellers und der Websites der bekannten chinesischen Elektrofahrradhersteller, zur Verfügung gestellt in Anhang 4 des Überprüfungsantrags, abrufbar in Tron unter Tron.tdi unter der Referenz t24.000754.

([55]) Auf der Grundlage der in den Fußnoten 55 und 57 genannten Quellen. Siehe die Anhänge 8 und 9 des Überprüfungsantrags, abrufbar in Tron unter Tron.tdi unter der Referenz t24.000754.

([56]) Siehe Abschnitt 7.3 und die Anhänge 15, 17 und 18 des Überprüfungsantrags, abrufbar in Tron unter Tron.tdi unter der Referenz t24.000754. Die Beweise umfassten 19 Preisangebote chinesischer Hersteller für verschiedene Arten von Elektrofahrrädern und statistische Daten von Eurostat.

5. SCHÄDIGUNG

5.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion

(98) Die gleichartige Ware wurde im Bezugszeitraum von 67 Herstellern in der Union hergestellt. Sie bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.

(99) 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, z. B. des Berichts über die europäische Fahrradindustrie und das 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.

5.2. Unionsverbrauch

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

(101) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 2

Unionsverbrauch (in Stück)

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

Quelle: Eurostat und CONEBI.

(102) Der Gesamtverbrauch an Elektrofahrrädern in der Union stieg von rund 4,3 Mio. Elektrofahrrädern im Jahr 2020 auf 5,3 Mio. Elektrofahrräder im Jahr 2022. Design- und Leistungsverbesserungen in Verbindung mit einem stärkeren Umweltbewusstsein der Bürgerinnen und Bürger der Union haben zu einem stetigen Anstieg des Elektrofahrradverbrauchs geführt. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging der Verbrauch von Elektrofahrrädern in der Union jedoch im Vergleich zum Jahr 2022 um 346 000 Stück zurück, nachdem die Nachfrage einige Zeit nach der Aufhebung der letzten COVID-19-Maßnahmen im ersten Halbjahr 2022 zurückgegangen war.

5.3. Einfuhren aus der VR China

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

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

(104) Anschließend wurde der Marktanteil der Einfuhren ermittelt, indem die Einfuhrmengen mit dem Unionsverbrauch (vgl. Tabelle 2) verglichen wurden.

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

Tabelle 3

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	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Index	*100*	*184*	*214*	*189*

Quelle: Eurostat und CONEBI.

(106) 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.

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

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

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

Tabelle 4

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

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

Quelle: Eurostat.

(109) Die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China waren im Bezugszeitraum weiterhin äußerst 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).

(110) 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).

(111) 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 (alle übrigen Unternehmen: 62,1 %) und des Ausgleichszolls (alle übrigen Unternehmen: 17,2 %), mit angemessener Berichtigung für Zölle (6 %) und nach der Einfuhr angefallener Kosten (2 %).

(112) Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des Umsatzes der Unionshersteller der Stichprobe im UZÜ. Die Preisunterbietung reichte von 68 % bis 80 %. Ohne die Zölle betrug die Preisunterbietung 82,8 %.

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

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

(114) 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 5

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	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	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	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	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.

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

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

5.4.1. *Allgemeine Bemerkungen*

(116) 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.

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

(118) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die makroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der vom CONEBI zur Verfügung gestellten Daten. Die Daten waren auf alle Unionshersteller bezogen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Antworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf den Fragebogen.

(119) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping.

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

5.4.2. *Makroökonomische Indikatoren*

5.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 6

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	59 %	57 %	68 %	64 %
Index	*100*	*97*	*115*	*109*

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(122) 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 aufgrund der während der COVID-19-Pandemie gestiegenen Lagerbestände ein Rückgang der Produktionsmengen und -kapazitäten zu verzeichnen, da die Unionshersteller davon ausgingen, dass die Verkäufe auf hohem Niveau weiter ansteigen würden, was nicht der Fall war, da die Nachfrage nach der COVID-19-Pandemie erheblich zurückging.

