

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1379 DER KOMMISSION

vom 28. August 2019

**zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China, ausgeweitet auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka, Tunesien, Kambodscha, Pakistan und den Philippinen versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse aus diesen Ländern angemeldet oder nicht, im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036**

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 11 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

## 1. VERFAHREN

## 1.1. Geltende Maßnahmen

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2474/93 <sup>(2)</sup> (im Folgenden „Ausgangsuntersuchung“) führte der Rat einen endgültigen Antidumpingzollsatz in Höhe von 30,6 % auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“ oder „betroffenes Land“) ein. Im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung wurde dieser Zoll mit der Verordnung (EG) Nr. 71/97 des Rates <sup>(3)</sup> auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in der VR China ausgeweitet. Für bestimmte Fahrradteile wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 88/97 der Kommission <sup>(4)</sup> ein „Befreiungssystem“ eingeführt. Seither wurden verschiedene Untersuchungen zur Änderung der anfänglichen Maßnahmen durchgeführt.
- (2) Die derzeit geltenden Maßnahmen sind die endgültigen Antidumpingzölle, die mit der Verordnung (EU) Nr. 502/2013 des Rates <sup>(5)</sup> eingeführt wurden. Die derzeit geltenden Antidumpingzölle liegen zwischen 0 % und 48,5 % (im Folgenden „geltende Maßnahmen“). Die Untersuchung, die zur Einführung der geltenden Maßnahmen führte, wird nachstehend als „vorausgegangene Überprüfung“ bezeichnet.

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

<sup>(2)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2474/93 des Rates vom 8. September 1993 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Antidumpingzolls (ABl. L 228 vom 9.9.1993, S. 1).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 71/97 des Rates vom 10. Januar 1997 zur Ausweitung des mit der Verordnung (EWG) Nr. 2474/93 auf Fahrräder mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile aus der Volksrepublik China und zur Erhebung des ausgeweiteten Zolls auf derartige gemäß der Verordnung (EG) Nr. 703/96 zollamtlich erfasste Einfuhren (ABl. L 16 vom 18.1.1997, S. 55).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EG) Nr. 88/97 der Kommission vom 20. Januar 1997 betreffend die Genehmigung der Befreiung der Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in der Volksrepublik China von dem mit der Verordnung (EWG) Nr. 2474/93 des Rates eingeführten und mit der Verordnung (EG) Nr. 71/97 des Rates ausgeweiteten Antidumpingzoll (ABl. L 17 vom 21.1.1997, S. 17).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) Nr. 502/2013 des Rates vom 29. Mai 2013 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Interimsprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 153 vom 5.6.2013, S. 17).

- (3) Der Rat weitete die für die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China geltenden Maßnahmen mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 <sup>(6)</sup> auch auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht, aus. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden mehrere Befreiungen für echte ausführende Hersteller dieser Länder gewährt.
- (4) Die Kommission weitete die für die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China geltenden Maßnahmen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/776 <sup>(7)</sup> auf die Einfuhren von aus Kambodscha, Pakistan und von den Philippinen versandten Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Kambodschas, Pakistans oder der Philippinen angemeldet oder nicht, aus. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden mehrere Befreiungen für echte ausführende Hersteller dieser Länder gewährt.
- (5) Am 14. Dezember 2017 <sup>(8)</sup> bestätigte der Gerichtshof der Europäischen Union das Urteil des Gerichts der Europäischen Union, das die Verordnung zur Einführung der Antidumpingmaßnahmen für nichtig erklärt hatte, soweit sie den Antragsteller, Giant Co. Ltd., betraf. Daher unterliegt Giant Co. Ltd. nicht den Maßnahmen und war nicht Gegenstand dieser Untersuchung.
- (6) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/49 <sup>(9)</sup> änderte die Kommission die für die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China geltenden Maßnahmen im Anschluss an eine Überprüfung für einen neuen Ausführer gemäß Artikel 11 Absatz 4 und Artikel 13 Absatz 4 der Grundverordnung.

## 1.2. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

- (7) Nach Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens der geltenden endgültigen Antidumpingmaßnahmen <sup>(10)</sup> reichte der Europäische Fahrradherstellerverband (European Bicycle Manufacturers Association — im Folgenden „EBMA“ oder „Antragsteller“) einen Antrag auf Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens dieser Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung ein. Der Antrag wurde am 5. März 2018 eingereicht. Der Antragsteller handelt im Namen der Fahrradhersteller in der Union, auf die mehr als 45 % der gesamten Unionsproduktion von Fahrrädern entfallen. Der Antrag wurde damit begründet, dass beim Außerkrafttreten der Maßnahmen mit einem Anhalten oder einem erneuten Auftreten des Dumpings und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu rechnen sei.
- (8) Am 4. Juni 2018 leitete die Kommission im Wege einer im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Bekanntmachung <sup>(11)</sup> (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) eine Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der geltenden Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung ein.

## 1.3. Untersuchung

### 1.3.1. Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum

- (9) Die Untersuchung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings betraf den Zeitraum vom 1. April 2017 bis zum 31. März 2018 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum der Überprüfung“ oder „UZÜ“). Die Untersuchung der Entwicklungen, die für die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens der Schädigung relevant sind, betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

<sup>(6)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 des Rates vom 29. Mai 2013 zur Ausweitung des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht (ABl. L 153 vom 5.6.2013, S. 1).

<sup>(7)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/776 der Kommission vom 18. Mai 2015 zur Ausweitung des mit der Verordnung (EU) Nr. 502/2013 des Rates eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China auf Einfuhren von aus Kambodscha, Pakistan beziehungsweise von den Philippinen versandten Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Kambodschas, Pakistans beziehungsweise der Philippinen angemeldet oder nicht (ABl. L 122 vom 19.5.2015, S. 4).

