

**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**

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 7,

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

**1.2. Zollamtliche Erfassung der Einfuhren**

- (5) Am 31. Januar 2018 beantragte der Antragsteller gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung die zollamtliche Erfassung von Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China. Am 3. Mai 2018 veröffentlichte die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 <sup>(4)</sup> (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China ab 4. Mai 2018.
- (6) Als Antwort auf den Antrag auf zollamtliche Erfassung reichten die interessierten Parteien Stellungnahmen ein, die in der Erfassungsverordnung berücksichtigt wurden. Die Kommission bestätigt, dass die Antragsteller hinreichende Beweise vorgelegt haben, welche die Notwendigkeit einer zollamtlichen Erfassung rechtfertigen. Die Einfuhren aus der VR China sowie die Marktanteile des Landes haben stark zugenommen. Die Vorbringen wurden deshalb zurückgewiesen.

**1.3. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum**

- (7) Die Dumping- und Schadensuntersuchung erstreckte sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“). Die Untersuchung der für die Schadensermittlung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

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

<sup>(2)</sup> ABl. C 353 vom 20.10.2017, S. 19.

<sup>(3)</sup> ABl. C 440 vom 21.12.2017, S. 22.

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

#### 1.4. Interessierte Parteien

- (8) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um bei der Untersuchung mitarbeiten zu können. Ferner unterrichtete die Kommission gezielt die Antragsteller, andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die Behörden der VR China sowie ihr bekannte Einführer über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (9) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zu der Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.
- (10) In der Einleitungsbekanntmachung teilte die Kommission den interessierten Parteien mit, dass sie vorläufig die Schweiz als Drittland mit Marktwirtschaft (im Folgenden „Vergleichsland“) im Sinne des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung ausgewählt habe. Die interessierten Parteien hatten die Möglichkeit, Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.
- (11) Einige der den Antrag unterstützenden interessierten Parteien stellten einen Antrag auf vertrauliche Behandlung ihrer Identität aus Angst vor Vergeltungsmaßnahmen, da sie bestimmte Teile ihrer Elektrofahrräder in der VR China beziehen. Die Kommission hat ihren Anträgen nach Prüfung der vorgebrachten Argumente stattgegeben.
- (12) Die chinesische Handelskammer für die Ein- und Ausfuhr von Maschinen und Elektronikzeugnissen (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic products — im Folgenden „CCCME“) und die Gemeinschaft der europäischen Einführer von Elektrofahrrädern (Collective of European Importers of Electric Bicycles — im Folgenden „CEIEB“), die beide mehrere interessierte Parteien vertreten, reichten nach der Einleitung des Verfahrens Stellungnahmen ein.
- (13) Nach Ansicht der CCCME sind die Gründe, aus denen die Kommission dem Antrag auf vertrauliche Behandlung der Identität einiger der den Antrag unterstützenden interessierten Parteien stattgab, unzureichend und unbegründet. Die CCCME brachte vor, dass einige der Mitglieder des Wirtschaftszweigs der Union komplette Elektrofahrräder aus der VR China einführen und folglich auf der Grundlage des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung aus der Gruppe der Mitglieder des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen werden können. Sie wies ferner darauf hin, dass die vertrauliche Behandlung der Identität einiger der interessierten Parteien dazu führe, dass die ausführenden Hersteller deren Position im vorliegenden Fall nicht angemessen prüfen können.
- (14) In ähnlicher Weise führte die CEIEB an, dass der Antrag weder eine Liste aller bekannten Unionshersteller der gleichartigen Ware noch Angaben in Bezug auf das Volumen und den Wert der von diesen Herstellern hergestellten Waren enthalte. Die Kommission wies dieses Vorbringen zurück. Der Antrag enthält eine Liste der bekannten Unionshersteller <sup>(1)</sup> sowie das Gesamtvolumen ihrer Produktion <sup>(2)</sup>. Die CEIEB war daher in der Lage, die Liste der bekannten Unionshersteller der gleichartigen Ware zu bewerten.
- (15) Diese Informationen erlaubten es der CEIEB festzustellen, dass zwei der Unternehmen, die als Unionshersteller aufgeführt sind, die untersuchte Ware auch aus dem betroffenen Land einführen. Es ist folglich klar, dass die CEIEB diesbezüglich die eigenen Verteidigungsrechte vollumfänglich wahrnehmen konnte. Die Einwände wurden daher zurückgewiesen.
- (16) Die CCCME führte ferner an, der Antrag enthalte nicht genug Beweise, um zur Einleitung einer Untersuchung zu führen. Die CCCME nannte diesbezüglich vier Gründe:
- (17) Erstens sollten die Einfuhrdaten, die auf chinesischen Ausfuhrstatistiken basieren, die bei den chinesischen Zollbehörden eingeholt wurden, sowie die vorgenommenen Berichtigungen zum Herausfiltern der untersuchten Ware nicht vertraulich behandelt werden und die Kommission sollte deren Quelle gebührend prüfen.
- (18) Zweitens seien bestimmte im Antrag enthaltene Informationen, wie beispielsweise die vermeintlichen Überkapazitäten im betroffenen Wirtschaftszweig in der VR China, irreführend, da sie sich nicht nur auf den Sektor der Elektrofahrräder, sondern auf den Sektor der Elektrofahrräder und der Fahrräder beziehen. Auch der Wert des Unionsmarktes für Elektrofahrräder sei überbewertet, da er alle Leichtelektrofahrzeuge und nicht nur Elektrofahrräder umfasst.
- (19) Drittens seien die im Antrag enthaltenen Ausführungen in Bezug auf die Subventionierung unbegründet und machten eine eigene Antisubventionsuntersuchung erforderlich.

<sup>(1)</sup> Siehe Antrag, Anhang 10.

<sup>(2)</sup> Siehe Antrag, Anhang 9.

- (20) Viertens enthalte der Antrag laut der CCCME eine Reihe unbegründeter Behauptungen, die für den Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder in der VR China nachteilig seien, wonach die Unionshersteller die innovationstreibenden Kräfte der Branche seien, während die chinesischen Hersteller lediglich den Status quo der in der Union entwickelten Technologie der Elektrofahrräder replizierten.
- (21) Die Kommission führte eine Überprüfung des Antrags nach Artikel 5 der Grundverordnung durch und kam zu dem Schluss, dass die Anforderungen für die Einleitung einer Untersuchung erfüllt waren, dass also die Richtigkeit und Stichhaltigkeit der vom Antragsteller vorgelegten Beweise ausreichten. Gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Grundverordnung muss der Antrag die Informationen zu den darin aufgeführten Punkten enthalten, die dem Antragsteller üblicherweise zur Verfügung stehen. Auf der Grundlage der vorgelegten Nachweise kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Anforderung erfüllt ist.
- (22) In Bezug auf das Argument der chinesischen Einfuhren verweist die Kommission auf Abschnitt 3.2 der Registrierungsverordnung und auf Abschnitt 4.3 der vorliegenden Verordnung, in denen dieses Argument hinreichend berücksichtigt wird.
- (23) Was den Einwand zu den Überkapazitäten angeht, ist es in der Tat sachdienlich, die Überkapazitäten für Elektrofahrräder und Fahrräder gemeinsam zu prüfen, da Produktionskapazitäten für Fahrräder mit geringen Kosten bzw. geringem Aufwand (siehe Erwägungsgrund 172) in solche für Elektrofahrräder verwandelt werden können und Nachweise dafür vorliegen, dass Unternehmen, die beide Waren herstellen, dies regelmäßig tun.
- (24) Zu den Vorbringen hinsichtlich der mutmaßlichen Subventionierung auf dem chinesischen Markt ist anzumerken, dass die Kommission am 21. Dezember 2017 eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China in die Union einleitete; diese stellt eine gesonderte Untersuchung dar. Diese Untersuchung dauert noch an.
- (25) Was schließlich die Argumente im Zusammenhang mit Innovation und Nachbildung betrifft, so hatte die Stichhaltigkeit der unter Punkt 4 genannten Behauptungen keine Bedeutung für die Beurteilung der Kommission, die der Einleitung des Verfahrens zugrunde lag, da sie nicht unter die zu diesem Zweck berücksichtigten Faktoren fielen.
- (26) Die Kommission zog daher den Schluss, dass die mit dem Antrag vorgelegten Beweise für das Vorliegen von Dumping und für eine dadurch verursachte bedeutende Schädigung hinreichend waren, um die Einleitung der Untersuchung zu rechtfertigen.

#### 1.5. Stichprobenverfahren

- (27) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie bei den ausführenden Herstellern, den Unionsherstellern und den unabhängigen Einführern möglicherweise nach Artikel 17 der Grundverordnung eine Stichprobe bilden werde.

##### 1.5.1. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (28) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete die Stichprobe auf der Grundlage der größten repräsentativen Verkaufsmengen der gleichartigen Ware im Untersuchungszeitraum, wobei sichergestellt wurde, dass eine breite Palette an Warentypen abgedeckt ist und eine gewisse geografische Verteilung erreicht wird.
- (29) Diese Stichprobe umfasste vier Unionshersteller. Auf die Unionshersteller in der Stichprobe entfielen 60 % des gesamten Produktionsvolumens und 58 % der Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen.
- (30) Der EBMA führte an, dass die Stichprobe zu stark auf den niederländischen Markt konzentriert sei und die französischen Hersteller nicht angemessen berücksichtigt würden.
- (31) Die Kommission machte darauf aufmerksam, dass die Stichprobe die größten Märkte für die untersuchte Ware und die größten Hersteller in Bezug auf Volumen und Verkäufe auf dem Unionsmarkt enthält, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden konnten.
- (32) Die Kommission wies ferner darauf hin, dass die Produktion der französischen Hersteller nur einen kleinen Teil der Produktion von Elektrofahrrädern in der Union ausmacht. Aus diesem Grund ist es nicht erforderlich, einen französischen Hersteller aufzunehmen, um die Repräsentativität der Stichprobe sicherzustellen.
- (33) Eine interessierte Partei schlug vor, einen deutschen Hersteller in die Stichprobe aufzunehmen. Das betreffende Unternehmen arbeitete jedoch nicht mit, weshalb diese Anmerkung unberücksichtigt bleiben musste. Dies wirkte sich nicht auf die Repräsentativität der Stichprobe aus, da die Stichprobe 60 % der Produktionsmenge abdeckte und einen deutschen Hersteller umfasste.
- (34) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen bestätigte die Kommission, dass die Stichprobe repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union ist.

### 1.5.2. *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

- (35) Die Kommission forderte unabhängige Einführer zur Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen auf, um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können.
- (36) 21 unabhängige Einführer stellten die benötigten Informationen zur Verfügung und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe aus fünf unabhängigen Einführern, und zwar ausgehend von der größten Menge der Einfuhren in die Union. Nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung wurden alle ihr bekannten betroffenen Einführer zur Stichprobenbildung konsultiert.
- (37) Eine interessierte Partei brachte vor, dass die Stichprobe der Einführer nicht repräsentativ sei, da sie Einführer aus Dänemark, Deutschland, Italien und dem Vereinigten Königreich nicht berücksichtige und zu stark auf Einführer von City-Elektrofahrrädern konzentriert sei.
- (38) Die mitarbeitenden Einführer aus Dänemark, Deutschland und dem Vereinigten Königreich sind jedoch kleiner als die Einführer der Stichprobe und es gibt keine mitarbeitenden Einführer aus Italien. Außerdem importierten die Einführer der Stichprobe eine breite Palette von Waren, darunter City-, Trekking-, Mountain- und Klappelektrofahrräder.
- (39) Die Kommission hat außerdem festgestellt, dass die Stichprobe die größte Einfuhrmenge umfasst, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden kann.
- (40) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen bestätigte die Kommission, dass die Stichprobe repräsentativ für die mitarbeitenden Einführer ist.

### 1.5.3. *Bildung einer Stichprobe ausführender Hersteller in der VR China*

- (41) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle ausführenden Hersteller in der VR China um Übermittlung der in den Einleitungsbekanntmachungen aufgeführten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der VR China bei der Europäischen Union, etwaige andere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit bei der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (42) 96 ausführende Hersteller in der VR China übermittelten die erbetenen Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Ein Hersteller gab keine Ausfuhren von Elektrofahrrädern in die Union innerhalb des Untersuchungszeitraums an und wurde daher als nicht für die Stichprobe zulässig angesehen. Die Kommission bildete eine vorläufige Stichprobe aus vier mitarbeitenden Herstellergruppen auf der Grundlage der größten repräsentativen Menge der Ausfuhren in die Union.
- (43) Alle der Kommission bekannten ausführenden Hersteller von Elektrofahrrädern und die Behörden der VR China wurden nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung zur Stichprobenauswahl konsultiert.
- (44) Drei nicht zur Stichprobe zählende mitarbeitende ausführende Hersteller führten an, dass sie aufgrund vermeintlich besonderer Merkmale ihrer Produktion oder Verkäufe, welche sie von einigen oder allen ausführenden Herstellern der Stichprobe unterscheiden, Teil der Stichprobe sein sollten.
- (45) Diese Merkmale sind im Hinblick auf Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung, auf dessen Grundlage die Stichprobe gebildet wird, nicht relevant. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung wählte die Kommission auf der Grundlage der größten repräsentativen Ausfuhrmenge in die Union eine Stichprobe von Unternehmen aus, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden kann. Keiner der drei nicht in die Stichprobe aufgenommenen ausführenden Hersteller focht die Tatsache an, dass sie sich nach diesem Kriterium für die Stichprobe qualifizierten, und keiner argumentierte, dass eine Änderung des Kriteriums zur Auswahl der Stichprobe erforderlich sei. Aus diesem Grund wurden die drei Einwände zurückgewiesen.
- (46) Nachdem die Frist für die Antworten im Zusammenhang mit der Stichprobenauswahl abgelaufen war, die Bildung der Stichprobe erfolgt ist und die Fragebogen versandt wurden, meldete sich ein ausführender Hersteller und ersuchte darum, als mitarbeitend betrachtet zu werden, da er sich in der parallelen Antisubventionsuntersuchung fristgerecht zur Bildung der Stichprobe geäußert habe. Der Antrag wurde zurückgewiesen, da das Unternehmen im Rahmen dieser Untersuchung nicht fristgerecht geantwortet hatte.

