

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/1346 DER KOMMISSION

vom 8. August 2016

**zur Ausweitung des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates, geändert mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 des Rates, eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China auf die Einfuhren geringfügig veränderter manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

## 1. VERFAHREN

## 1.1. Vorausgegangene Untersuchungen und geltende Maßnahmen

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 <sup>(2)</sup> führte der Rat im Juli 2005 einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“) ein. Die Maßnahmen bestanden aus einem Antidumpingzoll in Form eines Wertzolls in Höhe von 7,6 % bis 46,7 % (im Folgenden „ursprüngliche Antidumpingmaßnahmen“).
- (2) Nach einer gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung von Amts wegen angestrebten teilweisen Interimsüberprüfung präziserte der Rat im Juli 2008 die Warendefinition der eingeführten Maßnahmen und nahm bestimmte Waren, Hochhubwagen, Stapler, Scherenhubwagen und Waagehubwagen, die sich nachweislich aufgrund ihrer Merkmale, besonderen Funktionen und Endverwendungen von manuellen Palettenhubwagen unterscheiden, von den ursprünglichen Antidumpingmaßnahmen aus <sup>(3)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 des Rates vom 18. Juli 2005 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 189 vom 21.7.2005, S. 1).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 684/2008 des Rates vom 17. Juli 2008 zur Präzisierung der Warendefinition der mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 auf Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführten Antidumpingmaßnahmen (ABl. L 192 vom 19.7.2008, S. 1).

- (3) Im Juni 2009 weitete der Rat im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung nach Artikel 13 der Grundverordnung mit der Verordnung (EG) Nr. 499/2009 <sup>(1)</sup> den mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 eingeführten endgültigen Antidumpingzoll „für alle übrigen Unternehmen“ auf die aus Thailand versandten manuellen Palettenhubwagen aus, ob als Ursprungserzeugnis Thailands angemeldet oder nicht.
- (4) Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates <sup>(2)</sup> führte der Rat im Oktober 2011 im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China ein.
- (5) Im April 2013 wurde nach einer Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 des Rates <sup>(3)</sup> die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 geändert und ein Zollsatz von 70,8 % auf alle Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China in die Union eingeführt.
- (6) Im September 2014 änderte die Kommission im Anschluss an eine Überprüfung für „neue Ausführer“ nach Artikel 11 Absatz 4 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 946/2014 der Kommission <sup>(4)</sup> die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 und führte für Einfuhren manueller Palettenhubwagen der Ningbo Logitrans Handling Equipment Co. einen unternehmensspezifischen Zollsatz von 54,1 % ein.
- (7) Die geltenden Maßnahmen bestehen in einem endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der VR China, wie in den Erwägungsgründen 5 und 6 beschrieben.

## 1.2. Antrag

- (8) Am 4. November 2015 ging bei der Kommission ein Antrag nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung ein, die mutmaßliche Umgehung der geltenden Maßnahmen zu untersuchen und die Einfuhren der zu untersuchenden Waren zollamtlich erfassen zu lassen.
- (9) Der Antrag wurde von BT Products AS, Lifter SRL und PR Industrial SRL, Unionsherstellern manueller Palettenhubwagen, eingereicht.

## 1.3. Betroffene Ware und untersuchte Ware

### 1.3.1. Betroffene Ware

- (10) Bei der von der mutmaßlichen Umgehung betroffenen Ware handelt es sich um manuelle Palettenhubwagen und wesentliche Teile davon, d. h. Chassis und Hydraulik, mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8427 90 00 und ex 8431 20 00 (TARIC-Codes 8427 90 00 19 und 8431 20 00 19) eingereiht werden. Manuelle Palettenhubwagen sind definiert als Flurförderzeuge mit einer mit Rollen ausgestatteten Hubgabel, die auf glatten, ebenen und harten Flächen zum Hantieren von Paletten eingesetzt werden und im Mitgängerbetrieb mithilfe einer schwenkbaren Deichsel von Hand geschoben, gezogen und gelenkt werden. Sie sind lediglich dafür ausgelegt, eine Last durch Pumpen mit der Deichsel so weit anzuheben, dass sie transportiert

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 499/2009 des Rates vom 11. Juni 2009 zur Ausweitung des mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 des Rates eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China auf die aus Thailand versandten Einfuhren der gleichen Ware, ob als Ursprungserzeugnis Thailands angemeldet oder nicht (ABl. L 151 vom 16.6.2009, S. 1).

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates vom 10. Oktober 2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China, ausgeweitet auf aus Thailand versandte Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon, ob als Ursprungserzeugnis Thailands angemeldet oder nicht, im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 268 vom 13.10.2011, S. 1).

<sup>(3)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 des Rates vom 22. April 2013 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine teilweise Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 112 vom 24.4.2013, S. 1).