<sup>(8)</sup> Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 14. Dezember 2017, *EBMA/Giant (China)*, C-61/16 P, ECLI:EU:C:2017:968.

<sup>(9)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/49 der Kommission vom 11. Januar 2018 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 des Rates zur Ausweitung des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China auf unter anderem aus Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse unter anderem Tunesiens angemeldet oder nicht, im Anschluss an eine „Neuausführer“-Überprüfung nach Artikel 11 Absatz 4 und Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 7 vom 12.1.2018, S. 31).

<sup>(10)</sup> ABl. C 294 vom 5.9.2017, S. 3.

<sup>(11)</sup> ABl. C 189 vom 4.6.2018, S. 18.

### 1.3.2. Interessierte Parteien

- (10) In der Einleitungsbekanntmachung forderte die Kommission alle interessierten Parteien auf, an der Untersuchung mitzuarbeiten. Darüber hinaus benachrichtigte die Kommission die folgenden Parteien offiziell über die Einleitung der Auslaufüberprüfung: den Antragsteller, die ihr bekannten Unionshersteller und deren einschlägige Verbände, die ihr bekannten ausführenden Hersteller in der VR China, die ihr bekannten unabhängigen Einführer in der Union, die Lieferanten von Teilen, den Verband betroffener Verwender in der Union, die bekanntermaßen betroffen sind, und die Behörden der VR China.
- (11) Alle interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, Stellung zu nehmen und innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Fristen Informationen und sachdienliche Nachweise vorzulegen. Den interessierten Parteien wurde auch Gelegenheit gegeben, einen schriftlichen Antrag auf eine Anhörung durch die untersuchenden Kommissionsdienststellen und/oder den Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren zu stellen.

### 1.3.3. Stichprobenverfahren

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

#### 1.3.3.1. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (13) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Vor der Einleitung hatten mehr als 70 Unionshersteller die zwecks Auswahl der Stichprobe angeforderten Informationen übermittelt und der Kommission ihre Bereitschaft zur Mitarbeit erklärt. Auf dieser Grundlage hatte die Kommission eine vorläufige Stichprobe von drei Herstellern ausgewählt, die im Hinblick auf die Produktions- und Verkaufsmengen der gleichartigen Ware in der Union als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen wurden. Auf die Unionshersteller in der Stichprobe entfielen 22 % der geschätzten Gesamtproduktion des Wirtschaftszweigs der Union und 21 % der Gesamtmenge der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union an unabhängige Abnehmer in der Union im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zu der vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen ein.
- (14) Nach der Einleitung der Untersuchung stellte sich heraus, dass einige Unionshersteller ihren Herstellungsprozess ganz oder teilweise an Drittunternehmen, die im Rahmen von Veredelungsvereinbarungen tätig sind (im Folgenden „Veredler“), untervergaben. Aus diesem Grund verlangte die Kommission zusätzliche Auskünfte von den zehn größten Unionsherstellern über ihre Geschäftsmodelle und Produktionsmengen. Angesichts der eingegangenen neuen Informationen beschloss die Kommission, zwei weitere Unionshersteller in die Stichprobe aufzunehmen, um die verschiedenen in der Union vorhandenen Geschäftsmodelle zu berücksichtigen. Die endgültige Stichprobe deckte 27 % der geschätzten Gesamtproduktion und 26 % der geschätzten Gesamtmenge der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union im Jahr 2017 ab. Es gingen keine weiteren Stellungnahmen ein. Die Stichprobe wurde als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.

#### 1.3.3.2. Bildung einer Stichprobe der unabhängigen Einführer

- (15) Um über die Notwendigkeit einer Stichprobe entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle unabhängigen Einführer um ihre Mitarbeit an der Untersuchung. Sie wurden gebeten, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen und ihr die in Anhang II der Einleitungsbekanntmachung angeführten Angaben zu ihren Unternehmen zu übermitteln.
- (16) Zudem wurden 75 im Überprüfungsantrag genannte Einführer während der Einleitungsphase durch die Kommission kontaktiert und gebeten, ihre Geschäftstätigkeit zu beschreiben und Anhang II der Einleitungsbekanntmachung auszufüllen. Keiner von ihnen meldete sich.

#### 1.3.3.3. Bildung einer Stichprobe der Hersteller in der VR China

- (17) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle ihr bekannten Hersteller der überprüften Ware in der VR China um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der Volksrepublik China bei der Europäischen Union, gegebenenfalls andere Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (18) Sechs ausführende Hersteller bzw. Hersteller meldeten sich im Anschluss an die Einleitung des Verfahrens, von denen einer seine Mitarbeit später einstellte. Nur zwei der verbleibenden fünf mitarbeitenden ausführenden Hersteller/Hersteller führten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Fahrräder in die Union ein.