### 1.6. Individuelle Ermittlung

- (47) Sechs nicht in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller beantragten förmlich eine individuelle Ermittlung nach Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung. Zwei von ihnen beantragten eine Marktwirtschaftsbehandlung, sodass zwei zusätzliche Anträge auf Marktwirtschaftsbehandlung analysiert und geprüft werden müssten. Außerdem handelt es sich bei drei Unternehmen, die förmlich eine individuelle Ermittlung beantragt haben, um Unternehmensgruppen mit insgesamt sechs verbundenen Händlern. Ihre Antworten auf den einschlägigen Teil des Antidumpingfragebogens müssten auch von den für den Fall zuständigen Teams analysiert und überprüft werden. Die Ermittlung bei einer solch großen Zahl von Anträgen würde eine zu große Belastung darstellen und ließe sich in der für die Untersuchung zur Verfügung stehenden Zeit nach vernünftigem Ermessen nicht realisieren. Die Kommission hat daher beschlossen, keinem der Anträge auf individuelle Ermittlung stattzugeben.

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

- (48) Für die Zwecke des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung sandte die Kommission MWB-Antragsformulare an alle mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der VR China, die für die Stichprobe ausgewählt wurden, und an die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller, die die Berechnung einer individuellen Dumpingspanne beantragen wollten. Nur einer der ausführenden Herstellergruppen in der VR China, die für die Stichprobe ausgewählt wurden, reichte ein MWB-Antragsformular ein, das von der Kommission geprüft wurde.

### 1.8. Fragebogenantworten

- (49) Die Kommission sandte Fragebogen an alle Unternehmen der Stichprobe, alle ausführenden Hersteller, die beabsichtigten eine individuelle Ermittlung zu beantragen, und 27 Hersteller aus potenziellen Vergleichsländern in Australien, Japan, Mexiko, Südkorea, der Schweiz, Taiwan, Thailand, der Türkei und den USA.
- (50) Die Kommission erhielt vollständig ausgefüllte Fragebogen von allen in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern, allen in die Stichprobe einbezogenen unabhängigen Einführern, den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern in der VR China, den ausführenden Herstellern in der VR China, die eine individuelle Ermittlung beantragt haben, und von einem Hersteller im Vergleichsland Schweiz.

### 1.9. Kontrollbesuche

- (51) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die vorläufige Ermittlung von Dumping, der daraus resultierenden Schädigung und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte sie. Bei den folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung durchgeführt:

Unionshersteller:

- Accell Group (Heerenveen, Niederlande);
- Eurosport DHS SA (Deva, Rumänien) und bei dem mit diesem verbundenen Unternehmen Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Deutschland);
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Deutschland);
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Niederlande).

Ausführende Hersteller in der VR China:

- Bodo Vehicle Group Co., Ltd.(Tianjin);
- Giant Electric Vehicle Co. (Kunshan), Ltd; Giant (China) Co.(Kunshan), Ltd. und Giant (Tianjin) Co., Ltd. (Tianjin);
- Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. (Jinhua);
- Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou).

Hersteller in einem Vergleichsland:

- Bicycletec AG (Huttwil, Schweiz).

Unabhängige Einführer in der Union:

- Hartmobile B.V. (Amsterdam, Niederlande);
- Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Niederlande).

Verbundene Einführer in der Union:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Niederlande);
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Niederlande);
- Giant Deutschland GmbH (Düsseldorf, Deutschland).

### 1.10. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (52) Die Untersuchung von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensermittlung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

## 2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Betroffene Ware

- (53) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um Fahrräder mit Trethilfe mit Elektrohilfsmotor mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) (im Folgenden „betroffene Ware“) eingereiht werden.
- (54) Diese Definition umfasst verschiedene Arten von Elektrofahrrädern.

### 2.2. Gleichartige Ware

- (55) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften aufweisen und für dieselben grundlegenden Verwendungszwecke eingesetzt werden:
- a) die betroffene Ware;
  - b) die in der Schweiz (das vorläufig als Vergleichsland diente) hergestellte und auf dem Inlandsmarkt der Schweiz verkaufte Ware;
  - c) die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und auf dem Unionsmarkt verkaufte Ware.
- (56) Die Kommission entschied daher in dieser Phase, dass es sich bei diesen Waren um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung handelt.

### 2.3. Vorbringen zur Warendefinition

- (57) In ihrer Stellungnahme nach Einleitung der Untersuchung wies die CCCME die Absicht der Kommission zurück, alle Elektrofahrräder als eine einzige Ware zu betrachten. Es wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass Speed Pedelecs (Elektrofahrräder, die eine Geschwindigkeit von über 25 km/h und maximal 45 km/h erreichen), aus der Untersuchung ausgeklammert werden sollten. Während der Motor von Standardelektrofahrrädern eine maximale Leistung <sup>(1)</sup> von 250 W aufweist, kann der Motor von Speed Pedelecs eine höhere Leistung erreichen, die in der Regel zwischen 350 und 500 W liegt.
- (58) Die CCCME führte an, dass diese Fahrräder grundlegend andere Merkmale aufwiesen und zu einem anderen Zweck bestimmt seien sowie grundlegend andere Preise hätten. Aus der Perspektive des Verbrauchers seien Speed Pedelecs nicht durch alle anderen Elektrofahrräder, die Gegenstand der Untersuchung sind, austauschbar.
- (59) Nach Ansicht der CCCME gibt es unterschiedliche Gründe dafür, dass Speed Pedelecs sich von anderen Elektrofahrrädern unterscheiden. Erstens bestünden sie aus anderen Rohstoffen und Bauteilen. Der Motor für Speed Pedelecs habe beispielsweise eine höhere Leistung und das Material für Elektrofahrräder sei solider und qualitativ hochwertiger.
- (60) Zweitens seien die Kosten und Preise völlig unterschiedlich. Da es strengere Anforderungen an die Qualität und die Solidität der Bauteile zur Herstellung von Speed Pedelecs gibt, seien die Kosten für die Herstellung von Speed Pedelecs höher als bei gewöhnlichen Elektrofahrrädern, was wiederum zu höheren Verkaufspreisen führe.
- (61) Drittens handele es sich auch um unterschiedliche KN-Codes. Seit dem 1. Januar 2017 werden gewöhnliche Elektrofahrräder unter dem KN-Code 8711 60 10 eingereiht, Speed Pedelecs dagegen unter dem KN-Code 8711 60 90. Vor 2017 wurden gewöhnliche Elektrofahrräder unter dem KN-Code (ex) 8711 90 10 eingereiht und Speed Pedelecs unter dem KN-Code (ex) 8711 90 90.

<sup>(1)</sup> Maximale Nenndauerleistung.

- (62) Viertens gelten Speed Pedelecs als Motorfahrzeuge (Fahrzeugkategorie L1e-B), weshalb die Fahrer einen Führerschein haben und einen Helm tragen müssen. Derartige Anforderungen seien in Bezug auf gewöhnliche Elektrofahrräder nicht vorgesehen. Diese Anforderungen beschränken den Kreis jener, die derartige Speed Pedelecs kaufen und benutzen können.
- (63) Fünftens sei auch der Verbrauchertyp bei Speed Pedelecs anders. Normalerweise werden gewöhnliche Elektrofahrräder hauptsächlich von im Büro tätigen Menschen oder älteren Menschen gekauft, die den zusätzlichen Antrieb schätzen, während Speed Pedelecs hauptsächlich von jungen Menschen erworben werden, die diese Elektrofahrräder für anstrengendere oder sportliche Aktivitäten nutzen.
- (64) Der Antragsteller führt an, dass alle Elektrofahrräder bestimmte Schlüsselmerkmale teilen. Seiner Ansicht nach verfügen beide Arten von Rädern über Pedale und sind mit einem Hilfselektromotor als Treithilfe ausgestattet. Ferner unterliegen alle Elektrofahrräder denselben Tests gemäß der europäischen Norm EN 15194. Angesichts dessen gelangte der Antragsteller zu dem Schluss, dass sie zu Zwecken der laufenden Untersuchungen eine einzige Ware darstellen.
- (65) Der Antragsteller wies auch darauf hin, dass die Abschaltgeschwindigkeit für die Treithilfe des Hilfsmotors problemlos von 25 km/h auf 45 km/h und umgekehrt umgestellt werden könne, da dies primär eine Frage der Softwareprogrammierung und nicht von effektiven materiellen Unterschieden sei.
- (66) Während der Untersuchung brachte ein Einführer vor, dass Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A aus der Warendefinition der Untersuchung ausgeschlossen werden sollten. Die Kategorie L1e-A beziehe sich auf Elektrofahrräder mit einem Hilfsmotor als Treithilfe bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h, aber mit einer Motorleistung von bis zu 1 kW. Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A werden angeblich nicht in der Union hergestellt und im Antrag nicht spezifisch erwähnt. Der Einführer wandte ferner ein, dass die Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A den Wirtschaftszweig der Union nicht geschädigt haben können, da das erste Elektrofahrrad der Kategorie L1e-A auf dem Unionsmarkt mehr als acht Wochen nach Einreichung des Antrags verkauft worden sei.
- (67) Die Kommission berücksichtigte all diese Stellungnahmen. Sie stellte fest, dass die Warendefinition des Antrags tatsächlich alle Fahrräder mit Treithilfe mit einem Hilfselektromotor umfasst. Die Warendefinition des Antrags enthält keine Beschränkung in Bezug auf die Einstufung des Fahrzeugs. Aus diesem Grund wurde der Schluss gezogen, dass Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A Gegenstand des Antrags sind. Selbst aus der Website des Einführers ging hervor, dass Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A alle Vorteile eines regulären Elektrofahrrads haben, aber mit mehr Leistung ausgestattet sind. Der Einführer hat ferner darauf hingewiesen, dass in den meisten Mitgliedstaaten für Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A keine Helmpflicht besteht und diese auf regulären Fahrradspuren und -wegen genutzt werden können.
- (68) In Bezug auf Speed Pedelecs wird behauptet, dass sie deutlich höhere Produktionskosten und Verkaufspreise aufweisen. Dies allein ist kein Grund für den Ausschluss eines Produkts aus der Warendefinition, da in der Warendefinition üblicherweise Waren enthalten sind, die zu unterschiedlichen Preisen verkauft werden. Dieser Faktor wird jedoch bei den Vergleichen der Dumping- und Schadensberechnungen berücksichtigt.
- (69) Was die unterschiedlichen Verwendungszwecke und die unterschiedliche Verbraucherwahrnehmung betrifft, wird argumentiert, dass herkömmliche Elektrofahrräder vorwiegend an ältere Menschen, Freizeitfahrer und Büroangestellte verkauft werden, während Speed Pedelecs meist für anstrengendere Aktivitäten (z. B. Pendeln) verwendet werden. Da Büroangestellte ihr normales Elektrofahrrad wahrscheinlich für die Fahrt von ihrem Wohnort bis zum Arbeitsplatz verwenden, ist diese Verwendung sehr ähnlich wie der Einsatz von Speed Pedelecs zum Pendeln. Daher wird der Schluss gezogen, dass der Verwendungszweck und die Verbraucherwahrnehmung in erheblichem Umfang überlappen und daher keinen Ausschluss einer Ware aus der Warendefinition rechtfertigen.
- (70) In Bezug auf die beiden Anträge auf Ausschluss gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass Speed Pedelecs und Fahrräder der Kategorie L1e-A dieselben materiellen Eigenschaften wie andere Elektrofahrräder aufweisen und damit unter die Warendefinition fallen. Obgleich die Kommission einräumt, dass es unterschiedliche Warentypen innerhalb der allgemeinen Warengruppe der betroffenen Ware gibt, kann dies allein nicht zum Ausschluss aus der Warendefinition führen. Auch die unterschiedliche Zollklassifizierung innerhalb derselben allgemeinen Warengruppe der betroffenen Ware ist kein Kriterium, das für sich genommen zum Ausschluss führen kann. Es kommt bei Antidumpinguntersuchungen häufig vor, dass die betroffene Ware eine Vielzahl von Zollcodes umfasst. Abschließend sei darauf hingewiesen, dass Anforderungen in Bezug auf die Nutzung der betroffenen Ware oder der gleichartigen Ware nach dem Verkauf nicht die grundlegenden materiellen Eigenschaften betreffen, die diese Ware für die Zwecke von Antidumpinguntersuchungen definieren. Ebenso ist die Warendefinition nicht durch Kategorien von Verbrauchern definiert, die sich für den einen oder anderen Warentyp entscheiden. Die Einwände wurden daher zurückgewiesen.
- (71) Ein Einführer brachte vor, dass Elektrodreiräder aus der Warendefinition der Untersuchung ausgeschlossen werden sollten. Er führte an, es sei nicht klar, ob die Untersuchung sich nun auf alle Fahrradtypen beziehe (Zweiräder, Dreiräder und Vierräder) oder nur auf Zweiräder, da das Antidumpingverfahren laut Titel der Einleitungsbeachtmachung die Einfuhr von „elektrischen Zweirädern“ (englische Fassung: „electric bicycles“, deutsche Fassung: „Elektrofahrräder“) betreffe.