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 946/2014 der Kommission vom 4. September 2014 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Überprüfung für „neue Ausführer“ nach Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates (ABl. L 265 vom 5.9.2014, S. 7).

werden kann; sie haben keinerlei zusätzliche Funktionen oder Verwendungen wie beispielsweise i) Lasten zu transportieren, hochzuheben oder zu lagern (Hochhubwagen), ii) Paletten übereinander zu stapeln (Stapler), iii) Lasten zu einer Arbeitsbühne hochzuheben (Scherenhubwagen) oder iv) Lasten hochzuheben und zu wiegen (Waagehubwagen).

#### 1.3.2. *Untersuchte Ware*

- (11) Bei der untersuchten Ware handelt es sich um die gleiche Ware wie im vorigen Erwägungsgrund definiert, die jedoch bei der Einfuhr mit einem sogenannten „Gewichtsanzeigesystem“ versehen ist, das aus einem nicht im Chassis integrierten Wiegemechanismus besteht, und die derzeit unter den gleichen KN-Codes wie die betroffene Ware, aber unter anderen TARIC-Codes (8427 90 00 30 und 8431 20 00 50) eingereiht wird und ihren Ursprung in der VR China hat.
- (12) Zum Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung wurde für das Gewichtsanzeigesystem eine Fehlermarge von gleich oder größer 1 % der Last definiert. Die Untersuchung ergab jedoch, dass die Genauigkeit des Gewichtsanzeigesystems kein wesentliches Merkmal zur Unterscheidung der untersuchten Ware von manuellen Palettenhubwagen darstellt. Wie in den Erwägungsgründen 54 bis 59 dargelegt, ändert der Wiegemechanismus der untersuchten Ware die wesentlichen Merkmale der untersuchten Ware, beispielsweise Bauweise und Verwendungszweck, nicht so, dass sie sich von der betroffenen Ware unterscheidet.

#### 1.4. **Einleitung**

- (13) Die Kommission kam nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten zu dem Schluss, dass genügend Anscheinsbeweise für die Einleitung einer Untersuchung nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung vorlagen, und beschloss, die mutmaßliche Umgehung der geltenden Maßnahmen zu untersuchen und die Einfuhren der untersuchten Ware zollamtlich erfassen zu lassen.
- (14) Die Einleitung der Untersuchung erfolgte mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2346 der Kommission vom 15. Dezember 2015 <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Einleitungsverordnung“).

#### 1.5. **Untersuchung**

- (15) Die Kommission setzte die Behörden der VR China, die ausführenden Hersteller in diesem Land, die bekanntermaßen betroffenen Einführer in der Union und den Wirtschaftszweig der Union über die Einleitung der Untersuchung in Kenntnis.
- (16) Den ausführenden Herstellern in der VR China und den der Kommission bekannten Einführern in der Union wurden Fragebögen zugesandt.
- (17) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Einleitungsverordnung gesetzten Frist ihren Standpunkt schriftlich darzulegen und eine Anhörung zu beantragen. Allen Parteien wurde mitgeteilt, dass bei mangelnder Bereitschaft zur Mitarbeit Artikel 18 der Grundverordnung zur Anwendung kommen könnte und die Feststellungen dann auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen würden.
- (18) Ein ausführender Hersteller in der VR China antwortete und gab eine Stellungnahme ab, beantwortete jedoch nicht den für die ausführenden Hersteller bestimmten Fragebogen. Er wurde daher als nicht mitarbeitend eingestuft (Erwägungsgrund 26).
- (19) Drei Einführer sandten der Kommission den beantworteten Fragebogen zurück.
- (20) Ein in der Union ansässiger Lieferant von Gewichtsanzeigesystemen reichte eine schriftliche Stellungnahme zu der Untersuchung ein.

<sup>(1)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/2346 der Kommission vom 15. Dezember 2015 zur Einleitung einer Untersuchung betreffend die mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 des Rates, eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China durch Einfuhren geringfügig veränderter manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur zollamtlichen Erfassung dieser Einfuhren (ABl. L 330 vom 16.12.2015, S. 43.)

- (21) Die Kommission führte Kontrollbesuche bei folgenden Unternehmen durch:
- Unionshersteller: P.R. Industrial s.r.l., 53031 Casole d'Elsa, Siena, Italien;
  - Einführer in der Union: Hyster-Yale Nederland b.v., 6541 CN Nijmegen, Niederlande.

### 1.6. Untersuchungszeitraum und Betrachtungszeitraum

- (22) Die Untersuchung betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2015. Es wurden Daten zum Untersuchungszeitraum erhoben, um u. a. die mutmaßliche Veränderung des Handelsgefüges zu untersuchen.
- (23) Detailliertere Daten wurden für den Betrachtungszeitraum vom 1. Oktober 2014 bis zum 30. September 2015 erhoben, um zu untersuchen, ob die Einfuhren die Abhilfewirkung der geltenden Antidumpingmaßnahmen untergruben und ob tatsächlich Dumping vorlag.