- (19) Im Einklang mit Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung wählte die Kommission eine repräsentative Stichprobe von drei Gruppen ausführender Hersteller/Hersteller aus, die auf der größten angegebenen Ausfuhrmenge, sowohl in die Union als auch in Drittländer, und Produktionsmenge der überprüften Ware im Untersuchungszeitraum der Überprüfung beruhte.
- (20) Auf dieser Grundlage entfielen auf die drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen chinesischer ausführender Hersteller/Hersteller rund 89 % der angegebenen Gesamtproduktion und -verkäufe der fünf mitarbeitenden Unternehmen/Unternehmensgruppen. Insgesamt entfielen auf die drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen 18 % der Verkäufe von Fahrrädern aus der VR China an die Union und 1 % der chinesischen Produktion von Fahrrädern im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.
- (21) Die Parteien erhielten Gelegenheit, sich zu der vorgeschlagenen Stichprobe zu äußern. Bei der Kommission gingen lediglich Stellungnahmen des Antragstellers ein. Erstens brachte der Antragsteller vor, dass die Hersteller, die sich gemeldet hatten, keine chinesischen Fahrradhersteller seien, da sie mit taiwanischen Unternehmen verbunden seien. Zweitens argumentierte der Antragsteller, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen und die Unternehmen, die sich gemeldet hatten, keine typischen chinesischen Fahrradhersteller seien, da sie ihren Geschäftssitz nicht in den drei Hauptzentren der chinesischen Fahrradindustrie hätten. Drittens beanstandete er, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen und die Unternehmen, die sich gemeldet hatten, keine Einstiegsfahräder fertigten. Viertens hielt er fest, dass für zwei der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ein Antidumpingzoll in Form eines Wertzolls in Höhe von 0 % gelte.
- (22) Die Kommission stellte fest, dass der Antragsteller keine Belege dafür vorlegte, dass der Standort für die Produktionsarten oder -kosten ausschlaggebend ist oder die ausgewählten Unternehmen keine Einstiegsfahräder herstellen. Außerdem konnte die Kommission einwandfrei feststellen, dass die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auch Einstiegsfahräder herstellten.
- (23) Außerdem war die Kommission bei der Auswahl der Stichprobe durch die Bestimmungen des Artikels 17 der Grundverordnung daran gebunden, eine repräsentative Stichprobe aus den Unternehmen zu bilden, die sich gemeldet hatten. Die Kommission stellte klar, dass von den mitarbeitenden Unternehmen, unabhängig von deren Eigentumsverhältnissen, Standort und Warensortiment, für die Stichprobe Unternehmen ausgewählt wurden, die im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Fahrräder in der VR China herstellen.
- (24) Die Einwände des EBMA gegen die Stichprobe wurden daher zurückgewiesen.

#### 1.3.3.4. Fragebogen und Kontrollbesuche

- (25) Die Kommission sandte Fragebogen an die fünf in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die drei in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, den Antragsteller und die Regierung der VR China (im Folgenden „chinesische Regierung“). Die fünf in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller sowie ihre zehn Veredler, die drei in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und der Antragsteller beantworteten den Fragebogen.
- (26) Die Kommission überprüfte alle Informationen, die sie für die Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings und der Schädigung sowie zur Ermittlung des Unionsinteresses benötigte. In den Betrieben folgender interessierter Parteien wurden Kontrollbesuche durchgeführt:
- a) Unionshersteller:
- Denver Bike, Italien
  - Maxcom EOOD, Bulgarien
  - MFC (Manufacture Française du Cycle), Frankreich
  - RGVS Ibérica Lda, Decathlon group, Portugal
  - Sprick Rowery Spółka z o.o., Polen
- b) EU-Veredler (Unterauftragnehmer)
- A. J. Maias SA, Portugal
  - All Bike's SRL, Italien
  - Andos Bike SRL, Italien
  - G.L. Cicli Di Girauo Lorena, Italien
  - RTE SA, Portugal

- c) Ausführende Hersteller und ihre verbundenen Unternehmen:
- Ideal Bike Co., Ltd., Dongguan (VR China)
  - Advanced Sports International-China Ltd., Dongguan (VR China)
  - Econotrade Co. Ltd., Taichung (Taiwan)
  - Top Sport International Co. Ltd., Taichung (Taiwan)
  - Ideal Bike Corporation Co., Ltd., Taichung (Taiwan)
  - Oyama Bicycles Co., Ltd., Taicang (VR China)
  - Universal Cycle Corporation Co., Ltd., Guangzhou (VR China)
  - Universal Cycle Corporation (Taiwan Branch), Taipei (Taiwan)