- (72) Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass die Ware nicht im Titel der Einleitungsbekanntmachung, sondern in Abschnitt „2. Zu untersuchende Ware“ definiert wird. In diesem Abschnitt wird eindeutig festgelegt, dass es sich bei der zu untersuchenden Ware um „Fahrräder“ handelt. Der Begriff „Fahrräder“ ist nicht beschränkt auf Fahrräder mit zwei Rädern sondern umfasst auch Drei- und Vierräder. Da Zweiräder der bei Weitem üblichste Fahrradtyp sind, wird im Titel auf Zweiräder verwiesen, ohne andere Typen aus der Warendefinition auszuschließen.
- (73) Der Einführer brachte ferner vor, dass die Untersuchung sich spezifisch auf Zweiräder konzentriere. Die Kommission widerspricht diesem Vorbringen. Es wurden Informationen bezüglich aller Typen von Elektrofahrrädern eingeholt; Unionshersteller und Ausführer wurden aufgefordert, für alle auf dem Unionsmarkt hergestellten und verkauften Waren die Anzahl der Räder anzugeben. Es ist folglich klar, dass Dreiräder während der gesamten Untersuchung gesondert erfasst und untersucht wurden. Da Zweiräder unbestritten der gebräuchlichste Fahrradtyp sind, überrascht es nicht, dass im Rahmen der Untersuchung und auch auf dem Markt der Begriff E-Bike/Elektrofahrrad generell mit Bezug auf alle Typen von Elektrofahrrädern verwendet wird. Dies bedeutet nicht, dass andere Fahrradtypen bei der Untersuchung nicht berücksichtigt wurden.
- (74) Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass Speed Pedelecs, Elektrofahrräder der Kategorie L1e-A und Elektrodreiräder alle dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften sowie dieselben Verwendungszwecke aufweisen wie andere Typen von Elektrofahrrädern und folglich nicht aus der Warendefinition der Untersuchung ausgeschlossen werden können.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Normalwert

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

- (75) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung ermittelt die Kommission den Normalwert für die ausführenden Hersteller in der VR China, die die Kriterien in Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllen und denen daher MWB gewährt werden könnte, gemäß Artikel 2 Absätze 1 bis 6 der Grundverordnung.
- (76) Die CCCME wandte ein, dass nach Auslaufen von Abschnitt 15 Buchstabe a Ziffer ii des Protokolls über den Beitritt der VR China zur Welthandelsorganisation (im Folgenden „WTO“) am 11. Dezember 2016 für chinesische Ausführer die allgemeinen Regeln für die Ermittlung des Normalwerts gelten sollten. In diesem Zusammenhang führte sie an, dass das Zugrundelegen einer Methode für Länder ohne Marktwirtschaft zur Ermittlung des Normalwerts nach dem 11. Dezember 2016 im Widerspruch zu den WTO-Verpflichtungen der Union stünde. Sie brachte vor, dass der Normalwert nicht auf einem Vergleichsland basieren könne, sondern auf chinesischen Daten über Verkäufe und Kosten basieren sollte.
- (77) Die Einleitungsbekanntmachung wurde am 20. Oktober 2017 veröffentlicht. Folglich ist der für dieses Verfahren geltende Rechtsakt die Grundverordnung in der Fassung, die zum Zeitpunkt der Einleitung galt. Der Normalwert ist daher auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben a und b der zum Zeitpunkt der Einleitung dieser Untersuchung im Oktober 2017 geltenden Fassung der Grundverordnung zu ermitteln. Deshalb wird der Einwand der CCCME abgelehnt.
- (78) Zur besseren Übersicht folgt eine kurze Zusammenfassung der in Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung festgelegten Kriterien für eine Marktwirtschaftsbehandlung:
- 1) Geschäftsentscheidungen beruhen auf Marktsignalen, der Staat greift diesbezüglich nicht nennenswert ein, und die Kosten beruhen auf Marktwerten,
  - 2) die Unternehmen verfügen über eine einzige klare Buchführung, die von unabhängigen Stellen nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen geprüft und in allen Bereichen angewendet wird,
  - 3) es bestehen keine nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems,
  - 4) es gelten Insolvenz- und Eigentumsvorschriften, die Rechtssicherheit und Stabilität sicherstellen, und
  - 5) Währungsumrechnungen erfolgen zu Marktkursen.
- (79) Um die nötigen Informationen für die Entscheidung einzuholen, ob die Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllt sind, bat die Kommission die ausführenden Hersteller, das MWB-Antragsformular auszufüllen. Nur einer der ausführenden Hersteller der Stichprobe, die Giant Group, stellte einen MWB-Antrag und antwortete innerhalb der Frist.
- (80) Da dieser Fall sich auf verbundene Parteien bezieht, untersuchte die Kommission, ob die Gruppe der verbundenen Unternehmen als Ganzes die Voraussetzungen für eine MWB erfüllt. Falls eine Tochtergesellschaft oder ein anderes mit dem ausführenden Hersteller in der VR China verbundenes Unternehmen direkt oder indirekt an der Herstellung oder dem Verkauf der betroffenen Ware beteiligt war, wurde also die MWB-Untersuchung sowohl für jedes verbundene Unternehmen getrennt als auch für die gesamte Unternehmensgruppe durchgeführt.



- (81) Die Kommission holte alle benötigten Informationen ein und überprüfte die in den MWB-Anträgen enthaltenen Angaben bei den größten Unternehmen der Gruppe vor Ort.
- (82) Angesichts dieser Tatsache stellte die Kommission fest, dass die Giant Group den Nachweis für die Erfüllung der MWB-Kriterien gemäß Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung und insbesondere der Kriterien 1 und 3 nicht erbracht hat. Deshalb lehnte die Kommission ihren MWB-Antrag ab.
- (83) Die Giant Group konnte nicht nachweisen, dass es keine wesentlichen staatlichen Eingriffe gibt und dass die Kosten der wichtigsten Vorleistungen bei der Herstellung der betroffenen Ware im Wesentlichen auf Marktwerten beruhen. Wie im Rahmen der Unterrichtung über die MWB-Feststellungen erläutert, erwirbt die Giant Group chinesische Aluminiumrohre und -rahmen, deren Preise durch die erheblichen Verzerrungen bei Primäraluminium aufgrund erheblicher staatlicher Einflussnahme beeinflusst werden. Angesichts dieser Tatsache kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Giant Group nicht nachweisen konnte, dass sie das MWB-Kriterium 1 erfüllt.
- (84) Ferner konnte die Gruppe nicht nachweisen, dass sie keinen nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nichtmarktwirtschaftlichen Systems unterliegt. Der Unterrichtung über die MWB-Feststellungen zufolge erhielt die Giant Group mehrere Steuervergünstigungsregelungen, Erstattungen, finanzielle Anreize und besondere Abzüge für Ausgaben. Diese Vorzüge werden — besonders in Kombination — als erhebliche Verzerrungen infolge des früheren nichtmarktwirtschaftlichen Systems angesehen. Folglich erfüllt die Gruppe nicht das MWB-Kriterium 3.
- (85) Die Kommission unterrichtete den betroffenen ausführenden Hersteller, die Behörden des betroffenen Landes und den Wirtschaftszweig der Union über ihre Feststellungen. Interessierte Parteien erhielten Gelegenheit, zu den Feststellungen Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen. Die Kommission berücksichtigte die geäußerten Ansichten.
- (86) Nach der Unterrichtung über die MWB-Feststellungen ging eine Reihe von Stellungnahmen der Giant Group ein.
- (87) In Bezug auf das Kriterium 1 brachte die Gruppe vor, dass der Preis für das bei der Herstellung von Elektrofahrrädern verwendete Aluminium den internationalen Preisen gemäß Londoner Metallbörse (LMB) entspreche. Stattdessen wurde darauf verwiesen, dass die resultierende Verzerrung nicht als nennenswert eingestuft werden könne, da die Folgen der vermeintlichen Verzerrung wertmäßig als minimal einzustufen seien.
- (88) Wie von der Kommission im Rahmen der Unterrichtung über die Feststellungen ausführlich dargelegt, ist der SHFE so konzipiert, dass die chinesische Regierung den Aluminiummarkt uneingeschränkt kontrollieren kann. Ob dieser Einfluss ausgeübt wird, um den Preis auf Marktniveau oder ausgehend von anderen Überlegungen festzulegen (was folglich zu einer fluktuierenden Abweichung vom Marktniveau führt), ist für die Feststellung einer erheblichen staatlichen Einflussnahme nicht maßgeblich. Das Kriterium der erheblichen staatlichen Einflussnahme ist erfüllt, sofern der Staat die Preise nicht nur geringfügig beeinflussen, sondern eine wesentliche Kontrolle ausüben kann, ungeachtet der Tatsache, wie er diese Kontrolle tatsächlich ausübt.
- (89) Die Tatsache, dass der Aluminiumanteil, der bei der Herstellung von Elektrofahrrädern verwendet wird, geringer als bei anderen Waren ist, ändert nichts an der Tatsache, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern auf einem erheblich verzerrten Markt tätig sind. In diesem Fall stellte die Kommission auf der Grundlage der im Laufe der Untersuchung gesammelten Informationen fest, dass der Aluminiumrahmen (der aus Aluminiumrohren hergestellt wird) ungeachtet seines Werts einer der wesentlichen Bestandteile bei der Herstellung eines Elektrofahrrads ist und Folgewirkungen auf alle anderen Teile und Bestandteile hat.
- (90) In Bezug auf das Kriterium 3 führt die Giant Group an, dass der Vorteil aus dem unterschiedlichen Steuersatz Ausdruck der legitimen Ziele der Industriepolitik der VR China und nicht als eine Verzerrung infolge des früheren nichtmarktwirtschaftlichen Systems zu werten sei. Außerdem behauptete die Giant Group, dass etwaige Verzerrungen nicht nennenswert seien. Die Gruppe brachte ferner vor, dass eine inkorrekte Methode angewandt worden sei mit Blick auf die Frage, ob die bevorzugte Gewährung von Landnutzungsrechten eine erhebliche Verzerrung darstellt, da der erzielte Nutzen nicht über die Lebensdauer der Anlage abgeschrieben wurde.
- (91) Die Kommission ist nicht der Auffassung, dass die Einstufung als erhebliche Verzerrung im Sinne von Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung eine rechtliche oder sachliche Korrelation mit dem Konzept „Vorteil“ im Sinne der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> (im Folgenden „Antisubventionsgrundverordnung“) aufweist. Dies ist vielmehr ein mit der vorliegenden Bewertung gemäß Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung einhergehendes Konzept.

(1) Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55).

- (92) Die Kommission stellte fest, dass zwei Unternehmen der Gruppe eine fast vollständige Erstattung des Preises der Landnutzungsrechte erhielten, während ein Drittes nach Erstattung nur einen kleinen Prozentsatz des Preises für die Landnutzungsrechte zahlte. Angesichts der Beschaffenheit des Wirtschaftszweigs, in dem das Land die wichtigste Anlage darstellt und per se von Bedeutung ist, konnte die Kommission nur den Schluss ziehen, dass die Herstellungskosten und die finanzielle Situation des Unternehmens nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nichtmarktwirtschaftlichen Systems unterliegen.
- (93) Es bleibt daher bei der Schlussfolgerung, den MWB-Antrag der Giant Group abzulehnen.
- (94) Die Kommission setzte die interessierten Parteien von der endgültigen MWB-Entscheidung in Kenntnis.