## 2. UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

### 2.1. Allgemeine Bemerkungen

- (24) Nach Artikel 13 Absatz 1 der Grundverordnung wurde das Vorliegen mutmaßlicher Umgehungspraktiken geprüft, indem nacheinander untersucht wurde,
- ob sich das Handelsgefüge zwischen der VR China und der Union verändert hatte,
  - ob sich diese Veränderung aus einer Praxis, einem Fertigungsprozess oder einer Arbeit ergab, für die es außer der Einführung der geltenden Antidumpingmaßnahmen keine hinreichende Begründung oder wirtschaftliche Rechtfertigung gab,
  - ob Beweise für eine Schädigung vorlagen oder dafür, dass die Abhilfewirkung der geltenden Antidumpingmaßnahmen im Hinblick auf die Preise und/oder Mengen der untersuchten Ware unterlaufen wurde,
  - und ob ermittelte Beweise für Dumping vorlagen, und zwar in Bezug auf die Normalwerte, die ursprünglich für die betroffene Ware festgestellt worden waren.

### 2.2. Mitarbeit

- (25) Keiner der bekannten ausführenden Hersteller mit Sitz in der VR China arbeitete bei der Untersuchung mit und beantragte eine Befreiung von einer etwaigen Ausweitung der geltenden Maßnahmen durch Beantwortung des übersandten Fragebogens.
- (26) Wie in Erwägungsgrund 18 ausgeführt, übermittelte Noblelift nach Einleitung der Untersuchung zwar eine Stellungnahme, beantwortete den Fragebogen aber nicht und wurde daher als nicht mitarbeitend im Sinne des Artikels 18 der Grundverordnung eingestuft.
- (27) Daher konnte die Kommission die Art der mutmaßlichen Umgehung nicht direkt an der Quelle prüfen.
- (28) Folglich mussten die Feststellungen betreffend die Beurteilung der mutmaßlichen Umgehung, wie in Erwägungsgrund 24 dargestellt, nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.
- (29) Die für die Feststellungen verwendeten Informationen stammten daher von mitarbeitenden Einführern, aus Eurostat-Statistiken und aus dem Antrag. Die eingegangene Stellungnahme des ausführenden Herstellers wurde, soweit angezeigt, ebenfalls berücksichtigt.

### 2.3. Veränderung des Handelsgefüges

- (30) Aufgrund der mangelnden Bereitschaft der ausführenden Hersteller zur Mitarbeit wurden die Einfuhrmengen anhand von Eurostat-Statistiken und der Informationen der drei mitarbeitenden Einführer und der Antragsteller ermittelt.
- (31) Die für die Untersuchung der Veränderung des Handelsgefüges herangezogenen Daten basieren auf den Einfuhren der kompletten Wagen. Die geltenden Antidumpingmaßnahmen betreffen manuelle Palettenhubwagen und wesentliche Teile davon, d. h. Chassis und Hydraulik. Eurostat zufolge sind die Einfuhren der sogenannten wesentlichen Teile aus der VR China in die Union vernachlässigbar bzw. gar nicht vorhanden.
- (32) Der TARIC-Code, unter dem die untersuchte Ware eingeführt wurde, umfasste auch Einfuhren anderer Wagentypen, d. h. Waagehubwagen, Hochhubwagen, Stapler und Scherenhubwagen, die sich von der betroffenen Ware unterscheiden.
- (33) Die Tabelle enthält die Einfuhrmengen manueller Palettenhubwagen und „anderer Karren“ einschließlich der untersuchten Ware im Untersuchungszeitraum ausgehend von Eurostat-Daten.

Tabelle 1

Einfuhren in die EU (Stück)	2011	2012	2013	2014	Betrachtungszeitraum
Manuelle Palettenhubwagen	573 400	575 607	236 340	113 753	96 115
<i>Index</i>	100	100	41	20	17
Andere Karren	231 949	217 045	161 542	275 632	355 844
<i>Index</i>	100	94	70	119	153

Quelle: Eurostat.