#### 1.3.4. Verfahren zur Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung

- (27) Angesichts der zum Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung vorliegenden ausreichenden Beweise, die tendenziell auf das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung hindeuteten, erachtete es die Kommission als angemessen, die Untersuchung auf der Grundlage des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung einzuleiten.
- (28) Zur Erhebung der im Hinblick auf eine etwaige Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung erforderlichen Daten forderte die Kommission daher in der Einleitungsbekanntmachung alle Hersteller im betroffenen Land auf, die in Anhang III der Einleitungsbekanntmachung angeforderten Informationen zu den bei der Herstellung der überprüften Ware verwendeten Inputs zu übermitteln. Die gleichen sechs ausführenden Hersteller/Hersteller, die Antworten auf den Stichprobenfragebogen übermittelten, legten auch die in Anhang III angeforderten Informationen vor.
- (29) Die Kommission sandte darüber hinaus einen Fragebogen an die chinesische Regierung, um die Informationen einzuholen, die sie für die Untersuchung betreffend die mutmaßlichen nennenswerten Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung benötigte. Die chinesische Regierung ließ den Fragebogen unbeantwortet.
- (30) In der Einleitungsbekanntmachung bat die Kommission darüber hinaus alle interessierten Parteien, innerhalb von 37 Tagen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ihren Standpunkt bezüglich der Angemessenheit der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung unter Vorlage von Informationen und sachdienlichen Nachweisen darzulegen. Es gingen jedoch keine diesbezüglichen Stellungnahmen oder zusätzlichen Nachweise ein.
- (31) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission ferner darauf hin, dass es angesichts der vorliegenden Beweise erforderlich werden könne, nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung zur Ermittlung des Normalwerts anhand unverzerrter Preise oder Vergleichswerte ein geeignetes repräsentatives Land auszuwählen.
- (32) Am 4. Juli 2018 veröffentlichte die Kommission einen ersten Vermerk (im Folgenden „erster Vermerk zu den Produktionsfaktoren“), in dem sie nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe e zweiter Gedankenstrich der Grundverordnung die interessierten Parteien aufforderte, sich zu den relevanten Quellen zu äußern, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranziehen könnte. In diesem Vermerk legte die Kommission eine Aufstellung aller von den ausführenden Herstellern bei der Herstellung der überprüften Ware verwendeten Produktionsfaktoren, wie etwa Werkstoffe, Energie und Arbeit, vor. Darüber hinaus nannte die Kommission auf der Grundlage der Kriterien für die Ermittlung unverzerrter Preise oder Vergleichswerte sechs mögliche repräsentative Länder: Brasilien, Mexiko, Russland, Serbien, Thailand und die Türkei.
- (33) Die Kommission gab allen interessierten Parteien Gelegenheit zur Stellungnahme. Es gingen Stellungnahmen eines ausführenden Herstellers und eines Unionsherstellers sowie des Antragstellers bei der Kommission ein, während die Behörden des betroffenen Landes keine Stellungnahme abgaben.
- (34) Die Kommission berücksichtigte die eingegangenen Stellungnahmen zum ersten Vermerk zu den Produktionsfaktoren in einem zweiten Vermerk vom 9. August 2018 (im Folgenden „zweiter Vermerk zu den Produktionsfaktoren“). Des Weiteren legte die Kommission die Liste der Produktionsfaktoren fest und gelangte zu dem Schluss, dass zu diesem Zeitpunkt Serbien das am besten geeignete repräsentative Land nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung darstellte. Die Kommission forderte die interessierten Parteien zur Stellungnahme auf. Bei der Kommission gingen jedoch keine Stellungnahmen ein.

### 1.3.5. Weiteres Verfahren

- (35) Am 7. Juni 2019 erfolgte seitens der Kommission die Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage Antidumpingzölle eingeführt werden sollten (im Folgenden „endgültige Unterrichtung“). Allen Parteien wurde eine Frist für Stellungnahmen zur Unterrichtung eingeräumt.
- (36) Die Kommission erhielt Stellungnahmen des Antragstellers und der Chinesischen 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“).

## 2. ÜBERPRÜFTE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Überprüfte Ware

- (37) Bei der überprüften Ware handelt es sich um Zweiräder und andere Fahrräder (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor, die unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 und 8712 00 70 99) eingereiht werden (im Folgenden „überprüfte Ware“ oder „Fahrräder“).
- (38) Die Kommission stellte fest, dass seit der letzten Überprüfung Veränderungen im Sektor stattgefunden haben. Vor allem hinsichtlich der verwendeten Rohstoffe hat es zahlreiche technologische Entwicklungen gegeben. Außerdem hat sich der Markt beträchtlich verändert und bestimmte Fahrradkategorien haben weitere Verbreitung gefunden und einen erheblichen Marktanteil errungen. Um diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen, beschloss die Kommission, die in der letzten Überprüfung verwendeten Fahrradkategorien anzupassen. Alle interessierten Parteien wurden über diesen Beschluss in Kenntnis gesetzt und zu Stellungnahmen aufgefordert. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen ein.
- (39) Die Fahrräder wurden daher in folgende Haupttypen unterteilt:
- Code A: ATB (Geländefahrräder, einschließlich Mountainbikes, größer als 24")
  - Code F: Falträder
  - Code J: Geländeräder für Jugendliche (BMX) und Kinderfahrräder (24" und kleiner)
  - Code R: Rennräder (größer als 24")
  - Code T: Trekkingräder, Citybikes, Hybridräder und Tourenräder (größer als 24")
  - Code O: Sonstige (z. B. Lieferfahrräder, Lastenfahrräder, Dreiräder)
- (40) Alle vorstehend definierten Fahrradtypen weisen dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften auf. Ferner werden sie über vergleichbare Vertriebskanäle wie Einzelhändler, Sportgeschäftketten, Massenanbieter und unabhängige Fahrradhändler auf dem Unionsmarkt verkauft. Die grundlegenden Verwendungen von Fahrrädern sind identisch, sodass Modelle verschiedener Kategorien austauschbar sind und miteinander konkurrieren.
- (41) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass alle Fahrradtypen eine einzige Ware sind.

### 2.2. Gleichartige Ware

- (42) In dieser Auslaufüberprüfung wurde bestätigt, dass die in der VR China und im repräsentativen Land Serbien hergestellten und auf den chinesischen und serbischen Inlandsmärkten verkauften Fahrräder sowie die in der Union von den Unionsherstellern hergestellte und verkaufte Ware dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Endverwendungen aufweisen. Sie werden als identische, d. h. sich in jeder Hinsicht gleichende Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen.

## 3. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS ODER ERNEUTEN AUFTRETENS DES DUMPINGS

### 3.1. Vorbemerkungen

- (43) Nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob im Falle des Außerkrafttretens der geltenden Maßnahmen ein Anhalten oder erneutes Auftreten des Dumpings seitens der VR China wahrscheinlich wäre.