### 3.1.2. Vergleichsland

- (95) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wurde der Normalwert für die ausführenden Hersteller, denen keine MWB gewährt wurde, auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft (im Folgenden „Vergleichsland“) bestimmt. Zu diesem Zweck musste ein Drittland mit Marktwirtschaft ausgewählt werden.
- (96) Neben der Schweiz, Japan und Taiwan, die in der Einleitungsbekanntmachung erwähnt wurden, versuchte die Kommission, Hersteller der untersuchten Ware in Australien, Mexiko, Südkorea, Thailand, der Türkei und den USA zu ermitteln. Auf der Grundlage der eingegangenen Informationen bat die Kommission 27 ihr bekannte Hersteller der gleichartigen Ware, Informationen zu übermitteln. Ein Hersteller in der Schweiz und ein Hersteller in Taiwan beantworteten den Fragebogen für Hersteller aus Vergleichsländern. In der Antwort des Herstellers in Taiwan fehlten wesentliche Informationen, darunter eine Aufstellung der Produktionskosten je Warentyp und eine Liste der Inlandsverkäufe. Trotz der Anfragen der Kommission ergänzte der Hersteller seine Antwort nicht, weshalb die Schweiz als einziges potenzielles Vergleichsland übrig blieb.
- (97) Die CCCME behauptete, die Schweiz sei aus verschiedenen Gründen als Vergleichsland nicht geeignet. Erstens unterscheiden sich die Schweizer Elektrofahrräder von den chinesischen Elektrofahrrädern dadurch, dass sie einen zentralen Motor haben, während die chinesischen Elektrofahrräder vorwiegend mit einem Nabenmotor (d. h. einem auf den Rädern montierten Motor) ausgestattet sind, wobei es sich um unterschiedliche Technologien handele. Die Schweizer verwenden auch grundlegend andere Bauteile (leistungsstärkere zentrale Motoren, GPS-fähige Steuereinheiten, Touchscreen-Bildschirme usw.). Zweitens stellen die Schweizer Hersteller eigene Marken her, während die chinesischen Hersteller hauptsächlich Erstausrüster (Original Equipment Manufacturer — im Folgenden „OEM“) für die Unionseinführer seien. Drittens sei der Gesamtumfang der Herstellung in der Schweiz viel kleiner als in der VR China. Viertens führen die Schweizer ihre Teile aus der Union und Japan ein, während die Chinesen ihre Teile im Inland beziehen. Abschließend wurde vorgebracht, dass von den acht Schweizer Herstellern drei nur vollständige Elektrofahrräder aus Taiwan einführen und weiterverkaufen und der größte Hersteller alle Teile aus dem Ausland einführe und in der Schweiz lediglich montiere.
- (98) Auch die CEIEB führte an, dass die Schweiz als Vergleichsland ungeeignet sei. Sie wandte ein, dass die Schweiz ein ganz anderes Entwicklungsniveau als die VR China und folglich andere Herstellungskosten (insbesondere Arbeitskosten) habe. Ferner habe kein anderer Markt der Welt einen so hohen Anteil an Speed Pedelecs, die aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Typgenehmigung generell teurer sind.
- (99) Die Untersuchung bestätigte, dass ein Großteil der von den ausführenden Herstellern der Stichprobe aus der VR China in die Union ausgeführten Elektrofahrräder Nabenmotoren hat, während alle Elektrofahrräder, die im UZ von den mitarbeitenden Herstellern im Vergleichsland auf dem Schweizer Markt verkauft wurden, zentrale Motoren haben. Neben der Batterie ist der Motor für gewöhnlich das teuerste Einzelteil eines Elektrofahrrads. Zentral- und Nabenmotoren sind zwei verschiedene Technologien mit unterschiedlichen technischen Spezifikationen und unterschiedlichem Komplexitätsgrad. Zentrale Motoren haben nicht nur einen anderen Preis als Nabenmotoren, die Wahl des Motors führt vielmehr auch zu Folgeauswirkungen auf andere Teile. So hätte ein elektrisches Fahrrad mit einem Zentralmotor beispielsweise einen anderen, oftmals teureren Rahmen, der an den Motor angepasst ist. Dies gilt auch für die Räder von Elektrofahrrädern mit Nabenmotoren. Bestimmte zusätzliche Bauteile, z. B. spezielle Motorenhalterungen, sind für Fahrräder mit einem Zentralmotor erforderlich, nicht jedoch für Fahrräder mit einem Nabenmotor. Andere Teile, wie Drehmomentsensoren, unterscheiden sich je nach Typ des Motors.
- (100) Angesichts der Tatsache, dass es sich hierbei um zwei unterschiedliche Technologien mit unterschiedlichen Kostenstrukturen und Preisen handelt, würde die Heranziehung der Schweiz als Vergleichsland — aufgrund der oben genannten Folgewirkung und der Schwierigkeit, die Zahl der Berichtigungen zu nennen, die zur Anpassung des Normalwerts der Schweiz an die aus China in die Union ausgeführten Warentypen erforderlich wären — der Kommission bei einer großen Mehrheit der Einfuhren keine Auskunft über den Normalwert geben.
- (101) Die Kommission prüfte ferner die Ausfuhren des mitarbeitenden Herstellers im Vergleichsland in andere Länder, aber auch diese bezogen sich ausschließlich auf Elektrofahrräder mit zentralem Motor.
- (102) Die Kommission kam in diesem Stadium somit zu dem Schluss, dass die Schweiz kein geeignetes Vergleichsland im Sinne des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung ist.

- (103) Mangels eines angemessenen Drittlands mit Marktwirtschaft wurde folglich nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung vorläufig beschlossen, dass es nicht möglich war, den Normalwert für die Hersteller in der Stichprobe auf der Grundlage der Inlandspreise oder des rechnerisch ermittelten Normalwerts in einem Drittland mit Marktwirtschaft oder auf der Grundlage des Preises bei der Ausfuhr aus einem solchen Drittland in andere Länder (einschließlich der Union) zu ermitteln, weshalb es erforderlich war, den Normalwert auf einer anderen angemessenen Grundlage zu ermitteln, und zwar in diesem Fall auf der Grundlage des für die gleichartige Ware in der Union tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preises. Dies wurde aufgrund der fehlenden Eignung der Schweiz und in Ermangelung einer weiteren Zusammenarbeit (vgl. Erwägungsgründe 96 und 99 bis 102) als angemessen erachtet. Außerdem hielt die Kommission dies auch aufgrund der Größe der Unionsmarktes, der Höhe der Einfuhren und des starken auf dem Unionsmarkt herrschenden Wettbewerbs für diese Ware für gerechtfertigt.

### 3.1.3. Normalwert

- (104) Da in diesem Fall keine MWB gewährt wurde, wurde der Normalwert für alle chinesischen ausführenden Hersteller — wie im Erwägungsgrund 103 oben ausgeführt — auf der Grundlage des tatsächlich in der Union gezahlten oder zu zahlenden Preises für die Vergleichsware ermittelt, und zwar auf der Grundlage der Daten, die in den Betrieben der in die Stichprobe einbezogenen und in Erwägungsgrund 51 genannten Unionshersteller überprüft wurden.
- (105) Der Normalwert eines jeden Warentyps wurde ausgehend vom tatsächlichen Verkaufspreis (ab Werk) ermittelt und unter Berücksichtigung der Zielgewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union berichtigt.
- (106) Die meisten der aus der VR China in die Union ausgeführten Warentypen konnten in der Union hergestellten und verkauften Warentypen gegenübergestellt werden. In den seltenen Fällen, in denen der genaue Abgleich mittels Warenkennnummer (Product Control Number — im Folgenden „PCN“) nicht möglich war, entfernte die Kommission wiederholt die PCN-Eigenschaften, bis eine genaue Übereinstimmung erzielt wurde. In einigen außerordentlichen Fällen, in denen die bestimmten Fahrradtypen nicht in der Union hergestellt wurden, wurde die bestmögliche Entsprechung ausgehend von anderen Merkmalen bestimmt. Die genauen Einzelheiten dieses Verfahrens wurden den ausführenden Herstellern mitgeteilt.

### 3.2. Ausführpreis

- (107) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wickelten ihre Ausfuhren in die Union direkt mit unabhängigen Abnehmern oder über verbundene oder nicht verbundene Unternehmen ab, die als Einführer fungierten.
- (108) Im Fall direkter Ausführverkäufe der betroffenen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union ist der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung der für die betroffene Ware bei Ausführverkäufen in die Union tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis.
- (109) Im Fall von Ausführverkäufen in die Union über als Einführer fungierende verbundene Unternehmen wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an einen unabhängigen Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesen Fällen wurden am Preis Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten einschließlich VVG-Kosten und für Gewinne (9 %) vorgenommen.

### 3.3. Vergleich

- (110) Die Kommission verglich den Normalwert und den Ausführpreis der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf der Stufe ab Werk.
- (111) Im Interesse eines gerechten Vergleichs zwischen dem Normalwert und dem Ausführpreis wurden nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung für Unterschiede, die die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten, gebührende Berichtigungen vorgenommen. Die Kommission machte die folgenden Berichtigungen für den Ausführpreis unter Verwendung der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern in ihren Fragebogenantworten und während der Kontrollbesuche gelieferten Daten: Bankgebühren, Bereitstellungs- und Verladekosten im ausführenden Land, Kreditkosten und Gewinne für unabhängige Händler im Falle der verbundenen Händler in der Union.
- (112) Die CCCME und einer der ausführenden Hersteller der Stichprobe führten an, dass zur Sicherstellung eines gerechten Vergleichs zwischen dem Normalwert und dem Ausführpreis der Letztgenannte nach oben berichtigt werden sollte, da die ausführenden Hersteller OEM seien.
- (113) Die CCCME wies auf Folgendes hin: Da die meisten der chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern OEM sind, werden die von ihnen hergestellten Elektrofahrräder den Endverbrauchern unter dem Markennamen der Einführer und Vertriebsgesellschaften verkauft. Der den Endverbrauchern berechnete Preis umfasst sowohl den Aufschlag des Einführers als auch den Aufschlag der Vertriebsgesellschaft. Die CCCME wies darauf hin, dass die Markeneinführer in der Elektrofahrradbranche sich von den herkömmlichen Einführern in anderen Wirtschaftszweigen unterscheiden.

- (114) Der Grund dafür bestehe darin, dass für die meisten der aus der VR China in die Union eingeführten Elektrofahrräder das Design sowie die Forschung und Entwicklung von den Markeneinführern allein oder in Zusammenarbeit mit dem Ausführer erbracht werden. In beiden Fällen haben die Markeneinführer nennenswerte Investitionen in diese Tätigkeiten vorgenommen, ganz so wie die Unionshersteller selbst. Neben dem Einfuhrpreis werden die Markeneinführer ihren eigenen Markenwert auf ihren Weiterverkaufspreis aufschlagen. Folglich sollte der Ausführpreis der chinesischen Elektrofahrräder nach oben berichtigt werden, indem der Aufschlag des Markeneinführers hinzugefügt wird, bevor er mit dem Normalwert verglichen wird.
- (115) Die Kommission prüfte aus diesem Grund, ob eine angemessene Berichtigung gemäß Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d („Handelsstufe“) der Grundverordnung vorzunehmen ist. Die maßgeblichen Bedingungen dafür sind jedoch nicht erfüllt, da die Kommission keinen anhaltenden und eindeutigen Unterschied zwischen den Funktionen und Preisen des Wirtschaftszweigs zwischen OEM- und Nicht-OEM-Verkäufen auf dem Unionsmarkt auf der Ebene der Warentypen im Sinne von Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d Ziffer i der Grundverordnung feststellen konnte. Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung ist ebenfalls nicht anwendbar, da die maßgebliche Handelsstufe — OEM — auf dem Inlandsmarkt der Unionshersteller existiert.
- (116) Die Kommission zog auch eine Berichtigung gemäß Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe k („Andere Faktoren“) in Erwägung, um den Kosten für Design sowie für Forschung und Entwicklung der Markennamen-Einführer Rechnung zu tragen. In dieser Phase der Untersuchung legten die ausführenden Hersteller der Kommission jedoch keine verlässliche Quantifizierung dieser Kosten vor. Die Kommission fordert daher interessierte Parteien auf, ihr eine zuverlässige und überprüfbare Quantifizierung der Kosten für eine Berichtigung nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe k der Grundverordnung zu übermitteln.
- (117) Der Einwand der CCCME wurde daher zurückgewiesen.
- (118) Drei ausführenden Herstellern der Stichprobe zufolge war die von der Kommission vorgeschlagene Klassifizierung des Warentyps unzureichend, um zwischen Elektrofahrrädern mit unterschiedlichem Preisniveau unterscheiden zu können. Sie forderten die Kommission auf, der Klassifizierung des Warentyps mehrere Merkmale hinzuzufügen, insbesondere:
- Kettenschaltung — um dem Unterschied zwischen externer und interner Kettenschaltung Rechnung zu tragen;
  - Bremse — um dem Unterschied zwischen mechanischer und hydraulischer Bremse Rechnung zu tragen;
  - Federung — um dem Unterschied zwischen Federaufhängung, Hydraulikfederung und Luftfederung Rechnung zu tragen; und
  - Merkmale der Batterie — Hinzufügen von zwei Leistungsbereichen — unter 250 Wh und zwischen 250 Wh und 350 Wh.
- (119) Der Antragsteller führte andererseits aus, dass die unterschiedlichen Teile eines jeden vorgeschlagenen Merkmals für sich genommen keine unterschiedlichen Preise haben. Ferner müssen Elektrofahrräder mit vermeintlich teureren Teilen innerhalb der vorgeschlagenen Merkmale nicht teurer sein als diejenigen, die vermeintlich günstigere Teile enthalten. Der Antragsteller führte dafür mehrere Beispiele an.
- (120) Die ausführenden Hersteller wiesen dies wiederum zurück und wiesen beispielsweise darauf hin, dass der Antragsteller in seinen Beispielen ein Spitzenprodukt einer externen Schaltung (mit 10 Gängen) mit einer einfachen internen Schaltung (mit 3 Gängen) verglichen habe. Deshalb sei der Preis ähnlich. Ebenso seien hochwertige mechanische Bremsen mit einfachen Hydraulikbremsen verglichen worden. Der ausführende Hersteller wies auch darauf hin, dass der Vergleich von Fahrrädern, die unterschiedliche Teile enthalten, um zu beweisen, dass diese Teile den Preis des Fahrrads insgesamt nicht beeinflussen, bedeutungslos sei, da es in jedem Beispiel auch andere Unterscheidungsfaktoren als die fraglichen Teile gebe.
- (121) Die Kommission nahm beide Stellungnahmen zur Kenntnis. Was die zusätzlichen Merkmale angeht, stellt die Kommission fest, dass sie nicht in der Lage ist festzustellen, dass eine interne Gangschaltung immer wesentlich teurer als eine externe Gangschaltung oder eine Hydraulikbremse immer wesentlich teurer als eine mechanische Bremse ist. Innerhalb dieser Unterkategorien gibt es Teile, die am oberen oder am unteren Ende des Preisspektrums liegen. Aus diesem Grund gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es keinen anhaltenden erheblichen Preisunterschied zwischen Teilen innerhalb der vorgeschlagenen zusätzlichen Merkmale zu geben scheint, die Änderungen an den in dieser Untersuchung festgelegten Warentypen rechtfertigen würde.
- (122) In dieser Phase der Untersuchung lagen keine Beweise vor, die aufgrund von Preisunterschieden der Teile innerhalb der genannten Merkmale sowie der zusätzlichen Merkmale, die zu einem späteren Zeitpunkt von den ausführenden Herstellern vorgebracht wurden (insbesondere die Zahl der Gänge der Gangschaltung und die Marke des zentralen Motors), Berichtigungen rechtfertigen würden. Chinesische Elektrofahrräder, die in die Union ausgeführt werden, verwenden eine Mischung von Teilen mit diesen Merkmalen, die nach dem Wissensstand der Kommission keinen bestimmten Typ begünstigen. Dasselbe in Bezug auf in der Union hergestellte Elektrofahrräder gesagt werden. Die Kommission forderte die interessierten Parteien erneut auf, ihr nachprüfbar Beweise und Informationen zur Verfügung zu stellen, um ihre Bewertung der vorstehenden Argumente abschließen zu können.