- (34) Demzufolge gingen die Einfuhren manueller Palettenhubwagen im Untersuchungszeitraum um mehr als 80 % zurück. Der stärkste Rückgang (um 60 %) fand von 2012 bis 2013 statt. Diese Entwicklung setzte sich in den Folgejahren fort, war jedoch weniger stark ausgeprägt.
- (35) Der Rückgang im Jahr 2013 erfolgte nach dem Abschluss der in Erwägungsgrund 5 genannten Interimsüberprüfung vom April 2013, die zu einer Erhöhung des Antidumpingzolls auf manuelle Palettenhubwagen aus der VR China auf einen einheitlichen landesweiten Zoll in Höhe von 70,8 % führte.
- (36) Im Gegensatz dazu stiegen die Einfuhren „anderer Karren“ einschließlich der untersuchten Ware im Jahr 2014 und im Betrachtungszeitraum im Vergleich zum Beginn des Untersuchungszeitraums um mehr als 50 % an. Diese Veränderung des Handelsgefüges fand größtenteils zeitgleich mit dem erheblichen Rückgang der Einfuhren manueller Palettenhubwagen statt.
- (37) Obwohl die Einfuhrmenge der untersuchten Ware anhand der Eurostat-Statistiken nicht ermittelt werden konnte, deuteten die bei der Untersuchung eingeholten Informationen stark darauf hin, dass dieser Anstieg der Einfuhren „anderer Karren“ tatsächlich einem Anstieg der Einfuhren der untersuchten Ware zuzuschreiben war.
- (38) Erstens fielen der erhebliche Rückgang der Einfuhren manueller Palettenhubwagen und der deutliche Anstieg der Einfuhren „anderer Karren“ einschließlich der untersuchten Ware mit der wesentlichen Erhöhung des Antidumpingzolls im Jahr 2013 zusammen.

- (39) Zweitens übermittelten die Antragsteller Informationen, wonach mehrere Einführer kurz nach der Erhöhung des Antidumpingzolls bei den deutschen und tschechischen Zollbehörden verbindliche Zolltarifauskünfte beantragten und verlangten, die untersuchte Ware unter den TARIC-Code für „andere Karren“ einzureihen, für die der Antidumpingzoll nicht gilt. Die Einreichung solcher Anträge unmittelbar nach der Erhöhung der Antidumpingzölle deutet darauf hin, dass die Anträge nur zur Umgehung der höheren Antidumpingzölle gestellt wurden.
- (40) Da drittens in den Eurostat-Statistiken die Einfuhren der untersuchten Ware nicht separat ausgewiesen werden, basierte die Untersuchung der Veränderung des Handelsgefüges ebenfalls auf den von den drei mitarbeitenden Einführern bereitgestellten Informationen.
- (41) Auf die drei mitarbeitenden Einführer entfielen zwischen 2 % und 7 % der Einfuhren der untersuchten Ware und der anderen Karren gemessen an der Gesamtmenge der von Eurostat verzeichneten „anderen Karren“ sowie zwischen 1 % und 6 % der Gesamteinfuhren manueller Palettenhubwagen und „anderer Karren“ im Betrachtungszeitraum.
- (42) Die Einfuhren dieser Einführer entwickelten sich im Untersuchungszeitraum wie folgt:

Tabelle 2

Einfuhren der mitarbeitenden Einführer aus der VR China (Index)	2011	2012	2013	2014	Betrachtungszeitraum
Betroffene Ware	100	111	31	2	4
Untersuchte Ware	100	350	2 800	97 133	100 500
Andere Karren	100	82	71	93	103

Quelle: Antworten des Einführer-Fragebogens.

- (43) Die von den mitarbeitenden Einführern übermittelten Informationen bestätigen, dass die Einführer die Käufe der untersuchten Ware aus der VR China im Untersuchungszeitraum steigerten und die Einfuhren manueller Palettenhubwagen im gleichen Zeitraum zurückgingen. Zwar wurden Einfuhren der untersuchten Ware bereits 2011 und 2012 getätigt, nachdem die Maßnahmen aufgrund der Ergebnisse der in Erwägungsgrund 4 genannten Auslaufüberprüfung ausgeweitet worden war, im Jahr 2013 nach der Erhöhung des Antidumpingzollsatzes stiegen sie aber in stärkerem Maße an. Der stärkste Anstieg war 2014 zu verzeichnen, als die Einfuhren das Niveau des Jahres 2011 deutlich übertrafen, und im Betrachtungszeitraum intensivierte sich der Anstieg ein weiteres Mal. Gleichzeitig wurden 2014 und im Untersuchungszeitraum fast keine manuellen Palettenhubwagen mehr eingeführt. Diese Entwicklung beobachtete auch Eurostat, das den größten Anstieg der Einfuhren „anderer Karren“ ebenfalls im Jahr 2014 verzeichnete.
- (44) Im Gegensatz dazu änderten sich die Einfuhrmengen der „anderen Karren“ ausgenommen der untersuchten Ware kaum (um 3 % im Untersuchungszeitraum), und deren Gesamtstückzahl blieb im Vergleich zu den Einfuhren der untersuchten Ware sehr gering (siehe Erwägungsgrund 33).
- (45) Wie in den Erwägungsgründen 52 bis 59 festgestellt wird, weist viertens die untersuchte Ware dieselben wesentlichen Merkmale und Endverwendungen auf wie manuelle Palettenhubwagen und ist folglich austauschbar, während alle anderen Karren unterschiedlichen Verwendungszwecken dienen und nicht gegen manuelle Palettenhubwagen ausgetauscht werden können.
- (46) Daraus wurde der Schluss gezogen, dass der von Eurostat beobachtete Anstieg der Einfuhren „anderer Karren“ auf den Anstieg der Einfuhren der untersuchten Ware zurückzuführen war. Ausgehend von den Einfuhrdaten erhöhte sich die eingeführte Stückzahl der untersuchten Ware zwischen 2013 und 2014 um schätzungsweise 110 000, was einem Anstieg um rund 70 % entspricht, und zwischen 2014 und dem Betrachtungszeitraum war ein weiterer Anstieg um mehr als 80 000 Stück bzw. rund 30 % zu verzeichnen. In den Jahren vor dem Untersuchungszeitraum waren die Einfuhren hingegen eher rückläufig.
- (47) Aufgrund der mangelnden Bereitschaft der chinesischen ausführenden Hersteller zur Mitarbeit wurde daher abschließend festgestellt, dass eine Veränderung des Handelsgefüges im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung stattgefunden hat.