### 3.2. Mitarbeit in der VR China

- (44) Sechs Unternehmen/Unternehmensgruppen beantworteten den Stichprobenfragebogen; eines dieser Unternehmen/eine dieser Unternehmensgruppen stellte die Mitarbeit später ein. Die von den fünf mitarbeitenden Unternehmen angegebene Gesamtausfuhrmenge von Fahrrädern in die Union lag im Untersuchungszeitraum der Überprüfung bei [120 000 bis 150 000] Stück, was 18 % der von Eurostat für denselben Zeitraum erfassten Gesamteinfuhrmengen der überprüften Ware aus der VR China entspricht. Die angegebene Gesamtproduktionskapazität der mitarbeitenden Unternehmen/Unternehmensgruppen lag bei rund 1 Mio. Stück, was etwa 1 % der geschätzten chinesischen Gesamtproduktionskapazität ausmacht (117 Mio. Stück).
- (45) Angesichts der geringen Bereitschaft zur Mitarbeit wandte die Kommission Artikel 18 an und stützte ihre Feststellungen zum chinesischen Fahrradmarkt, einschließlich Produktion, Kapazität und Kapazitätsreserven, auf verfügbare Informationen.
- (46) Zudem teilte eine der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen, die Ideal Group, der Kommission die Verkaufspreise für über einen verbundenen Händler abgewickelte Verkäufe, die dieser seinen ersten unabhängigen Abnehmern in der Union bzw. im Rest der Welt in Rechnung stellte, nicht mit. Deshalb wandte die Kommission Artikel 18 der Grundverordnung an und verwendete für diesen Teil der Ausfuhrverkäufe dieser Gruppe die besten verfügbaren Informationen.

### 3.3. Anhalten des Dumpings bei Einfuhren im Untersuchungszeitraum der Überprüfung

- (47) Den statistischen Daten von Eurostat zufolge wurden im Untersuchungszeitraum der Überprüfung 747 313 Fahrräder aus der VR China in die Union eingeführt, was etwa 4 % des gesamten Unionsverbrauchs entspricht. Folglich gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Einfuhren im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ausreichend repräsentativ waren, um zu überprüfen, ob das Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung anhielt.

#### 3.3.1. Normalwert

- (48) Nach Artikel 2 Absatz 1 der Grundverordnung stützt sich der Normalwert „normalerweise auf die Preise, die im normalen Handelsverkehr von unabhängigen Abnehmern im Ausfuhrland gezahlt wurden oder zu zahlen sind“.
- (49) Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung sieht allerdings Folgendes vor: „Wird [...] festgestellt, dass es nicht angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten im Ausfuhrland zu verwenden, weil in diesem Land nennenswerte Verzerrungen im Sinne von Buchstabe b bestehen, so wird der Normalwert ausschließlich anhand von Herstell- und Verkaufskosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, rechnerisch ermittelt“; dieser rechnerisch ermittelte Normalwert „muss einen unverzerrten und angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne beinhalten“. Wie im Folgenden dargelegt, gelangte die Kommission in dieser Untersuchung zu dem Schluss, dass auf der Grundlage der vorliegenden Beweise und in Ermangelung einer Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung sowie angesichts des Nichtvorliegens von Einwänden der ausführenden Hersteller die Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung angezeit war.

#### 3.3.2. Vorliegen nennenswerter Verzerrungen

##### 3.3.2.1. Einführung

- (50) Nennenswerte Verzerrungen sind in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung definiert als „Verzerrungen, die eintreten, wenn sich die gemeldeten Preise oder Kosten, einschließlich der Rohstoff- und Energiekosten, nicht aus dem freien Spiel der Marktkräfte ergeben, weil sie von erheblichen staatlichen Eingriffen beeinflusst sind. Bei der Beurteilung der Frage, ob nennenswerte Verzerrungen vorliegen, werden unter anderem die möglichen Auswirkungen von einem oder mehreren der folgenden Sachverhalte berücksichtigt:

- Situation, in der der betreffende Markt in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt wird, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht von Behörden des Ausfuhrlandes stehen oder deren Ausrichtung von diesen Behörden festgelegt wird;
- staatliche Präsenz in Unternehmen, die es dem Staat ermöglicht, Preise oder Kosten zu beeinflussen;
- staatliche Strategien oder Maßnahmen, mit denen inländische Lieferanten begünstigt werden oder durch die das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst wird;