5.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 7

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	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Index	*100*	*97*	*95*	*101*

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(124) Die Verkäufe stiegen im Bezugszeitraum an, insbesondere aufgrund der während der COVID-19-Pandemie erhöhten Nachfrage. Nach der Aufhebung der COVID-19-Maßnahmen ging die Nachfrage nach Elektrofahrrädern jedoch zurück, was zu niedrigeren Verkaufszahlen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung führte. Darüber hinaus wirkte sich die wirtschaftliche Lage im Jahr 2022 und im Untersuchungszeitraum der Überprüfung (höhere Stromkosten, insbesondere Inflation) nicht nur auf den Wirtschaftszweig der Union, sondern auch auf die Verbraucher, insbesondere 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 zunahm.

5.4.2.3. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 8

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.

(126) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union stieg im Bezugszeitraum um 28 % an. Der größte Teil dieses Anstiegs erfolgte zwischen 2020 und 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie. Im Jahr 2023 ging die Zahl der Beschäftigten aufgrund des Rückgangs der Produktionsmengen zurück. Die Produktivität blieb im Bezugszeitraum relativ stabil.

5.4.2.4. Wachstum

(127) Da die Verkäufe im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Vergleich zum Jahr 2022 stabil blieben, während der Verbrauch zurückging, gelang es dem Wirtschaftszweig der Union, seinen Marktanteil in diesem Zeitraum um 4,5 % zu steigern.

5.4.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

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

5.4.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

5.4.3.1. Preise und preisbeeinflussende Faktoren

(129) Die gewogenen durchschnittlichen Verkaufsstückpreise, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellten, entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 9

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.

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

5.4.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 10

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.

(132) Zwar ging die Zahl der Beschäftigten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung infolge eines Nachfragerückgangs im Vergleich zum Jahr 2022 zurück, doch stiegen die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten im Bezugszeitraum stetig an.

5.4.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 11

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.

(134) Der Anstieg der Lagerbestände war auf den Anstieg der Lagerbestände während der COVID-19-Pandemie zurückzuführen, als die Nachfrage erheblich anstieg, verbunden mit Problemen in der Lieferkette, da die Unionshersteller vermehrt Rohstoffe und Teile bestellten, um den Produktionsbedarf zu decken. Nachdem die Probleme in der Lieferkette jedoch behoben waren, erhielten die Unionshersteller mehr Rohstoffe und Teile als sie benötigten. Darauf folgte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ein Rückgang der Nachfrage nach Elektrofahrrädern im Vergleich zum Jahr 2022, wodurch die Unionshersteller am Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung sehr hohe Lagerbestände verzeichneten.

5.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 12

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

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Index	*100*	*223*	*209*	*104*
Kapitalrendite	147 %	127 %	163 %	111 %
Index	*100*	*86*	*111*	*75*

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(136) 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 waren im Bezugszeitraum nach wie vor rentabel. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität jedoch aufgrund gestiegener Kosten zurück.

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

(138) Unter Nettocashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum sank der Cashflow bedeutend und fiel im Jahr 2023 in den negativen Bereich ab. Auch die Kapitalrendite verschlechterte 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 zum Jahr 2022.

5.5. **Schlussfolgerungen zur Schädigung**

(139) Makroökonomische Indikatoren wie Unionsproduktion, Verkäufe und Beschäftigung 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 Produktionskapazität, die Verkäufe und die Beschäftigung jedoch zurück, was auf den gestiegenen Lagerbestand während der COVID-19-Pandemie, gefolgt von einem Nachfragerückgang infolge der Aufhebung der COVID-19-Maßnahmen und der veränderten Wirtschaftslage in der Union, die insbesondere durch hohe Energiekosten und Inflation gekennzeichnet war, zurückzuführen war.

(140) In Bezug auf die mikroökonomischen Indikatoren ergab die Untersuchung, dass die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Zeitraum von 2020 bis 2022 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. Auch die Kapitalrendite verschlechterte sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen.

(141) Aufgrund der vorstehenden Feststellungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass sich der Wirtschaftszweig der Union von der durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China in der Vergangenheit verursachten bedeutenden Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erholt hatte. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich jedoch eine Reihe von Schadensindikatoren, und der Wirtschaftszweig der Union geriet erneut in eine wirtschaftlich prekäre Lage. Daher prüfte die Kommission darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der ursprünglich durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China verursachten Schädigung im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen.

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

(142) 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.