## 2.4. Art der Umgehung

- (48) Die Antragsteller behaupteten, die Umgehungspraxis bestehe in der Einfuhr geringfügig veränderter Waren, indem einfach ein Gewichtsanzeigesystem beigefügt werde, das nicht im Chassis integriert sei und eine Fehlermarge von gleich oder größer als 1 % der Last aufweise. Diese Waren würden bei der Einfuhr fälschlicherweise als Waagehubwagen deklariert.
- (49) Die Antragsteller machten geltend, dass die untersuchte Ware sich von Waagehubwagen unterscheide, da ihr Wiegemechanismus nicht so hoch entwickelt sei wie der Mechanismus der Waagehubwagen und keine genauen Ergebnisse liefere. Außerdem würden sich beide Waren in der Bauweise erheblich unterscheiden.

### 2.4.1. Waagehubwagen

- (50) Entsprechend der Präzisierung der Warendefinition, bei der bestimmte Waren einschließlich Waagehubwagen ausgenommen wurden (siehe Erwägungsgrund 2), ergab die Untersuchung, dass bei Waagehubwagen eine Waage im Chassis, d. h. in den Gabeln, eingebaut ist. Die Wiegevorrichtung eines Waagehubwagens besteht folglich aus hochpräzisen Lastsensoren (Zellen), die sich in den Gabeln befinden. Die Gabeln bestehen somit aus zwei Teilen. Die Sensoren sind im unteren Teil eingebaut und angeordnet. Der obere Teil drückt auf die Sensoren. Dieser Mechanismus ermöglicht eine genaue und präzise Messung des auf den Gabeln lastenden Gewichts.
- (51) Das Gerät ist anfällig und muss regelmäßig kalibriert werden. Anders als bei der betroffenen Ware und der untersuchten Ware ist das System nicht für das intensive Heben und Bewegen von Lasten ausgelegt, da die Wiegevorrichtung ansonsten Schaden nehmen würde. Darüber hinaus müssen die Nutzer von Waagehubwagen, anders als die Nutzer der betroffenen Ware und der untersuchten Ware, besonders geschult werden.

### 2.4.2. Untersuchte Ware

- (52) Die Untersuchung hat ergeben, dass die untersuchte Ware im Wesentlichen dieselbe Bauweise und denselben Verwendungszweck aufweist wie manuelle Palettenhubwagen, die definiert sind als Flurförderzeuge mit einer mit Rollen ausgestatteten Hubgabel, die auf glatten, ebenen und harten Flächen zum Hantieren von Paletten eingesetzt werden und im Mitgängerbetrieb mithilfe einer schwenkbaren Deichsel von Hand geschoben, gezogen und gelenkt werden. Sie sind lediglich dafür ausgelegt, eine Last durch Pumpen mit der Deichsel so weit anzuheben, dass sie transportiert werden kann.
- (53) Die untersuchte Ware ist zusätzlich mit einer (mechanischen oder elektronischen) Wiegevorrichtung ausgestattet. Diese ist jedoch nicht im Chassis integriert, und die Gabeln bestehen genau wie bei der betroffenen Ware aus nur einem Teil. Die Wiegevorrichtung ist vielmehr direkt auf dem manuellen Palettenhubwagen angebracht und kann abgenommen werden, ohne dass sich dessen Bauweise oder Verwendungszweck ändert. Ohne die Wiegevorrichtung lässt sich die untersuchte Ware nicht von manuellen Palettenhubwagen unterscheiden und kann für genau dieselben Zwecke verwendet werden wie manuelle Palettenhubwagen.
- (54) Andererseits zeigt die Wiegevorrichtung der untersuchten Ware das Gewicht nur ungefähr an und weist in manchen Fällen eine erhebliche Fehlermarge auf. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Genauigkeit der Wiegevorrichtung, anders als zum Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung behauptet, kein wesentliches Unterscheidungsmerkmal der untersuchten Ware gegenüber der betroffenen Ware darstellt. Selbst mit einem genauen Gewichtsanzeigesystem weist die untersuchte Ware hinsichtlich der Bauweise und des Verwendungszwecks dieselben Merkmale wie manuelle Palettenhubwagen auf.
- (55) Dies steht im Widerspruch zu den wesentlichen Merkmalen von Waagehubwagen, die, wie bereits erläutert, über hoch entwickelte und kostspielige Wiegevorrichtungen im Chassis (nämlich den Gabeln) verfügen und daher auch einen anderen Aufbau der Gabeln erfordern. Die Wiegevorrichtungen der Waagehubwagen lassen sich nicht abnehmen und liefern genaue und exakte Werte. Auch hinsichtlich der Technik und des Fertigungsprozesses unterscheiden sich Waagehubwagen deutlich von der untersuchten Ware.