- Fehlen, diskriminierende Anwendung oder unzulängliche Durchsetzung des Insolvenz-, Gesellschafts- oder Eigentumsrechts;
  - verzerrte Lohnkosten;
  - Zugang zu Finanzmitteln über Institute, die staatliche Ziele umsetzen oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agieren.“
- (51) Nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung wird bei der Beurteilung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a u. a. die nicht erschöpfende Liste der Sachverhalte in der erstgenannten Bestimmung herangezogen. Gemäß Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung werden bei der Beurteilung der Frage, ob nennenswerte Verzerrungen vorliegen, die möglichen Auswirkungen von einem oder mehreren dieser Sachverhalte auf die Preise und Kosten im Ausfuhrland der überprüften Ware berücksichtigt. Da diese Liste nicht kumulativ ist, müssen nicht alle genannten Sachverhalte berücksichtigt werden, wenn es um die Feststellung nennenswerter Verzerrungen geht. Auch kann ein und dasselbe Faktum zugrunde gelegt werden, um aufzuzeigen, dass einer oder mehrere der in der Liste genannten Sachverhalte gegeben sind. Allerdings ist jede Schlussfolgerung zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a auf der Grundlage sämtlicher vorliegender Beweise zu treffen. Bei der Gesamtbewertung des Vorliegens von Verzerrungen können auch der allgemeine Kontext und die allgemeine Lage im Ausfuhrland berücksichtigt werden, insbesondere wenn die Regierung aufgrund der grundlegenden Elemente der Wirtschafts- und Verwaltungsstruktur des Ausfuhrlandes über umfangreiche Befugnisse verfügt, die es ihr ermöglichen, in die Marktkräfte einzugreifen, was darauf hindeutet, dass sich die Preise und Kosten nicht aus dem freien Spiel der Marktkräfte ergeben.
- (52) In Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe c der Grundverordnung ist Folgendes festgelegt: *„Wenn die Kommission fundierte Hinweise darauf hat, dass in einem bestimmten Land oder einer bestimmten Branche in diesem Land möglicherweise nennenswerte Verzerrungen im Sinne von Buchstabe b vorliegen, und wenn es für die wirksame Anwendung dieser Verordnung angemessen ist, erstellt die Kommission einen Bericht, in dem die Marktgegebenheiten gemäß Buchstabe b in diesem Land oder dieser Branche beschrieben werden, macht ihn öffentlich zugänglich und aktualisiert ihn regelmäßig.“*
- (53) Gemäß dieser Bestimmung hat die Kommission einen Länderbericht zur VR China erstellt<sup>(12)</sup> (im Folgenden „Bericht“). Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, die zum Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung im Dossier enthaltenen Beweise zu widerlegen, zu ergänzen oder dazu Stellung zu nehmen. In diesem Zusammenhang und aufgrund der mangelnden Mitarbeit bei dieser Untersuchung stützte sich die Kommission auf den Bericht, in dem aufgezeigt wird, dass auf vielen Ebenen der Wirtschaft erhebliche staatliche Eingriffe sowie dadurch bedingte spezifische Verzerrungen bei wichtigen Produktionsfaktoren (wie Boden, Energie, Kapital, Rohstoffe und Arbeit) und in spezifischen Sektoren (wie etwa Aluminium, Stahl und Chemikalien) festzustellen sind. Der Bericht wurde zu Beginn der Untersuchung in das Dossier aufgenommen.
- (54) Der Antrag untermauert auch die Behauptungen bezüglich der nennenswerten Verzerrungen im Sinne des genannten Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b und ergänzt den Bericht.
- (55) Erstens nimmt der Antragsteller auf die Bestimmungen im 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie (im Folgenden „13. Fahrradplan“) Bezug. Spezifische Bestimmungen dieses Plans werden in Abschnitt 5.1 des Antrags angeführt. Ferner verweist der Antragsteller auf die Existenz staatseigener Unternehmen in der Fahrradindustrie (Abschnitt 5.2 des Antrags) sowie auf den starken Fusionsdruck, der auf die kleineren Hersteller ausgeübt wird, wie vom 13. Fahrradplan vorgesehen (Abschnitt 5.2 des Antrags).
- (56) Die Kommission prüfte, ob es angesichts nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in der VR China heranzuziehen. Dabei stützte sich die Kommission auf die im Dossier vorliegenden Beweise, einschließlich der in dem Bericht angeführten Beweise; in dem Bericht wiederum wird auf öffentlich zugängliche Quellen zurückgegriffen, die in dem Bericht genannt werden, vor allem auf chinesische Rechtsvorschriften, auf veröffentlichte offizielle politische Dokumente der VR China, auf von internationalen Organisationen veröffentlichte Berichte sowie auf Studien/Artikel namhafter Wissenschaftler. Im Rahmen der Analyse wurden nicht nur die erheblichen staatlichen Eingriffe in die chinesische Wirtschaft im Allgemeinen untersucht, sondern auch die spezifische Marktsituation im betreffenden Sektor, insbesondere in Bezug auf die überprüfte Ware.
- (57) Wie in Erwägungsgrund 29 dargelegt, beantwortete die chinesische Regierung den übermittelten Fragebogen nicht. Die ausführenden Hersteller, welche die Fragebogen beantworteten, nahmen nicht zu den im Dossier, einschließlich des Berichts, vorliegenden Beweisen und den vom Antragsteller beigebrachten zusätzlichen Beweisen für das Bestehen nennenswerter Verzerrungen und/oder zur Angemessenheit der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung auf den vorliegenden Fall Stellung und legten auch keine Beweise zur Stützung oder Widerlegung der betreffenden Beweise vor.

<sup>(12)</sup> Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations (für die Zwecke von Handelsschutzuntersuchungen erstellte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte wirtschaftliche Verzerrungen in der Volksrepublik China) vom 20. Dezember 2017, SWD(2017) 483 final/2.

### 3.3.2.2. Nennenswerte Verzerrungen, die die Inlandspreise und -kosten in der Volksrepublik China beeinflussen: allgemeiner wirtschaftlicher Kontext