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

(143) Wie bereits in Abschnitt 3.10.1 beschrieben und dargelegt, verfügen die ausführenden Hersteller in der VR China über erhebliche Kapazitätsreserven, die bei einem Auslaufen 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.

(144) Wie 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, unter anderem aufgrund der Umweltpolitik in der Union, zunehmen. Die chinesischen ausführenden Hersteller führten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf ihre wichtigsten Drittmärkte zu Preisen aus, 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 Außerkrafttretens der Maßnahmen beginnen würden, große Mengen der überprüften Ware in die Union auszuführen.

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

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

(146) Um den wahrscheinlichen Preis zu schätzen, zu dem chinesische Hersteller bei einer Ausfuhr auf den Unionsmarkt verkaufen würden, verglich die Kommission den Durchschnittspreis (auf der Stufe ab Werk) der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller mit dem entsprechenden Durchschnittspreis der überprüften Ware aus der VR China bei Ausfuhren in Drittländer wie das Vereinigte Königreich, die Türkei, Norwegen oder Serbien, für die getrennte Kennnummern für Elektrofahrräder gelten und bezüglich der keine Maßnahmen gelten.

(147) 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 lag. Im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen ist es daher wahrscheinlich, dass Einfuhren aus der VR China, wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung, in großen Mengen und zu niedrigen Preisen, die eine Schädigung verursachen würden, auf den Markt gelangen würden.

(148) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen ergibt sich der Schluss, dass die Aufhebung der Maßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem erheblichen Anstieg der gedumpten Einfuhren aus der VR China auf einem schädigenden Preisniveau führen würde. Die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union wäre daher ernsthaft gefährdet.

7. **UNIONSINTERESSE**

(149) Nach Artikel 21 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen dem Interesse der Union 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.

7.1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(150) Die Untersuchung ergab, dass sich ein Auslaufen der Maßnahmen negativ auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würde. Durch die Maßnahmen wurden erneut gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt geschaffen. Dadurch konnten neue Unternehmen in den Markt eintreten, insbesondere in den unteren und den mittleren Segmenten. Trotz der Herausforderungen, die sich aus der wirtschaftlichen Lage im Zeitraum von 2022 bis 2023 ergeben haben, 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 im Zeitraum von 2020 (3,4 Mio.) und 2023 (4,5 Mio.) um mehr als 1 Mio. an und wird voraussichtlich weiter ansteigen. Die Zahl der direkten Beschäftigten stieg von rund 3 500 im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung auf fast 11 000 im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.

(151) Ein Ende der Antidumpingmaßnahmen würde ein hohes Risiko für die Unionshersteller bedeuten, insbesondere für diejenigen, die das untere und das mittlere Elektrofahrradsegment bedienen, zu denen viele kleinere Hersteller im gesamten Wirtschaftszweig der Union gehören.

(152) Die prekäre Lage wird dadurch verschärft, dass die Herstellung von Elektrofahrrädern ein sehr kapitalintensives Geschäft ist, da zur Aufrechterhaltung der Herstellung konstant erhebliche Bestände an Fahrradteilen benötigt werden. Darüber hinaus haben die Unionshersteller in den letzten Jahren umfangreiche Investitionen in nachhaltige und umweltfreundliche Herstellungs- und Produktverbesserungen getätigt. Ein Ende der Antidumpingmaßnahmen würde die Entwicklung von praktischem technischem Fachwissen für die Anwendung von Spitzentechnologien, einschließlich von Automatisierung und neuen Werkstoffen, blockieren.

(153) Darüber hinaus ist die Elektrofahrradindustrie in der Union dem Antrag auf Auslaufüberprüfung zufolge einer der größten grünen Wirtschaftszweige mit mehr als 1 000 kleinen und mittleren Unternehmen (im Folgenden „KMU"), in denen laut dem Bericht von 2024 über die europäische Fahrradindustrie und das Marktprofil mehr als 80 000 Menschen beschäftigt sind. Zu dieser Beschäftigung gehören Arbeitsplätze in der direkten und indirekten Produktion, in vorgelagerten Wirtschaftszweigen, im Bereich des Fahrradzubehörs, bei Fahrradhändlern usw.