- (56) Die Untersuchung hat ergeben, dass zwei verschiedene Wiegevorrichtungen — mechanische und elektronische — existieren. Bei der elektronischen Variante wird das Gewicht offenbar genauer angezeigt als bei der mechanischen.
- (57) Der ausführende Hersteller, der nach der Einleitung der Untersuchung eine Stellungnahme abgab, machte geltend, dass die von ihm ausgeführten manuellen Palettenhubwagen mit einem im Chassis integrierten patentierten elektronischen Wiegemechanismus ausgestattet seien. Dieser verfüge über eine „gute Wiegegenauigkeit“ und werde den Bedürfnissen der Kunden gerecht. Darüber hinaus sei die Definition der Wiegegenauigkeit bei der Einleitung der Untersuchung — eine Fehlermarge von gleich oder größer 1 % der Last — nicht sachgerecht, da sie nur auf die „Last“ abstelle, obwohl eine Wiegegenauigkeit erst bei Lasten von mindestens 100 kg erzielt werden könne.
- (58) Aufgrund dieser Tatsache solle die Definition der untersuchten Ware so geändert werden, dass sie nur auf „mechanische Wiegemechanismen“ abstelle, ferner solle die Marge von 1 % gestrichen werden.
- (59) Im Gegensatz zu den Behauptungen war der Wiegemechanismus jedoch nur auf dem manuellen Palettenhubwagen angebracht und nicht in dessen Chassis, also den Gabeln eingebaut. Er könnte somit separat vermarktet werden. Auch wenn er das Gewicht in der Tat genauer anzeigte als mechanische Wiegevorrichtungen, bleibt die Tatsache bestehen, dass die Bauweise der von diesem Unternehmen ausgeführten Wagen denen der manuellen Palettenhubwagen entspricht. Daher wurde der Schluss gezogen, dass dieser Mechanismus die wesentlichen Merkmale der manuellen Palettenhubwagen nicht ändert und nicht unter die Definition der untersuchten Ware fällt.

#### 2.4.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen von Umgehungspraktiken

- (60) Die Untersuchung hat ergeben, dass die untersuchte Ware sich eindeutig von Waagehubwagen unterscheiden lässt, da sie nicht über dieselben wesentlichen Merkmale oder Endverwendungen verfügt. Beide Waren können nicht gegeneinander ausgetauscht werden.
- (61) Vielmehr weist die untersuchte Ware dieselben wesentlichen Merkmale und Endverwendungen auf wie manuelle Palettenhubwagen. Die zusätzliche Wiegevorrichtung ändert nichts an deren Merkmalen und kann mitunter auch abgenommen werden. Beide Erzeugnisse erfüllen im Wesentlichen denselben Verwendungszweck, nämlich das Heben von Lasten zu Transportzwecken, und die Funktion der Gewichtsanzeige wurde nicht als wesentliches Merkmal angesehen.
- (62) Es kann folglich der Schluss gezogen werden, dass die Umgehungspraxis in der Einfuhr der untersuchten Ware besteht.

#### 2.5. Fehlen einer hinreichenden Begründung oder wirtschaftlichen Rechtfertigung

- (63) Wie in den Erwägungsgründen 34 bis 46 dargelegt, hat die Praxis seit der Einführung des höheren Zolls im Jahr 2013 deutlich zugenommen. Da die untersuchte Ware und manuelle Palettenhubwagen als austauschbar anzusehen sind, hat diese Praxis keine andere offensichtliche wirtschaftliche Rechtfertigung als die Umgehung des Antidumpingzolls.
- (64) Die Antragsteller lieferten Hinweise darauf, dass die Einfuhren der untersuchten Ware lediglich der Umgehung der Zölle dienen sollten. Sie verwiesen dabei auf die Tatsache, dass ein Ausführer die untersuchte Ware in einer Broschüre als „frei von Erweiterungen“ anpries und ein anderer ausführender Hersteller empfahl, die Wiegevorrichtung nach der Einfuhr abzunehmen.
- (65) Der ausführende Hersteller, der eine Änderung des Definitionsbereichs der untersuchten Ware forderte (siehe Erwägungsgrund 58), führte ferner aus, dass der von ihm ausgeführte Warentyp vor der Erhöhung des Antidumpingzolls entwickelt und ausgeführt worden sei und kein Anreiz für eine Umgehung des Zolls bestanden habe. Außerdem sei auf den von ihm ausgeführten Warentyp nur ein kleiner Teil aller Ausfuhren der untersuchten Ware entfallen, was er allerdings nicht mit Beweisen untermauerte, da er den Fragebogen nicht beantwortete und es daher nicht möglich war, die Ausfuhrmengen und -daten dieser Ausfuhren zu ermitteln und zu prüfen.