### 3.4. Dumpingspannen

- (123) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller den gewogenen durchschnittlichen Normalwert jedes Typs der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware.
- (124) Die Dumpingspanne für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, wurde nach Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung ermittelt. Diese Spanne wurde als gewogener Durchschnitt auf der Grundlage der für die ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelten Spannen berechnet.
- (125) Was alle anderen ausführenden Hersteller in der VR China anbelangt, so bewertete die Kommission den Grad der Mitarbeit in der VR China. Dazu wurde der Anteil der von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern in die Union ausgeführten Mengen am Gesamtvolumen der Ausfuhren des betroffenen Landes in die Union ermittelt.
- (126) Die Mitarbeit war als hoch einzustufen. Daher wurde die residuale Dumpingspanne für alle anderen ausführenden Hersteller in der VR China vorläufig in Höhe der höchsten Dumpingspanne festgesetzt, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelt wurde.
- (127) Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Tabelle 1

Unternehmen	Vorläufige Dumpingspanne
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	34,6 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %
Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende ausführende Hersteller (siehe Anhang)	51,0 %
Alle übrigen Unternehmen	106,4 %

## 4. SCHÄDIGUNG

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

- (128) Zu Beginn des Bezugszeitraums fertigten 41 Hersteller die gleichartige Ware in der Union. Sie bilden den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung. Vier dieser Hersteller stellten ihre Produktion während des Untersuchungszeitraums ein.
- (129) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 1,1 Mio. Stück. Die Kommission bestimmte diese Zahl auf der Grundlage der Verbrauchszahlen, die vom Verband der Europäischen Fahrradindustrie (Confederation of the European Bicycle Industry — im Folgenden „CONEBI“) vorgelegt wurden, sowie ausgehend von Einfuhrstatistiken und dem Verhältnis zwischen Verkäufen und Produktion der Unionshersteller in der Stichprobe.
- (130) Eine interessierte Partei gab an, dass zwei Unionshersteller auch Einführer von Elektrofahrrädern seien. Sie forderte jedoch nicht, dass diese Hersteller aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen werden sollten bzw. legte keine Argumente für deren Ausschluss vor. Einführen für sich genommen stellen keinen Grund für den Ausschluss aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union dar.
- (131) Eine andere Partei brachte vor, dass das Unternehmen ATALA und das mit ihm verbundene Unternehmen Accell Nederland nicht Teil des Wirtschaftszweigs der Union sein sollten, weil ATALA Elektrofahrräder aus der VR China einführt. Nach den in Artikel 4 Absatz 2 der Grundverordnung enthaltenen Bedingungen sind ATALA und Accell nicht geschäftlich miteinander verbunden. In jedem Fall stellen Einführen für sich genommen keinen Grund für einen Ausschluss aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union dar.

- (132) Andere Unionshersteller, die eine vertrauliche Behandlung beantragt haben, haben Einfuhren aus der VR China gemeldet. Diese Unternehmen sind zusammen mit den in den Erwägungsgründen 130 und 131 genannten Unternehmen für weniger als 5 % der Produktion und der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union verantwortlich. Sie haben folglich keinen wesentlichen Einfluss auf die Schadensindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt. Ob diese Unternehmen als Teil des Wirtschaftszweigs der Union betrachtet werden oder nicht, hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Schadensanalyse. Diese Frage wird für die endgültigen Feststellungen näher geprüft.

#### 4.2. Unionsverbrauch

- (133) Die Kommission bestimmte den Unionsverbrauch ausgehend von den von CONEBI eingereichten Informationen.
- (134) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 2

#### Unionsverbrauch (in Stück)

	2014	2015	2016	UZ
Unionsverbrauch insgesamt (in Stück)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Index	100	120	146	174

Quelle: CONEBI.

- (135) Der Unionsverbrauch stieg stetig an von 1,1 Mio. Stück im Jahr 2014 auf fast 2 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum, was einem Anstieg von 74 % im Bezugszeitraum entspricht. Diese Entwicklung war auf ein größeres Umweltbewusstsein und anhaltende Investitionen in Marketing und Werbung und in die technologische Entwicklung von Elektrofahrrädern zurückzuführen.

#### 4.3. Einfuhren aus der VR China

##### 4.3.1. Mengen und Marktanteil der Einfuhren aus der VR China

- (136) Seit 2017 werden Elektrofahrräder unter dem KN-Code 8711 60 10 eingereiht. Vor 2017 wurden Elektrofahrräder unter dem KN-Code ex 8711 90 10 eingereiht, der auch andere Waren umfasste. Zur Überwindung dieses Problems legte der Antragsteller detaillierte chinesische Zollstatistiken vor, in denen die chinesischen Ausfuhren von Elektrofahrrädern identifiziert werden konnten.
- (137) Die Einfuhrmengen wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt, indem ausgehend von dem betreffenden HS-Code der Anteil der chinesischen Ausfuhren von Elektrofahrrädern (wie oben bestimmt) an den Gesamtausfuhren aus der VR China unter demselben HS-Code extrapoliert wurden. Für die neun Monate des Jahres 2017 basieren die chinesischen Importstatistiken direkt auf Eurostat-Daten.
- (138) Anschließend wurde der Marktanteil der Einfuhren ermittelt, indem die Einfuhrmengen mit dem Unionsverbrauch (vgl. Tabelle 2 in Erwägungsgrund 134) verglichen wurden.
- (139) Die Einfuhren aus der VR China in die Union entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 3

#### Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

	2014	2015	2016	UZ
Volumen der Einfuhren aus der VR China (in Stück)	199 728	286 024	389 046	699 658
Index	100	143	195	350
Marktanteil (in %)	18	21	23	35
Index	100	120	133	201

Quelle: Eurostat, chinesische Ausfuhrstatistiken.

- (140) Die Menge der Einfuhren aus der VR China hat sich mehr als verdreifacht und stieg von knapp 200 000 Stück im Jahr 2014 auf fast 700 000 Stück im Untersuchungszeitraum an. Der Wachstumsrate erhöhte sich zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum.
- (141) Gleichzeitig ist der Anteil auf dem Unionsmarkt, der von den Einfuhren aus der VR China gehalten wird, von 17 % im Jahr 2014 auf 35 % im Untersuchungszeitraum gestiegen.
- (142) Die CCCME brachte Bedenken zum Ausdruck in Bezug auf die Verlässlichkeit der chinesischen Zollstatistiken, die vom Antragsteller vorgelegt wurden und forderte die Offenlegung der detaillierten Statistiken und der Quelle dieser Daten.
- (143) Der Antragsteller legte der Kommission detaillierte Statistiken vor, um seinen Antrag zu stützen. In der nichtvertraulichen Fassung des Antrags stellte der Antragsteller die aggregierten Ausfuhrzahlen pro Jahr zur Verfügung. Der Antragsteller gab zudem die chinesischen Zollbehörden als Quelle an, nannte die verwendeten Codes und erläuterte, nach welcher Methode andere Waren als die betroffene Ware ausgeschlossen wurden.
- (144) Die Kommission überprüfte diese Daten und stellte fest, dass der Antragsteller die chinesische Zollstatistiken von einem seit Langem etablierten, auf diesen Bereich spezialisierten Unternehmen erworben hatte, und dass dieselben Informationen auch bei anderen chinesischen Dienstleistern verfügbar waren.
- (145) Andererseits ergab die Überprüfung auch, dass der Antragsteller die Methode zur Ermittlung der Ausfuhren von elektrischen Fahrrädern aus der VR China in der offenen Akte genau beschrieben hatte.
- (146) Die vom Antragsteller vorgelegten detaillierten Daten wurden außerdem mit anderen Informationsquellen abgeglichen und erwiesen sich als verlässlich. Keine andere Partei schlug alternative Informationsquellen oder Methoden vor.
- (147) Die Kommission stellte ferner fest, dass die detaillierten Daten und die Identität des Unternehmens, das diese Informationen vorlegte, ihrer Natur nach vertraulich im Sinne des Artikels 19 Absatz 1 der Grundverordnung sind. Eine Offenlegung der Identität des Auskunftgebers hätte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Auskunftgeber oder die Person, von der der Auskunftgeber die Informationen erhalten hat.
- (148) Unter diesen Umständen und angesichts des Grads der Offenlegung der aggregierten Daten und Methoden im nichtvertraulichen Dossier gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die betroffene Partei die Eingabedaten und die Identität des Unternehmens, das diese weiterverkauft, nicht benötigt, um ihre Verteidigungsrechte wahrnehmen zu können.
- (149) Dieses Vorbringen der CCCME musste daher zurückgewiesen werden.
- (150) Interessierte Parteien brachten vor, die Einfuhren aus der VR China folgten den Marktentwicklungen, da sowohl der Verbrauch in der Union als auch die Ausfuhren aus der VR China stiegen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Zunahme zwischen den chinesischen Ausfuhren und dem Verbrauch in der Union sehr unterschiedlich ist. Zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum stiegen die Einfuhren aus der VR China um 250 %, während der Verbrauch in der Union wesentlich langsamer zunahm, und zwar um 74 %. Zwar war der Trend derselbe, jedoch war das Ausmaß der Zunahme sehr unterschiedlich.

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

- (151) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage von Eurostat-Daten, wobei die in Erwägungsgrund 137 beschriebene Methode angewandt wurde.
- (152) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 4

#### Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	2014	2015	2016	UZ
VR China	472	451	477	422
<i>Index</i>	100	96	101	89

Quelle: Eurostat, chinesische Ausfuhrstatistiken.

- (153) Der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus der VR China ging zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 11 % zurück, wobei es zwischen 2014 und 2015 zu einem ersten Rückgang um 4 % und zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum zu einem zweiten Rückgang um 12 % kam.
- (154) Da die genaue Mischung der Warentypen aufgrund des allgemeinen Charakters der Eurostat-Statistiken nicht bekannt war, ist die Preisentwicklung nicht völlig zuverlässig. Die Kommission stellte jedoch fest, dass die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China merklich unter denen der Unionshersteller und denen der Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China lagen. Außerdem ging der Durchschnittspreis der chinesischen Ausfuhren zurück, während die chinesischen Ausführer die Palette der auf dem Unionsmarkt verkauften Waren erweiterten und auch teurere Elektrofahrräder verkauften.
- (155) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:
- 1) die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf der Stufe ab Werk, und
  - 2) die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der von den ausführenden Herstellern in der Stichprobe stammenden Einfuhren aus der VR China an den ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt, und zwar auf CIF-Stufe nach gebührender Berichtigung für Zölle in Höhe von 6 % und Einfuhrkosten.
- (156) Das Handelsministerium der VR China (MOFCOM) behauptete, bei der Analyse der Preisunterbietung seien verschiedene Faktoren zu berücksichtigen, wie die Art des Elektrofahrrads (z. B. elektrisches City- oder Mountainbike), der Standort des Motors (Nabenmotor oder zentraler Motor), die Leistung der Batterie und die Werkstoffe, aus denen das Elektrofahrrad hergestellt wird (z. B. Stahl, Aluminium, Kohlenstoff). Es wird bestätigt, dass alle diese Faktoren bei der Analyse der Preisunterbietung berücksichtigt wurden.
- (157) Die Kommission nahm den Preisvergleich nach Warentyp getrennt für Geschäftsvorgänge nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen vor. Was die Handelsstufe dieser Geschäftsvorgänge angeht, wurde festgestellt, dass sowohl die Unionshersteller der Stichprobe als auch die chinesischen Ausführer der Stichprobe an OEM-Abnehmer und unter der eigenen Marke verkaufen. Es wurde deshalb geprüft, ob eine Berichtigung der Handelsstufe erforderlich ist. Diesbezüglich wurde geprüft, ob es einen anhaltenden und eindeutigen Preisunterschied zwischen den Verkäufen an OEM-Kunden und Verkäufen unter der eigenen Marke gibt. Es wurde festgestellt, dass es keinen anhaltenden und eindeutigen Preisunterschied bei den Verkäufen der Unionshersteller der Stichprobe gibt.
- (158) Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den vier Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum erzielten Umsatzes. Die Preisunterbietungsspannen lagen zwischen 16,2 % und 41 %.

#### **4.4. Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union**

##### *4.4.1. Allgemeine Anmerkungen*

- (159) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Untersuchung der Auswirkungen der gedumpte Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (160) Wie in Erwägungsgrund 28 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (161) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren.
- (162) Die Kommission beurteilte die makroökonomischen Indikatoren (Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Wachstum, Produktivität, Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping) anhand der von CONEBI, den Einfuhrstatistiken und den Unionsherstellern der Stichprobe zur Verfügung gestellten Informationen.
- (163) Die Kommission überprüfte die von CONEBI vorgelegte Angabe zum Verbrauch. Die Kommission stellte fest, dass diese Informationen tatsächlich auf Informationen beruhten, die von nationalen Verbänden europäischer Hersteller eingeholt wurden, dass sie aus Erklärungen der Unternehmen oder angemessenen Schätzungen abgeleitet wurden und dass sie durch geeignete Unterlagen und Forschungsverfahren gestützt wurden.