(154) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen liegt die Verlängerung der Maßnahmen im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

7.2. **Interesse der Montierer**

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

(156) 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. Ihr wichtigstes Vorbringen bezog sich auf die Umsetzung der Maßnahmen gegenüber Einfuhren von (konventionellen) Fahrradteilen aus China, was zu Unsicherheiten hinsichtlich der Rechtsvorschriften für die Einfuhr von Elektrofahrradteilen führe und es daher schwierig mache, Teile von Elektrofahrrädern einzuführen, für die keine Maßnahmen gelten. Die Gruppe sprach sich gegen die Verlängerung der Maßnahmen aus, hauptsächlich aufgrund der derzeitigen Schwierigkeiten bei der Einfuhr von Teilen in Verbindung mit dem Risiko einer Ausweitung der Maßnahmen auf diese Elektrofahrradteile, und argumentierte, dass die Marktüberwachung zur Prüfung der Einhaltung aller einschlägigen Vorschriften zu Einfuhren aus der VR China effizienter wäre, um gegen Einfuhren von unfair gehandelten Elektrofahrrädern aus China vorzugehen, die häufig illegal und unsicher seien.

(157) Die Kommission vertrat jedoch die Auffassung, dass es nicht realistisch ist, dass allein Marktüberwachungs- und Regulierungsmaßnahmen eine durch die Einfuhren gedumpter Elektrofahrräder aus der VR China verursachte Schädigung verhindern könnten. Auch Fragen der zollrechtlichen Durchsetzung im Zusammenhang mit der Einfuhr von Elektrofahrradteilen können ein Ende der Maßnahmen, mit denen die beabsichtigte Wirkung erzielt wurde, nicht rechtfertigen. Jedenfalls fällt die Durchsetzung von Maßnahmen nicht in den Rahmen der Untersuchung.

(158) 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.

(159) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die von der Ad-hoc-Gruppe vorgebrachten Argumente bereits in Erwägungsgrund 156 behandelt wurden. Da keine neuen Stellungnahmen zum Inhalt dieser Fragen vorgebracht wurden, wurde die in Erwägungsgrund 157 enthaltene Schlussfolgerung bestätigt.

(160) 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.

(161) 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.

(162) 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.

(163) Wie in den Erwägungsgründen 31 und 32 dargelegt, wandte die Kommission in Bezug auf die Feststellungen zum Anhalten oder erneuten Auftreten des Dumpings und der Schädigung Artikel 18 der Grundverordnung an, da die Ausführer/Hersteller aus der VR China bei der Untersuchung nicht mitarbeiteten. Folglich wurden die Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings und der Schädigung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen; dies waren insbesondere mit dem Überprüfungsantrag vorgelegte Informationen sowie Informationen, die im Verlauf der Überprüfung bei mitarbeitenden Parteien (d. h. dem Antragsteller und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern) eingeholt wurden. Alle von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegten Informationen wurden gründlich überprüft. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

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

(164) Abgesehen von der oben genannten Stellungnahme meldeten sich keine Verwender oder unabhängigen Einführer und arbeiteten an dieser Untersuchung mit, indem sie einen Fragebogen beantworteten. Auf der Grundlage der der Kommission verfügbaren Informationen stellte sie fest, dass keine Beweise vorlagen, die der Schlussfolgerung der Ausgangsuntersuchung widersprachen, dass die negativen Auswirkungen auf unabhängige Einführer nicht als unverhältnismäßig angesehen werden konnten und durch die Verfügbarkeit alternativer Bezugsquellen abgemildert wurden. Die vorteilhaften Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahmen auf den Unionsmarkt und insbesondere für den Wirtschaftszweig der Union überwogen die möglichen negativen Folgen für die übrigen Interessengruppen. In der Untersuchung wurde nämlich bestätigt, dass es neben der VR China immer mehr andere Bezugsquellen aus Drittländern gibt. Daher kam die Kommission zum Schluss, dass die Aufrechterhaltung der Maßnahmen den Verwendern und Einführern nicht unverhältnismäßig schaden würde.

7.4. **Schlussfolgerungen zum Unionsinteresse**

(165) Aufgrund der vorstehenden 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.

8. **ANTIDUMPINGMAßNAHMEN**

(166) Angesichts der Schlussfolgerungen der Kommission zum Anhalten des Dumpings, zum erneuten Auftreten der Schädigung und zum Unionsinteresse sollten die Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China aufrechterhalten werden.