- (66) Anhand der von den mitarbeitenden Einführern bereitgestellten Informationen lässt sich zwar feststellen, dass mit der Einfuhr der untersuchten Ware vor 2013 begonnen worden war. Zu einem wesentlichen Anstieg kam es aber erst nach der Erhöhung des Antidumpingzolls im Jahr 2013. Aus diesem Sachverhalt lässt sich schließen, dass sich das Handelsgefüge erst nach 2013 veränderte. Für diese Veränderung des Handelsgefüges gab es außer der Einführung des Zolls keine andere offensichtliche wirtschaftliche Rechtfertigung.
- (67) Ein Einführer manueller Palettenhubwagen und der untersuchten Ware und ein Lieferant von bei der untersuchten Ware verwendeten Gewichtsanzeigesystemen machten geltend, dass es einen Markt für Wagen mit dieser Art von Gewichtsanzeigesystem gebe, das eine geringere Genauigkeit aufweise und für gewisse spezifische Zwecke (z. B. Prüfung der Last von Abfällen, Verhinderung der Überfrachtung von Lastkraftwagen, Großhändler in bestimmten Branchen) verwendet werde, für die eine reine Schätzung des Gesamtgewichts ausreiche.
- (68) Die Tatsache, dass mit der Einfuhr der untersuchten Ware erst nach der Erhöhung des Antidumpingzolls begonnen wurde und dass die Einfuhren manueller Palettenhubwagen im gleichen Zeitraum erheblich zurückgingen und im Betrachtungszeitraum beinahe gar nicht existent waren, beweist allerdings, dass die Einfuhren der untersuchten Ware keinen neuen Markt bedienen, sondern in der Tat größtenteils die Einfuhren manueller Palettenhubwagen ersetzen. Das zeitliche Zusammenfallen mit der Erhöhung des Antidumpingzolls zeigt, dass mit der verstärkten Einfuhr der untersuchten Ware tatsächlich der Antidumpingzoll umgangen werden sollte. Dieses Argument musste daher zurückgewiesen werden.

#### **2.6. Untergrabung der Abhilfewirkung des Zolls im Hinblick auf den Preis und/oder die Mengen der gleichartigen Ware**

- (69) Wie in Erwägungsgrund 46 dargelegt, stiegen die Einfuhren der untersuchten Ware von 2013 bis 2014 um schätzungsweise 110 000 Stück bzw. um rund 70 %; von 2014 bis zum Betrachtungszeitraum war dann ein weiterer Anstieg um mehr als 80 000 Stück bzw. rund 30 % zu verzeichnen. Diese Zunahmen wurden als wesentlich angesehen. Insgesamt machten sie rund 42 % aller im Betrachtungszeitraum eingeführten Wagen aus. Darüber hinaus entfielen auf „andere Karren“ 2011 rund 30 % aller aus der VR China eingeführten Wagen, während dieser Prozentsatz im Betrachtungszeitraum auf rund 79 % stieg.
- (70) Um festzustellen, ob die Abhilfewirkung des Zolls im Hinblick auf die Preise untergraben wurde, wurde nach Artikel 13 Absatz 1 der Grundverordnung geprüft, ob die Einfuhrpreise der untersuchten Ware den bei vorausgegangenen Untersuchungen ermittelten nicht schädigenden Zielpreis des Wirtschaftszweigs der Union unterboten. Im Rahmen der in Erwägungsgrund 4 genannten letzten Auslaufüberprüfung von 2011 wurde der nicht schädigende Preis gegenüber der ursprünglichen Untersuchung neu berechnet. Dieser Zielpreis wurde beim Vergleich mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausfuhrpreis aus der VR China im Betrachtungszeitraum herangezogen, wobei Letzterer anhand der von den mitarbeitenden Einführern vorgelegten Informationen bestimmt wurde. Dieser Vergleich ergab eine erhebliche Zielpreisunterbietung im Betrachtungszeitraum.
- (71) In Anbetracht der obigen Ausführungen und der erheblichen Ausfuhrmengen der untersuchten Ware im Betrachtungszeitraum wurde daher der Schluss gezogen, dass die Abhilfewirkung der geltenden Maßnahmen sowohl im Hinblick auf die Mengen als auch auf die Preise untergraben wird.