- (164) Die Indikatoren der Verkäufe, Produktion, Kapazitäten und Beschäftigung der Union wurden aus diesen Informationen abgeleitet. Sie wurden auf der Grundlage der betreffenden Anteile der Unionshersteller der Stichprobe geschätzt. Dieser Ansatz folgt der vom Antragsteller in der nichtvertraulichen Version des Antrags beschriebenen Methode. Keine interessierte Partei hat Anmerkungen zu dieser Methode abgegeben.
- (165) Auf dieser Grundlage war die Kommission der Auffassung, dass der makroökonomische Datensatz repräsentativ für die Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union ist.
- (166) Die Kommission bewertete die mikroökonomischen Indikatoren (durchschnittliche Verkaufsstückpreise, Arbeitskosten, Stückkosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite) anhand von ordnungsgemäß geprüften Daten in den Fragebogenantworten der Unionshersteller der Stichprobe. Die Daten bezogen sich auf die Unionshersteller der Stichprobe.

#### 4.4.2. Makroökonomische Indikatoren

##### 4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 5

#### Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2014	2015	2016	UZ
Produktionsmenge (in Stück)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
<i>Index</i>	100	117	132	129
Produktionskapazität (in Stück)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
<i>Index</i>	100	122	149	135
Kapazitätsauslastung (in %)	74	71	65	71
<i>Index</i>	100	96	89	96

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (168) Die Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union stieg im Bezugszeitraum trotz eines Rückgangs von 2 % zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 29 % an.
- (169) Der Anstieg der Produktion ging auf den Anstieg des Verbrauchs zurück. Die Produktion muss vor der jeweils sehr kurzen Verkaufssaison geplant werden und die Planung basiert folglich in gewissem Maße auf Verkaufsprognosen. Der Rückgang der Produktion zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum stand folglich primär in Verbindung mit dem anhaltenden Verlust von Marktanteilen an Einfuhren aus der VR China, weshalb der Wirtschaftszweig der Union gezwungen war, die eigenen Erwartungen neu zu bewerten.
- (170) Die Produktionskapazität erhöhte sich zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 35 %. Die Produktionskapazität stieg zwischen 2014 und 2016 um 49 % an und ging dann zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 9 % zurück.
- (171) Die Kapazitätsauslastung ging von 74 % im Jahr 2014 auf 71 % im Untersuchungszeitraum zurück. Die Kapazitätsauslastung ging zwischen 2014 und 2016 aufgrund der schnelleren Zunahme bei der Kapazität als bei der Produktion von 74 % auf 65 % zurück. Zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum kam es zu einer Trendwende, als die Kapazität stärker zurückging als die Produktion, was einen Anstieg der Kapazitätsauslastung von 65 % auf 71 % zur Folge hatte.
- (172) Die Kapazität bezieht sich auf die theoretische Anzahl der Elektrofahrräder, die auf den verfügbaren Produktionslinien hergestellt werden können. Die derzeit für die Herstellung von Elektrofahrrädern verwendeten Produktionslinien gehen auf die Umwandlung bestehender Produktionslinien zurück, die in der Vergangenheit für herkömmliche Fahrräder verwendet wurden. Eine derartige Umstellung kann rasch und zu geringen Kosten durchgeführt werden. Die Produktionskapazität für Elektrofahrräder stellt einen kleinen Anteil der bestehenden Produktionskapazität für die Herstellung herkömmlicher Fahrräder dar. Folglich sind die Indikatoren der Kapazität und der Kapazitätsauslastung von beschränkter Bedeutung, da sie unter Berücksichtigung der Marktentwicklungen angepasst werden können. In diesem besonderen Fall stellte die Kommission außerdem fest, dass die Umstellung zwischen konventionellen und elektrischen Fahrrädern auch keine wesentlichen Investitionen (mit Auswirkungen auf den Cashflow, die Kapitalbeschaffungsmöglichkeit, die Fortführung der Geschäftstätigkeit), erhebliche Fixkosten (mit großen Auswirkungen auf die Rentabilität im Zusammenhang mit der Nutzung) oder eine Einschränkung der Produktionssteigerung erfordert.

## 4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 6

**Verkaufsmenge und Marktanteil**

	2014	2015	2016	UZ
Gesamtverkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (in Stück)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
<i>Index</i>	100	109	125	121
Marktanteil (in %)	76	69	64	53
<i>Index</i>	100	91	85	69

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (174) Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union erhöhte sich im Bezugszeitraum um 21 %. Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union stieg zwischen 2014 und 2016 um 25 % und ging dann zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 3 % zurück.
- (175) Ähnlich wie bei der Entwicklung der Produktionsmenge ging der Anstieg der Verkaufsmenge zwischen 2014 und 2016 auf eine Verbrauchszunahme zurück. Der Rückgang der Verkaufsmenge zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum stand in direktem Zusammenhang mit dem anhaltenden Verlust von Marktanteilen gegenüber den Einfuhren aus der VR China.
- (176) Die Umsätze des Wirtschaftszweigs der Union stiegen viel langsamer als der Verbrauch. Aus diesem Grund ging der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union erheblich zurück von 76 % im Jahr 2014 auf 53 % im Untersuchungszeitraum.

## 4.4.2.3. Wachstum

- (177) Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, die Verbrauchszunahme zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum voll zu nutzen. Der Verbrauch stieg um 74 % an, während der Wirtschaftszweig der Union die Verkäufe lediglich um 21 % steigern konnte. Folglich verlor der Wirtschaftszweig der Union in diesem Zeitraum wesentliche Marktanteile (23 Prozentpunkte). Der Wirtschaftszweig der Union musste zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum die eigene Produktion, die Verkäufe, die Beschäftigung und die Kapazitäten aufgrund der gedumpte Einfuhren aus der VR China reduzieren.

## 4.4.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 7

**Beschäftigung und Produktivität**

	2014	2015	2016	UZ
Anzahl der Beschäftigten	2 577	3 030	3 546	3 610
<i>Index</i>	100	118	138	140
Produktivität (in Stück/Beschäftigten)	327	326	312	302
<i>Index</i>	100	100	96	92

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(179) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union stieg im Bezugszeitraum um 40 % an. Zu dem größten Anstieg kam es zwischen 2014 und 2016. Die Beschäftigung erhöhte sich zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um 2 %.

(180) Die Produktivität ging um 8 % zurück, da die Beschäftigung stärker anstieg als die Produktion.

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

(181) Die Auswirkungen der Höhe der tatsächlichen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Mengen und Preise der Einfuhren aus der VR China erheblich.

(182) Es gibt keine Beweise für frühere Dumpingpraktiken.

#### 4.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

##### 4.4.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

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

Tabelle 8

#### Verkaufspreise in der Union

	2014	2015	2016	UZ
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (in EUR/Stück)	1 112	1 156	1 237	1 276
<i>Index</i>	100	104	111	115
Produktionsstückkosten (in EUR/Stück)	1 068	1 134	1 173	1 234
<i>Index</i>	100	106	110	116

Quelle: in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(184) Die durchschnittlichen Verkaufspreise der Unionshersteller der Stichprobe stiegen im Bezugszeitraum um 15 % an, was dem Anstieg der durchschnittlichen Produktionskosten um 16 % entsprach.

(185) Da die Durchschnittskosten und -preise vom Produktmix beeinflusst werden, der von diesen Herstellern verkauft wird, bedeutet dies nicht, dass die Kosten und Preise einer vergleichbaren Ware im Bezugszeitraum um 16 % anstiegen.

##### 4.4.3.2. Arbeitskosten

(186) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der vier Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 9

#### Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2014	2015	2016	UZ
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
<i>Index</i>	100	97	91	90

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(187) Die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten nahmen während des Bezugszeitraums aufgrund des Anstiegs der Zahl der Fabrikarbeiter im Verhältnis zum Anstieg der Zahl der Arbeitnehmer mit Verkaufs- und Verwaltungsfunktionen um 10 % ab.

## 4.4.3.3. Lagerbestände

(188) Die Lagerbestände der vier Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 10

**Lagerbestände**

	2014	2015	2016	UZ
Schlussbestände (in Stück)	59 375	73 521	90 573	98 412
<i>Index</i>	100	124	153	166

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(189) Die Schlussbestände der vier Unionshersteller der Stichprobe stiegen im Bezugszeitraum um 66 % an.

(190) Es ist darauf hinzuweisen, dass die Lagerbestände im Untersuchungszeitraum Ende September bestimmt wurden, wenn sie in der Regel niedrig sind, da dieser Zeitpunkt mit dem Ende der Verkaufssaison zusammenfällt. Dagegen wurden die Lagerbestände der anderen Zeiträume Ende Dezember bestimmt, d. h. zu einem Zeitpunkt, zu dem es normal ist, hohe Lagerbestände für die nächste Verkaufssaison zu haben.

(191) Die Zunahme der Lagerbestände war daher erheblich. Dies war auf die allgemeine Entwicklung des Marktes und die Tatsache zurückzuführen, dass während die Produktionsmengen schon deutlich unter dem Verbrauchsanstieg lagen, die Verkaufsmengen sich aber sogar weniger rasch als die Produktion entwickelten, was zu einer Anhäufung von Lagerbeständen führte, die am Ende des Untersuchungszeitraums besonders deutlich war.

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

(192) Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite der vier Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 11

**Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite**

	2014	2015	2016	UZ
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	2,7	4,3	3,8	3,4
<i>Index</i>	100	160	142	125
Cashflow (in EUR)	5 178 860	- 5 433 666	17 079 409	4 955 399
<i>Index</i>	100	- 105	330	96
Cashflow (in % des Umsatzes)	1,1	- 1,0	2,5	0,6
<i>Index</i>	100	- 89	218	55
Investitionen (in EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
<i>Index</i>	100	262	116	177
Kapitalrendite (in %)	18	30	38	37
<i>Index</i>	100	164	213	203

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

(193) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der vier Unionshersteller der Stichprobe als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes.

- (194) Ausgehend von einer niedrigen Basis von 2,7 % im Jahr 2014 fielen die Gewinnmargen von 4,3 % im Jahr 2015 auf 3,4 % im Untersuchungszeitraum.
- (195) Unter Netto-Cashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum fiel der Cashflow um 4 % und fiel 2015 in den negativen Bereich ab. Er umfasste nicht die im Bezugszeitraum getätigten Investitionen.
- (196) Der Vergleich der Gewinnmarge als Prozentsatz des Umsatzes mit dem operativen Cashflow, ausgedrückt auf derselben Basis, zeigt eine sehr geringe Konversionsrate von Gewinn in Cashflow aufgrund der Änderung der Lagerbestände.
- (197) Die Investitionen stiegen im Bezugszeitraum um 77 % an, beliefen sich jedoch nur auf 2 % der Verkaufszahlen.
- (198) Die Kapitalrendite stieg im Bezugszeitraum um 103 %. Wenngleich der Wirtschaftszweig der Elektrofahrräder strukturell bargeldintensiv ist, sind wenige Anlagen für den Betrieb erforderlich und diese existieren in der Regel schon aufgrund der Produktion herkömmlicher Fahrräder. In diesem Kontext ist die Kapitalrendite von beschränkter Bedeutung.
- (199) Durch die schlechten finanziellen Ergebnisse des Wirtschaftszweigs der Union, was die Gewinne und den Cashflow im Untersuchungszeitraum angeht, wurden die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten eingeschränkt.

#### 4.4.4. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (200) Angesichts eines beschleunigten Flusses gedumpter Einfuhren aus China war der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage, das Wachstum des Marktes für Elektrofahrräder gewinnbringend zu nutzen. Die Umsätze stiegen im Bezugszeitraum um 21 % an, während der Verbrauch um 74 % zunahm. Gleichzeitig ging der Marktanteil um 23 Prozentpunkte zurück, wovon 18 % an chinesische Einfuhren gingen, die im Untersuchungszeitraum um 16 % bis 43 % unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union lagen.
- (201) Der Druck auf die Umsätze wirkte sich auf die Höhe der Produktion, der Lagerbestände, der Kapazitäten, der Kapazitätsauslastung und der Beschäftigung aus. Die Produktion nahm zwischen 2014 und 2015 in etwa im selben Maße zu wie der Verbrauch (+ 17 % bzw. + 20 %). Nach 2015 war der Wirtschaftszweig der Union jedoch gezwungen, die Umsatzerwartungen neu zu bewerten. Der Produktionstrend wich dann merklich und zunehmend von der allgemeinen Entwicklung des Marktes ab, wobei zwischen 2015 und dem Untersuchungszeitraum die Produktion um 12 Prozentpunkte und der Verbrauch um 54 Prozentpunkte zunahm.
- (202) Dennoch war mit Ausnahme des Jahres 2014 die Produktion systematisch höher als die Verkäufe, was zu einem nennenswerten Anstieg der Lagerbestände führte. Die Produktionskapazitäten, die bis 2016 im selben Maße stiegen wie der Verbrauch, wurden reduziert, um die Verschlechterung der Kapazitätsauslastung einzudämmen, die zwischen 2014 und 2016 um 9 Prozentpunkte zurückging.
- (203) Zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum ging die Produktion insgesamt zurück, die Lagerbestände waren nach der Verkaufssaison höher als vor der Saison, die Kapazitäten wurden reduziert und die Beschäftigung wurde gedrosselt, während die Einfuhren aus der VR China um 155 Prozentpunkte zunahmen.
- (204) Der Druck auf die Preise und die Unfähigkeit, Skaleneffekte auf einem jungen Markt zu nutzen, führten dazu, dass die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union während des gesamten Bezugszeitraums auf einem niedrigen Niveau lag. Dieses niedrige Gewinnniveau und die Veränderung der Lagerbestände führten zu geringen operativen Cashflows, die unter dem Investitionsniveau des Bezugszeitraums lagen und zu einem zusätzlichen Element der Verletzlichkeit dieses bargeldintensiven Wirtschaftszweigs führten, der stark von der von Banken bereitgestellten Liquidität abhängt. Vier Hersteller meldeten im Untersuchungszeitraum Konkurs an.
- (205) Die Schadensindikatoren für Wachstum, Marktanteile, Kapazitäten, Kapazitätsauslastung, Lagerbestände, Gewinnmargen, Cashflows und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten entwickelten sich negativ. Nur dank des starken zugrunde liegenden Anstiegs der Nachfrage entwickelten sich die anderen Indikatoren nicht ebenfalls negativ.
- (206) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission in dieser Phase zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitt.