- (58) Das chinesische Wirtschaftssystem basiert auf dem Konzept einer „sozialistischen Marktwirtschaft“. Das Konzept ist in der chinesischen Verfassung verankert und bestimmt maßgeblich die wirtschaftspolitische Steuerung in der VR China. Grundprinzip ist das *„sozialistische Gemeineigentum an den Produktionsmitteln, das heißt das Volkseigentum und das Kollektiveigentum der werktätigen Massen“*. Die staatliche Wirtschaft ist die *„dominierende Kraft in der Volkswirtschaft“* und der Staat hat *„Konsolidierung und Entwicklung der staatlichen Wirtschaft“* zu gewährleisten<sup>(13)</sup>. Die Gesamtarchitektur der chinesischen Volkswirtschaft ermöglicht somit erhebliche staatliche Eingriffe in die Wirtschaft nicht nur, sondern sieht solche Eingriffe sogar ausdrücklich vor. Der Gedanke des Primats des Gemeineigentums gegenüber dem Privateigentum durchdringt das gesamte Rechtssystem und wird in allen wesentlichen Rechtsvorschriften als allgemeines Prinzip herausgestellt. Ein Paradebeispiel ist das chinesische Eigentumsrecht: Es stellt ab auf die erste Stufe des Sozialismus und überträgt dem Staat die Aufgabe, das grundlegende Wirtschaftssystem aufrechtzuerhalten, in dem das Gemeineigentum eine dominierende Rolle spielt. Andere Formen von Eigentum werden toleriert und dürfen sich dem Gesetz nach Seite an Seite neben dem Staatseigentum entwickeln<sup>(14)</sup>.
- (59) Gemäß dem chinesischen Recht erfolgt die Weiterentwicklung der sozialistischen Marktwirtschaft unter Führung der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden auch kurz als „Kommunistische Partei“ bezeichnet). Die Strukturen des chinesischen Staates und der Kommunistischen Partei sind auf allen Ebenen (rechtlich, institutionell, personell) miteinander verflochten und bilden einen Überbau, in dem die Rolle der Kommunistischen Partei und die Rolle des Staates kaum voneinander zu trennen sind. Mit der Änderung der chinesischen Verfassung vom März 2018 wurde der Führungsrolle der Kommunistischen Partei noch größeres Gewicht verliehen, indem sie in Artikel 1 der Verfassung verankert wurde. Nach dem ersten Satz *„Das sozialistische System ist das grundlegende System der Volksrepublik China“* wurde ein neuer zweiter Satz eingefügt, der wie folgt lautet: *„Das grundlegende Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung ist die Führungsrolle der Kommunistischen Partei Chinas“*<sup>(15)</sup>. Dies veranschaulicht die Kontrolle der Kommunistischen Partei über das Wirtschaftssystem der VR China. Diese Kontrolle ist dem System inhärent und geht über das hinaus, was in anderen Ländern üblich ist, in denen die Regierungen eine umfassende makroökonomische Kontrolle ausüben, innerhalb deren Grenzen sich aber das freie Spiel der Marktkräfte entfaltet.
- (60) Der chinesische Staat verfolgt eine interventionistische Wirtschaftspolitik, die nicht die in einem freien Markt gegebenen wirtschaftlichen Bedingungen widerspiegelt, sondern deren Zielsetzungen der von der Kommunistischen Partei festgelegten politischen Agenda entsprechen<sup>(16)</sup>. Das Spektrum der von den chinesischen Behörden eingesetzten interventionistischen wirtschaftspolitischen Instrumente ist vielfältig und umfasst unter anderem das System der industriellen Planung, das Finanzsystem sowie Elemente des Regelungsumfelds.
- (61) Erstens erfolgt die Steuerung der chinesischen Wirtschaft auf der Ebene der allgemeinen Verwaltungskontrolle durch ein komplexes System der industriellen Planung, das alle wirtschaftlichen Tätigkeiten im Land betrifft. Die Gesamtheit dieser Pläne deckt eine umfassende und komplexe Matrix von Sektoren und Querschnittspolitiken ab und ist auf allen staatlichen Ebenen omnipräsent. Die Pläne auf Provinzebene sind detailliert, wohingegen in den nationalen Plänen weiter gefasste Ziele formuliert werden. Darüber hinaus werden in den Plänen die zur Unterstützung der betreffenden Industriezweige bzw. Sektoren einzusetzenden Instrumente sowie der Zeitrahmen für die Realisierung der Ziele festgelegt. Manche Pläne beinhalten konkrete Produktionsziele. Im Rahmen der Pläne werden im Einklang mit den Prioritäten der Regierung einzelne Industriezweige und/oder Projekte als (positive oder negative) Prioritäten bestimmt, denen spezifische Entwicklungsziele zugewiesen werden (industrielle Aufwertung, internationale Expansion usw.). Die Wirtschaftsbeteiligten — Privatunternehmen wie staatseigene Unternehmen — müssen ihre Geschäftstätigkeiten effektiv an den durch das Planungssystem vorgegebenen Realitäten ausrichten. Nicht nur durch den verbindlichen Charakter der Pläne, sondern auch weil die zuständigen chinesischen Behörden auf allen staatlichen Ebenen in das Planungssystem eingebunden sind und die ihnen übertragenen Befugnisse entsprechend ausüben, werden die Wirtschaftsbeteiligten dazu gebracht, die in den Plänen festgelegten Prioritäten einzuhalten (siehe auch Abschnitt 3.3.2.5)<sup>(17)</sup>.
- (62) Zweitens wird das Finanzsystem Chinas in Bezug auf die Zuweisung finanzieller Ressourcen von den staatseigenen Geschäftsbanken dominiert. Diese Banken müssen sich bei der Gestaltung und Umsetzung ihrer Kreditvergabepolitik an der Industriepolitik der Regierung ausrichten, statt vorrangig die Wirtschaftlichkeit eines bestimmten Projekts zu bewerten (siehe auch Abschnitt 3.3.2.9)<sup>(18)</sup>. Gleiches gilt für die übrigen Komponenten des chinesischen Finanzsystems, wie etwa die Aktien-, Anleihe- und Private-Equity-Märkte. Obgleich von geringerer Bedeutung als der Bankensektor, sind diese Teile des Finanzsektors institutionell und operativ nicht auf ein möglichst effizientes Funktionieren der Finanzmärkte, sondern auf die Gewährleistung der Kontrolle und die Ermöglichung von Interventionen des Staates und der Kommunistischen Partei ausgerichtet<sup>(19)</sup>.

<sup>(13)</sup> Bericht, Kapitel 2, S. 6-7.