#### **2.7. Beweise für Dumping im Verhältnis zu dem früher festgestellten Normalwert**

- (72) Der Normalwert der betroffenen Ware wurde zuletzt bei der in Erwägungsgrund 5 genannten Interimsüberprüfung von 2013 ermittelt.
- (73) Um festzustellen, ob im Betrachtungszeitraum Dumping vorlag, wurden die durchschnittlichen Einfuhrpreise der untersuchten Ware der mitarbeitenden Einführer mit dem bei der Interimsüberprüfung ermittelten Normalwert der betroffenen Ware verglichen.
- (74) Die Einfuhrpreise wurden ausgehend von Informationen der mitarbeitenden Einführer auf die Stufe ab Werk berichtigt. Außerdem erfolgte eine Bereinigung der Einfuhrpreise um die Unterschiede bei den physikalischen Eigenschaften — also die in die manuellen Palettenhubwagen eingebaute Wiegevorrichtung.

- (75) Der Vergleich ergab ein erhebliches Dumping. Der Vergleich der aktuellen Preise der Einfuhren der untersuchten Ware aus der VR China mit dem zuvor ermittelten Normalwert, wie nach Artikel 13 Absatz 1 der Grundverordnung erforderlich, zeigte dies deutlich.

### 3. MASSNAHMEN

- (76) In Anbetracht der vorstehenden Feststellungen wurde der Schluss gezogen, dass der endgültige Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China durch die Einfuhren geringfügig veränderter manueller Palettenhubwagen mit einem eingebauten, aber nicht im Chassis (den Gabeln) integrierten Gewichtsanzeigesystem mit Ursprung in der VR China umgangen wird.
- (77) Nach Artikel 13 Absatz 1 der Grundverordnung sollten die geltenden Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China daher auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China ausgeweitet werden, die mit einem „Gewichtsanzeigesystem“ ausgestattet sind, das aus einem nicht im Chassis integrierten Wiegemechanismus besteht.
- (78) Nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung, wonach ausgeweitete Maßnahmen für Waren zu gelten haben, die bei der Einfuhr in die Union nach Maßgabe der Einleitungsverordnung zollamtlich erfasst wurden, sollte der Antidumpingzoll auf die entsprechenden in die Union getätigten Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China ausgeweitet werden, die mit einem „Gewichtsanzeigesystem“ ausgestattet sind, das aus einem nicht im Chassis integrierten Wiegemechanismus besteht.

### 4. ANTRÄGE AUF BEFREIUNG

- (79) Da die chinesischen ausführenden Hersteller keine Anträge stellten, wurde keine Befreiung gewährt.

### 5. UNTERRICHTUNG

- (80) Alle interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, die zu den vorstehenden Schlussfolgerungen geführt haben, und erhielten die Möglichkeit zur Stellungnahme. Es gingen keine Stellungnahmen ein.
- (81) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung eingerichteten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

(1) Der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 eingeführte endgültige Antidumpingzoll auf Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon, d. h. Chassis und Hydraulik, mit Ursprung in der Volksrepublik China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8427 90 00 (TARIC-Codes 8427 90 00 11 und 8427 90 00 19) und ex 8431 20 00 (TARIC-Codes 8431 20 00 11 und 8431 20 00 19) eingereiht werden, wird auf dieselbe Ware ausgeweitet, die bei der Einfuhr mit einem sogenannten „Gewichtsanzeigesystem“ ausgestattet ist, das aus einem nicht im Chassis integrierten Wiegemechanismus besteht, und die derzeit unter den TARIC-Codes 8427 90 00 30 und 8431 20 00 50 eingereiht wird.

(2) Der nach Absatz 1 dieses Artikels ausgeweitete Zoll wird auf die nach Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2346 sowie nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/1036 zollamtlich erfassten Einfuhren von manuellen Palettenhubwagen und wesentlichen Teile davon, d. h. Chassis und Hydraulik, in die Union erhoben.

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

*Artikel 2*

(1) Anträge auf Befreiung von dem mit Artikel 1 ausgeweiteten Zoll sind schriftlich in einer Amtssprache der Europäischen Union zu stellen und von einer bevollmächtigten Person des antragstellenden Unternehmens zu unterzeichnen. Der Antrag ist an die folgende Adresse zu senden:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Handel  
Direktion H  
Büro CHAR 04/039  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

(2) Nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/1036 kann die Kommission beschließen, die Einfuhren von Unternehmen, die die mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 eingeführten Antidumpingmaßnahmen nicht umgehen, von dem mit Artikel 1 ausgeweiteten Zoll zu befreien.

*Artikel 3*

Die Zollbehörden werden angewiesen, die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach Artikel 2 der Verordnung (EU) 2015/2346 einzustellen.

*Artikel 4*

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 8. August 2016

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

---