### 5. SCHADENSURSACHE

- (207) Nach Artikel 3 Absatz 6 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die gedumpte Einfuhren aus der VR China eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten. Ferner prüfte die Kommission nach Artikel 3 Absatz 7 der Grundverordnung, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten.

- (208) Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die gedumpte Einfuhren aus der VR China nicht den gedumpten Einfuhren zugerechnet wird. Diese Faktoren sind: Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausfuhrverkaufsleistung der Unionshersteller und die mutmaßlichen Folgen der Investitionen und der Expansion auf die Kapazitäten.

### 5.1. Auswirkungen der gedumpten Einfuhren

- (209) Die Preise der gedumpten Einfuhren aus der VR China unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum mit Preisunterbietungsspannen zwischen 16,2 % und 43,2 % erheblich. Im Bezugszeitraum verlor der Wirtschaftszweig der Union 23 Prozentpunkte des Marktanteils auf einem Markt, der um 74 % gewachsen ist, während die Einfuhren aus der VR China um 250 % zunahmen und deren Marktanteil um 17 Prozentpunkte von 18 % auf 35 % anstieg. Der Preisdruck durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China führte dazu, dass die Gewinne und die Cashflows sich weiterhin auf einem niedrigen Niveau befanden.

### 5.2. Auswirkungen anderer Faktoren

#### 5.2.1. Einfuhren aus Drittländern

- (210) Die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern entwickelte sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Table 12

#### Einfuhren aus Drittländern

Land		2014	2015	2016	UZ
Taiwan	Menge (Stück)	21 335	43 095	79 312	108 817
	<i>Index</i>	100	202	372	510
	Marktanteil (in %)	2	3	5	5
	Durchschnittspreis (in EUR)	622	571	843	1 016
	<i>Index</i>	100	92	135	163
Vietnam	Menge (Stück)	37 892	74 259	91 468	101 376
	<i>Index</i>	100	196	241	268
	Marktanteil (in %)	3	5	5	5
	Durchschnittspreis (in EUR)	435	539	542	570
	<i>Index</i>	100	124	125	131
Schweiz	Menge (Stück)	883	14 310	30 477	28 440
	<i>Index</i>	100	1 621	3 452	3 221
	Marktanteil (in %)	0	1	2	1
	Durchschnittspreis (in EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	<i>Index</i>	100	122	141	141
Japan	Menge (Stück)	16 994	4 217	1 613	1 710
	<i>Index</i>	100	25	9	10
	Marktanteil (in %)	1	0	0	0
	Durchschnittspreis (in EUR)	1 098	1 406	1 687	952
	<i>Index</i>	100	128	154	87

Land		2014	2015	2016	UZ
Drittländer insgesamt, außer VR China	Menge (Stück)	77 104	135 881	202 870	240 343
	Index	100	176	263	312
	Marktanteil (in %)	7	10	12	12
	Durchschnittspreis (in EUR)	641	666	828	897
	Index	100	104	129	140

Quelle: Eurostat.

- (211) Die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China nahm stark zu, wodurch deren Marktanteil von 7 % im Jahr 2014 (77 000 Stück) auf 12 % (240 000 Stück im Untersuchungszeitraum) ausgebaut werden konnte. Die Steigerungsraten gingen jedoch zurück, als die chinesischen Ausführer nach 2015 ihre Tätigkeit intensivierten.
- (212) Die Ursprungsländer dieser Einfuhren waren fast ausschließlich Taiwan und Vietnam. Nach 2015 stellte die Kommission jedoch eine geringere Steigerungsrate der Einfuhren aus Vietnam fest, die durch die erheblichen und zunehmenden Preisunterschiede gegenüber den chinesischen Einfuhren erklärt werden kann. Die anhaltende Zunahme der Einfuhren aus Taiwan erfolgte im Zuge einer gleichermaßen erheblichen Preiserhöhung, was darauf hindeutet, dass diese Einfuhren sich auf das obere Ende des Marktes verlagerten.
- (213) Die Preise der Einfuhren aus Taiwan und Vietnam lagen durchschnittlich unter denjenigen des Wirtschaftszweigs der Union. Angesichts der großen Preisunterschiede von Elektrofahrrädern kann die Kommission jedoch nicht zu dem Schluss kommen, dass diese Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auf einer vergleichbaren Basis unterboten. Ferner stiegen deren Durchschnittspreise an, während die Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China zurückgingen.
- (214) Die Differenz zwischen den Einfuhrpreisen aus Vietnam und denen des Wirtschaftszweigs der Union ist dennoch erheblich und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Schädigung geleistet haben. Der Marktanteil der Einfuhren aus Vietnam stieg nach 2015 nicht weiter an und auch die Einfuhrmengen blieben gering.
- (215) Infolgedessen wurde der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die Einfuhren aus allen anderen Ländern als der VR China nicht abgeschwächt; diese können sich höchstens marginal auf die Schädigung ausgewirkt haben.

#### 5.2.2. Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union

- (216) Die Ausfuhrmengen der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 13

#### Ausführleistung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

	2014	2015	2016	UZ
Ausfuhrmenge (in Stück)	5 539	14 529	24 922	21 548
Index	100	262	450	389
Durchschnittspreis (in EUR)	1 570	680	676	907
Index	100	43	43	58

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (217) Die Ausfuhrmengen der Unionshersteller der Stichprobe in Länder außerhalb der Union waren unerheblich (3 % der Gesamtverkaufsmenge im Bezugszeitraum). Selbst bei Berücksichtigung des Rückgangs des Durchschnittspreises kann die Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union nicht als Ursache der Schädigung betrachtet werden.

### 5.2.3. Investitionen und Erweiterung der Kapazitäten

- (218) Die CCCME brachte vor, dass die Investitionen in Kapazitäten 2016 zu Überkapazitäten führten, die über alle realistischen Verkaufserwartungen hinausgingen, was dazu führte, dass die Kapazitätsauslastung erheblich zurückging und die Rentabilität schwer beeinträchtigte.
- (219) Die Kommission wies diese Argumentation zurück. Erstens kann nicht behauptet werden, die Investitionen in Kapazitäten gingen über die realistischen Verkaufserwartungen hinaus. Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, stieg die Produktionskapazität zwischen 2015 und 2016 um 300 000 Stück. Dies entsprach uneingeschränkt der Zunahme des Verbrauchs zwischen 2015 und 2016, die ebenfalls 300 000 Stück entsprach, was aus Tabelle 2 hervorgeht. Aufgrund des unfairen Drucks durch gedumpte chinesische Einfuhren reduzierte der Wirtschaftszweig der Union in der Folge seine Produktionskapazität zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum um mehr als 150 000 Stück, obgleich ein weiteres Wachstum des Marktes um mehr als 300 000 Stück verzeichnet wurde.
- (220) Zweitens stellte die Kommission fest, dass das Niveau des Kapitalaufwands nicht hoch war. Im Gegenteil: Der Kapitalaufwand belief sich im Bezugszeitraum auf weniger als 2 % des Gesamtumsatzes. Der Wirtschaftszweig der Union stellte die bestehenden Produktionslinien um und der Anstieg der Kapazitäten war folglich kein wesentlicher Motor für den Kapitalaufwand.
- (221) Drittens wurde der Kapitalaufwand bei der Rentabilität (mit Ausnahme der Abschreibungen, die nicht erheblich zunahm) oder den Cashflows (die sich auf einem operativen Niveau befinden) nicht berücksichtigt. Es ist folglich nicht korrekt, einen dieser Indikatoren vor dem Hintergrund des Investitionsniveaus auszulegen.
- (222) Die Indikatoren der Kommission zeigten abschließend, dass die Produktionskosten in Übereinstimmung mit den Verkaufspreisen zugenommen haben. Folglich kann nicht behauptet werden, dass der Anstieg der Kapazitäten unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Produktionskosten hatte.

### 5.3. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (223) Die Kommission stellte vorläufig einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Schädigung der Unionshersteller und den gedumpten Einfuhren aus der VR China fest.
- (224) Die Auswirkungen aller bekannten Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der gedumpten Einfuhren unterschieden und abgegrenzt.
- (225) Was die anderen ermittelten Faktoren wie die Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausführungsverkaufsleistung der Unionshersteller und die mutmaßlichen Folgen der Investitionen und der Expansion auf die Kapazitäten anbelangt, so wurde vorläufig festgestellt, dass sie den ursächlichen Zusammenhang selbst bei Berücksichtigung ihres möglichen kombinierten Effekts nicht abschwächen.
- (226) Aufgrund der dargelegten Sachlage kam die Kommission in dieser Phase zu dem Schluss, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China verursacht wurde und dass der ursächliche Zusammenhang zwischen der Schädigung und den gedumpten Einfuhren durch die anderen Faktoren — einzeln betrachtet oder in kombinierter Wirkung — nicht abgeschwächt wurde.

## 6. UNIONSINTERESSE

- (227) Nach Artikel 21 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob sich eindeutig der Schluss ziehen lässt, dass die Einführung von Maßnahmen trotz der Feststellung des schädigenden Dumpings im vorliegenden Fall dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, einschließlich der Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer und der Verwender.

### 6.1. Interesse der Lieferanten

- (228) CONEBI, der Dachverband nationaler Vereinigungen sowohl der Fahrradhersteller als auch der Teilelieferanten, unterstützt die Einführung von Maßnahmen. Kein Lieferant nahm jedoch einzeln zur Untersuchung Stellung.
- (229) Gemäß den von CONEBI vorgelegten Zahlen werden Fahrradteile (sowohl für gewöhnliche als auch für Elektrofahrräder) von 424 Unternehmen in 19 Mitgliedstaaten hergestellt, die fast 21 000 Arbeitnehmer beschäftigen und 2016 mehr als 660 Mio. EUR in Herstellung und Innovation investierten.
- (230) Die Kommission gelangte vorläufig zu dem Schluss, dass die Einführung eines Antidumpingzolls im Interesse der Lieferanten des Wirtschaftszweigs der Union liegt.



## 6.2. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (231) Der Wirtschaftszweig der Union setzt sich sowohl aus großen als auch aus kleinen und mittleren Unternehmen zusammen und beschäftigte im Bezugszeitraum direkt etwa 3 600 Personen in zwölf Mitgliedstaaten. Außerdem stellt der Anteil der verkauften Elektrofahrräder am Gesamtmarkt der Fahrräder zwar immer noch einen kleinen Teil dar, die Nachfrage verlagert sich jedoch rasch von gewöhnlichen Fahrrädern auf Elektrofahrräder und führt zu strukturellen Herausforderungen bei der Beibehaltung des Tätigkeitsniveaus, des Mehrwerts und der Arbeitsplätze der gesamten Fahrradindustrie.
- (232) Wie unter Abschnitt 4.4.4 beschrieben, zeigt eine Analyse der Entwicklung der Schadensindikatoren seit Beginn des Bezugszeitraums, dass der gesamte Wirtschaftszweig der Union unter einer Verschlechterung seiner Lage und unter den negativen Auswirkungen der gedumpten Einfuhren litt.
- (233) Die Kommission erwartet, dass die Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls es allen Herstellern erlauben wird, unter fairen Handelsbedingungen auf dem Unionsmarkt tätig zu sein. Werden keine Maßnahmen ergriffen, dürfte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union höchstwahrscheinlich weiter verschlechtern.
- (234) Daher gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Einführung eines Antidumpingzolls im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union liegt.