(167) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Unternehmensspezifische Antidumpingzölle 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 Antidumpingzoll unterliegen, der für „alle übrigen Unternehmen“ gilt.

(168) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Antidumpingzölle und Ausnahmen 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 der vorliegenden 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.

(169) Sollten sich die Ausfuhren 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 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

(170) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Antidumpingzölle 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 Unternehmen" geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.

(171) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission ([57]) zu richten. 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 Namensänderung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Verordnung über die Namensänderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(172) Alle interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen zu empfehlen. Ferner wurde ihnen nach dieser Unterrichtung eine Frist eingeräumt, um eine Stellungnahme abzugeben.

(173) Ein Ausführer oder Hersteller, der die betroffene Ware in dem Zeitraum, der für die Festsetzung des derzeit für seine Ausfuhren geltenden Zolls herangezogen wurde, nicht in die Union ausgeführt hat, kann bei der Kommission beantragen, dass der Antidumpingzollsatz für mitarbeitende, aber nicht in die Stichprobe einbezogene Unternehmen angewandt wird. Die Kommission sollte diesem Antrag stattgeben, sofern drei Bedingungen erfüllt sind. Der neue ausführende Hersteller muss nachweisen, dass i) er die betroffene Ware in dem Zeitraum, der zur Festsetzung des für seine Ausfuhren geltenden Zolls herangezogen wurde, nicht in die Union ausgeführt hat, ii) er nicht mit einem Unternehmen verbunden ist, das die betroffene Ware in diesem Zeitraum in die Union ausgeführt hat und daher dem Antidumpingzoll unterliegt, und iii) er die betroffene Ware danach ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung dazu in erheblichen Mengen eingegangen ist.

(174) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates ([58]) 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 und am ersten Kalendertag jedes Monats geltende Zinssatz angewandt, der im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.

(175) 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 —

([57]) Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

([58]) Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 (ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren von Fahrrädern, mit Trethilfe, mit Elektrohilfsmotor, mit Ursprung in der Volksrepublik China, die derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) eingereiht werden, wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

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

Land	Unternehmen	Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
Volksrepublik China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd;	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd. und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	37,4 %	C463
	Andere in Anhang I aufgeführte, bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen (mit Ausnahme der Unternehmen, die dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen)	24,2 %	
	Andere bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen, für die der parallel erlassene Ausgleichszoll für alle übrigen in Anhang II aufgeführten Unternehmen gilt	16,2 %	
	In Anhang III aufgeführte Unternehmen, die zwar bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der ursprünglichen Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben	70,1 %	
	Alle übrigen Unternehmen	62,1 %	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.“ Bis eine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

(4) Artikel 1 Absatz 2 kann geändert werden, um neue ausführende Hersteller aus der Volksrepublik China hinzuzufügen und für sie den entsprechenden gewogenen durchschnittlichen Antidumpingzollsatz für mitarbeitende, aber nicht in die Stichprobe einbezogene Unternehmen einzuführen. Ein neuer ausführender Hersteller muss Beweise dafür vorlegen, dass

a) er die in Artikel 1 Absatz 1 beschriebenen Waren mit Ursprung in der Volksrepublik China im Zeitraum zwischen dem 1. Oktober 2016 und dem 30. September 2017 (Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung) nicht ausgeführt hat,

b) er nicht mit einem Ausführer oder Hersteller verbunden ist, der den mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen unterliegt und der an der Untersuchung, die zur Einführung des Zolls führte, mitgearbeitet hat oder hätte mitarbeiten können, und

c) er nach dem Ende des Untersuchungszeitraums der Ausgangsuntersuchung die überprüfte Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China entweder tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge in die Union eingegangen ist.

(5) Sollten die mit Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/114 der Kommission ([59]) eingeführten endgültigen Ausgleichszölle geändert oder aufgehoben werden, so werden die in Absatz 2 genannten Zölle ab Inkrafttreten dieser Verordnung um denselben Anteil erhöht, begrenzt auf die festgestellte tatsächliche Dumpingspanne oder, soweit angezeigt, die festgestellte Schadensspanne je Unternehmen.

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.

(6) 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

([59]) 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 (ABl. L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

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

ANHANG III

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