## 6.3. Interesse der unabhängigen Einführer

- (235) Die CEIEB sprach sich gegen die Einführung von Maßnahmen aus. Sie vertritt 21 Einführer aus sieben Mitgliedstaaten.
- (236) Elf der CEIEB-Mitglieder hatten am Stichprobenverfahren teilgenommen. Ferner lehnten auch zwei Unternehmen, die nicht zur CEIEB zählen, die Einführung von Antidumpingmaßnahmen ab. Insgesamt entfallen auf die 13 Unternehmen, deren Einfuhrmenge bekannt ist, 10 % der Gesamteinfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum.
- (237) Die Stellungnahmen der Einführer der Stichprobe zeigten, dass die Einführung von Zöllen wahrscheinlich zumindest vorübergehend ihre Lieferketten unterbrechen und ihre finanzielle Situation bedrohen würden, wenn sie nicht in der Lage wären, die mit den Zöllen verbundenen höheren Kosten an ihre Abnehmer weiterzugeben.
- (238) Die Stellungnahmen der Einführer der Stichprobe ergaben auch, dass die größten Einführer in der Lage waren, geeignete Elektrofahrräder zu beziehen und/oder über potenzielle alternative Lieferquellen außerhalb der VR China verfügten, wozu auch der Wirtschaftszweig der Union zählt. Diese Einführer beschäftigen die meisten der in Erwägungsgrund 236 genannten Arbeitnehmer.
- (239) Die Einfuhrstatistiken zeigen, dass Vietnam und Thailand erhebliche Mengen Elektrofahrräder an europäische Einführer lieferten. Es ist auch wahrscheinlich, dass andere Länder, die bei der Herstellung herkömmlicher Fahrräder gut positioniert sind, die Einführer potenziell beliefern können.
- (240) Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die Einführung von Einfuhrzöllen auf herkömmliche Fahrräder aus der VR China nicht dazu führten, den Unionsmarkt für Einfuhren zu schließen, sondern sogar einen Anstieg der Zahl der Länder zur Folge hatte, die herkömmliche Fahrräder lieferten. Auf großen Märkten ohne Maßnahmen gegenüber herkömmlichen Fahrrädern aus der VR China, wie den Vereinigten Staaten und Japan, machten die Einfuhren 99 % bzw. 90 % des Marktes aus und die meisten dieser Einfuhren kamen aus der VR China.
- (241) Die Kommission stellte fest, dass der Wirtschaftszweig der Fahrräder aus mehr als 450 Herstellern besteht, wovon nur 37 derzeit Elektrofahrräder herstellen. Außerdem liefern die derzeitigen Hersteller von Elektrofahrrädern bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Elektrofahrräder und können ihre Produktionskapazitäten unter normalen Marktbedingungen ausbauen.
- (242) Obgleich die Einführung von Zöllen negative Auswirkungen auf einige überwiegend kleine Einführer haben könnte, könnten die negativen Auswirkungen der Einführung von Zöllen abgeschwächt werden durch die mögliche Beschaffung geeigneter Fahrräder im Wirtschaftszweig der Union, in anderen Drittländern und zu fairen Preisen in der VR China.
- (243) Die Kommission gelangte folglich zu dem Schluss, dass die Einführung von Zöllen nicht im Interesse der Einführer liegt, dass aber die wahrscheinlichen negativen Effekte auf die Einführer die positiven Effekte der Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union nicht aufwiegen.

## 6.4. Interesse der Verwender

- (244) Der Europäische Radfahrerverband (im Folgenden „ECF“) meldete sich im Rahmen dieser Untersuchung. Der ECF vertritt Vereine und Verbände der Radfahrer. Er brachte vor, dass der Preis kein entscheidender Faktor dafür sei, ob Menschen mehr oder weniger das Rad nutzen; der Verband legte Daten vor, wonach in den Ländern, in denen Fahrräder und Elektrofahrräder teurer sind, mehr Menschen Rad fahren.

- (245) Die Behauptung wurde auch in einer Stellungnahme der Gemeinschaft der Einführer untermauert, der sich gegen die Maßnahmen aussprach und den Beweis dafür erbrachte, dass die Länder, in denen sich Elektrofahrräder am schnellsten durchsetzten, auch diejenigen seien, in denen die Elektrofahrräder durchschnittlich am teuersten seien.
- (246) Die Gemeinschaft der Einführer brachte auch vor, dass es eine starke Verbindung zwischen den Preisen der Elektrofahrräder, der nationalen Radkultur, der Qualität der Infrastrukturen und letztlich der Annahme von Elektrofahrrädern gibt.
- (247) Der ECF unterstützt Marktbedingungen, die Qualität, Innovation und Dienstleistungen fördern. Der ECF bracht vor, dass, wenn Dumpingpraktiken festgestellt werden sollten, diese eine negative Rolle in Bezug auf die Entwicklung von Elektrofahrrädern und folglich auch auf den Übergang zu einem umweltbewussteren Europa, das seinen Bürgerinnen und Bürgern eine effizientere Mobilität ermöglicht, spielen würden.
- (248) Auf der anderen Seite sprach sich die Gemeinschaft der Einführer gegen die Maßnahmen aus und wandte ein, dass die Maßnahmen die chinesischen Hersteller davon abhalten würden, das untere Ende des Marktes zu bedienen und mittel- bis hochwertige Produkte zu entwickeln, was zu einer Reduzierung des Wettbewerbs führen würde. Da der Wirtschaftszweig der Union angeblich überwiegend im mittleren bis hohen Marktsegment angesiedelt sei, würde dies wiederum zu einer geringeren Auswahl und höheren Preisen für die europäischen Verbraucher führen.
- (249) Die Untersuchung hat gezeigt, dass der Wirtschaftszweig der Union in allen Marktsegmenten aktiv ist, auch bei Einstiegsprodukten. Es wird erwartet, dass die Maßnahmen das Angebot von Elektrofahrrädern vergrößern und diversifizieren werden, indem wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. Es sei daran erinnert, dass die Einführung von Maßnahmen bei herkömmlichen Fahrrädern nicht zu einer Reduzierung der Auswahl der Verbraucher, sondern zu einer Erhöhung der Vielfalt der Anbieter und ihrer Ursprungsländer führten. Das Argument wurde aus diesem Grund für unbegründet befunden und musste zurückgewiesen werden.
- (250) Obgleich davon ausgegangen wird, dass die Einführung der Maßnahmen die Marktpreise wiederherstellen wird, die de facto höher als die gedumpte Preise sind, ist der Preis ein Faktor, der die Wahl des Verbrauchers beeinflusst, und die möglichen Folgen auf die Preise für die Verbraucher müssen ausgeglichen werden durch einen Kosten-Nutzen-Vergleich mit Alternativen zu Elektrofahrrädern wie Autos, Motorrädern oder Rollern.
- (251) Die Kommission stellte fest, dass das Interesse des Verbrauchers nicht auf die Preisfolgen beschränkt werden kann, zu denen es kommt, wenn die Einfuhren aus der VR China auf ein nicht schädigendes Niveau gebracht werden. Im Gegenteil: Es gibt Beweise dafür, dass die Wahl des Kunden von anderen Faktoren beeinflusst wird, wie Vielfalt, Qualität, Innovation und Service, die nur unter normalen Marktbedingungen mit einem fairen und offenen Wettbewerb erreicht werden können.
- (252) Die Kommission gelangte deshalb zu dem Schluss, dass die Maßnahmen keine ungebührlichen Folgen für die Situation der Verbraucher hätten und zur nachhaltigen Entwicklung der Elektrofahrräder in Europa beitragen würden und weitergehende Vorteile auf die Gesellschaft im Sinne des Schutzes der Umwelt und der verbesserten Mobilität hätten.

#### **6.5. Interessen anderer Parteien**

- (253) Die europäische Gewerkschaft industriAll meldete Bedenken in Bezug auf die negativen Folgen der gedumpte Einfuhren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union an und bekundete Unterstützung für die Maßnahmen, um gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen und zu einer dauerhaft starken Beschäftigung in der Union beizutragen.

#### **6.6. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse**

- (254) Obgleich negative Folgen der Maßnahmen auf kleine Einführer der betroffenen Ware und auf die Verbraucherpreise nicht ausgeschlossen werden konnten, überwiegen diese nicht die Vorteile für die Lieferanten, den Wirtschaftszweig der Union und die Verbraucher.
- (255) In Anbetracht des vorstehenden Sachverhalts gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es in dieser Phase der Untersuchung keine zwingenden Gründe für die Annahme gibt, dass es dem Unionsinteresse zuwiderlaufen würde, vorläufige Maßnahmen gegenüber den Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China einzuführen.

### **7. VORLÄUFIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN**

- (256) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten vorläufige Maßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren aus der VR China zu verhindern.

### 7.1. Schadensbeseitigungsschwelle

- (257) Zur Bestimmung der Höhe der Maßnahmen ermittelte die Kommission zunächst den Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erforderlich ist.
- (258) Die Schädigung würde beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, seine Produktionskosten zu decken und mit den Verkäufen der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt einen angemessenen Gewinn vor Steuern zu erzielen, der unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne gedumpte Einfuhren, in einer derartigen Branche erzielt werden könnte.
- (259) Zur Ermittlung des angemessenen Gewinns, der unter normalen Wettbewerbsbedingungen erzielt werden könnte, prüfte die Kommission die mit den Verkäufen an unabhängige Abnehmer erzielten Gewinne, die zur Ermittlung der Schadensbeseitigungsschwelle herangezogen wurden.
- (260) Der Zielgewinn wurde vorläufig auf 4,3 % festgelegt, was der höchsten durchschnittlichen Gewinnmarge des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum entspricht. Die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller waren nicht in der Lage, eine Gewinnmarge für die Herstellung von Elektrofahrrädern vor 2014 vorzulegen.
- (261) Danach ermittelte die Kommission die Schadensbeseitigungsschwelle anhand eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der VR China, gebührend berichtigt um Einfuhrkosten und Zölle, wie er bei den Preisunterbietungsberechnungen ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware, die von den Unionsherstellern der Stichprobe im Untersuchungszeitraum auf dem Unionsmarkt verkauft wurde. Eine etwaige sich aus diesem Vergleich ergebende Differenz wurde als Prozentsatz des gewogenen durchschnittlichen CIF-Einfuhrwerts ausgedrückt.
- (262) Die Schadensbeseitigungsschwelle für „andere mitarbeitende Unternehmen“ und für „alle übrigen Unternehmen“ wird genauso ermittelt wie die Dumpingspanne für diese Unternehmen (vgl. Erwägungsgründe 123 bis 127).

### 7.2. Vorläufige Maßnahmen

- (263) Vorläufige Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China sollten im Einklang mit der Regel des niedrigeren Zolls nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung eingeführt werden. Die Kommission verglich die Schadensbeseitigungsschwellen mit den Dumpingspannen. Die Zollsätze sollten in Höhe der Dumpingspanne oder der Schadensbeseitigungsschwelle festgesetzt werden, je nachdem, welche niedriger ist.
- (264) Auf dieser Grundlage sollten folgende vorläufige Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Unternehmen	Dumpingspanne	Schadensbeseitigungsschwelle	Vorläufiger Antidumpingzoll
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %	77,6 %	77,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	34,6 %	27,5 %	27,5 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %	21,8 %	21,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %	83,6 %	83,6 %
Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende ausführende Hersteller (siehe Anhang)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Alle übrigen Unternehmen	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) Die Kommission veranlasste mit der Erfassungsverordnung, dass die Einfuhren der betroffenen Ware zollamtlich erfasst werden; dies erfolgte mit Blick auf die mögliche rückwirkende Anwendung von Antidumping- und Ausgleichsmaßnahmen nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung und Artikel 24 Absatz 5 der Antisubventionsgrundverordnung.
- (266) Soweit die laufende Antidumpinguntersuchung betroffen ist, und angesichts der obigen Feststellungen sollte die zollamtliche Erfassung der Einfuhren zum Zwecke der Antidumpinguntersuchung nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung eingestellt werden.

- (267) Was die parallel laufende Antisubventionsuntersuchung betrifft, sollte nach Artikel 24 Absatz 5 der Antisubventionsgrundverordnung die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware beibehalten werden.
- (268) In diesem Stadium des Verfahrens kann keine Entscheidung über eine mögliche rückwirkende Anwendung von Antidumpingmaßnahmen getroffen werden.
- (269) Die in dieser Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung ermittelt. Mithin spiegeln sie die in dieser Untersuchung festgestellte Lage der betreffenden Unternehmen wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, nicht im verfügbaren 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.
- (270) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten<sup>(1)</sup>. Er muss alle relevanten Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für ihn geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung mit dieser Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (271) Damit die ordnungsgemäße Einziehung der Antidumpingzölle gewährleistet ist, sollte der Antidumpingzoll für alle übrigen Unternehmen nicht nur für die an dieser Untersuchung nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für die Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.

## 8. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (272) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung wird die Kommission die interessierten Parteien einladen, innerhalb einer festen Frist schriftlich Stellung zu nehmen und/oder eine Anhörung vor der Kommission und/oder dem Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren zu beantragen.
- (273) Die Feststellungen zur Einführung vorläufiger Zölle sind vorläufiger Natur und können im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

(1) Es wird ein vorläufiger Antidumpingzoll eingeführt auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Treithilfe 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) eingereicht werden.

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

Unternehmen	Vorläufiger Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	77,6 %	C382
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd	27,5 %	C383
Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	21,8 %	C384
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	83,6 %	C385
Andere, im Anhang aufgeführte mitarbeitende ausführende Hersteller	37,0 %	Siehe Anhang
Alle übrigen Unternehmen	83,6 %	C999

<sup>(1)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

(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 Elektrofahrräder von [Name und Anschrift des Unternehmens] [TARIC-Zusatzcode] in der Volksrepublik China hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.*“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

(4) Die Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.

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

#### Artikel 2

(1) Binnen 25 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung können die interessierten Parteien

- a) eine Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen beantragen, auf deren Grundlage diese Verordnung erlassen wurde,
- b) der Kommission eine schriftliche Stellungnahme übermitteln und
- c) eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren beantragen.

(2) Binnen 25 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung können die in Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/1036 genannten Parteien zur Anwendung der vorläufigen Maßnahmen Stellung nehmen.

#### Artikel 3

Artikel 1 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/671 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Zollbehörden werden nach Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/1037 angewiesen, geeignete Schritte zu unternehmen, um die in die Union getätigten Einfuhren von Fahrrädern mit Treithilfe 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) eingereicht werden, zollamtlich zu erfassen.“

#### Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 1 gilt für einen Zeitraum von sechs Monaten.

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

Brüssel, den 17. Juli 2018

Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude JUNCKER

## ANHANG

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Beijing Tsinghua Technology Co., Ltd.	Beijing	C391
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Jiangsu	C394
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C395
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C396
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tianjin	C399
Cycleman E-Vehicle Ltd., Co.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd und Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everest International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Science & Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangzhou	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
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
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C423
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
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Jiangsu	C428
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C434
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C436
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
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
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C445
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd.	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Jiangsu	C448

Name des Unternehmens	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Tianjin Anbike Electric Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wetssen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu	C456
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C457
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd.	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Zhejiang	C461
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yadea Technology Group Co., Ltd.	Jiangsu	C463
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
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 Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. und Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480