<sup>(14)</sup> Bericht, Kapitel 2, S. 10.

<sup>(15)</sup> <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law>

<sup>(16)</sup> Bericht, Kapitel 2, S. 20-21.

<sup>(17)</sup> Bericht, Kapitel 3, S. 41 und S. 73-74.

<sup>(18)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 120-121.

<sup>(19)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 122-135.

- (63) Drittens nehmen die staatlichen Eingriffe in die Wirtschaft auf der Ebene des Regelungsumfelds eine Vielzahl von Formen an. So stellen beispielsweise die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge in der Regel nicht auf Wirtschaftlichkeit, sondern auf die Verfolgung anderer politischer Ziele ab und untergraben damit in diesem Bereich die marktwirtschaftlichen Grundsätze. Die geltenden Rechtsvorschriften sehen ausdrücklich vor, dass die Vergabe öffentlicher Aufträge in einer Weise zu erfolgen hat, die der Erreichung der staatlich vorgegebenen Ziele förderlich ist. Die Art dieser Ziele ist jedoch nicht festgelegt, sodass den Entscheidungsgremien ein weiter Ermessensspielraum bleibt <sup>(20)</sup>. Auch im Bereich der Investitionen übt die chinesische Regierung eine erhebliche Kontrolle und großen Einfluss mit Blick auf die Bestimmung und die Größenordnung sowohl staatlicher als auch privater Investitionen aus. Die Überprüfung von Investitionen sowie unterschiedliche Anreize, Beschränkungen und Verbote im Zusammenhang mit Investitionen dienen den Behörden als wichtige Instrumente für die Unterstützung industriepolitischer Zielsetzungen wie etwa der Wahrung der staatlichen Kontrolle über Schlüssel-sektoren oder der Stärkung der heimischen Industrie <sup>(21)</sup>.
- (64) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das chinesische Wirtschaftsmodell auf bestimmten Grundaxiomen beruht, die vielfältige staatliche Eingriffe vorsehen und fördern. Diese erheblichen staatlichen Eingriffe sind unvereinbar mit einem freien Spiel der Marktkräfte und führen zu Verzerrungen, die einer wirksamen Ressourcenaallokation nach Marktgrundsätzen entgegenstehen <sup>(22)</sup>.

3.3.2.3. Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b erster Gedankenstrich der Grundverordnung: Situation, in der der betreffende Markt in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt wird, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht von Behörden des Ausfuhrlandes stehen oder deren Ausrichtung von diesen Behörden festgelegt wird

- (65) Unternehmen, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht des Staates stehen oder deren Ausrichtung vom Staat festgelegt wird, stellen in der VR China einen wesentlichen Teil der Wirtschaft dar.
- (66) Kennzeichnend für einige Teile des chinesischen Fahrradsektors ist nach wie vor die staatliche Eigentümerschaft. Obgleich die Fahrradindustrie in der VR China sehr fragmentiert ist und eine große Zahl kleiner Hersteller umfasst, sind die größten Fahrradhersteller wie Flying Pidgeon und Phoenix staatseigene Unternehmen; allerdings ist es nicht möglich, anhand der von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern übermittelten Angaben die genauen Zahlen zu schätzen.
- (67) Was die Kontrolle durch den Staat betrifft, so verfügen die Regierung und die Kommunistische Partei über Strukturen, die ihnen eine ständige Einflussnahme auf die Unternehmen ermöglichen. Der Staat (vielfach auch die Kommunistische Partei) übernimmt nicht nur eine aktive Rolle, indem er (sie) Vorgaben für die Umsetzung allgemeiner wirtschaftspolitischer Strategien durch einzelne Unternehmen formuliert und die Umsetzung überwacht, sondern beansprucht auch das Recht auf Mitwirkung an operativen Entscheidungen dieser Unternehmen. Auf die Faktoren, die auf eine staatliche Kontrolle über Unternehmen in der Stahl- und Eisenindustrie hindeuten, wird in Abschnitt 3.3.2.4 genauer eingegangen.
- (68) Die Ergebnisse der Analyse, inwiefern der Sektor einer politischen Aufsicht unterliegt und seine Ausrichtung staatlicherseits bestimmt wird, werden in den Abschnitten 3.3.2.4 und 3.3.2.5 dargelegt. Angesichts der starken staatlichen Kontrolle und der erheblichen staatlichen Eingriffe im Fahrradsektor, wie sie im Folgenden beschrieben werden, können selbst in Privateigentum stehende Hersteller nicht unter Marktbedingungen agieren.
- (69) Die Kontrolle bzw. die politische Aufsicht der chinesischen Behörden über den Sektor bzw. die Festlegung der Ausrichtung des Sektors durch diese Behörden geht auch aus den Zielen des führenden Branchenverbands, der China Bicycle Organisation (im Folgenden „CBA“) hervor, die in enger Verbindung zur chinesischen Regierung und zur Kommunistischen Partei steht. Der Website der CBA zufolge umfasst der Verband 650 Mitglieder, auf die 80 % der jährlichen Produktions- und Ausfuhrmengen des Wirtschaftszweigs entfallen. Aufgabe des Verbands ist es, die Kräfte des Wirtschaftszweigs zu bündeln, seine Angelegenheiten zu regeln, ihn zu unterstützen und seine Entwicklung zu fördern <sup>(23)</sup>. Die Satzung der CBA deutet auf eine enge Verbindung zur chinesischen Regierung und zur Kommunistischen Partei hin. So heißt es etwa in Artikel 2: „Aufgabe des Verbandes ist es, entsprechend Xi Jinpings Theorie des Sozialismus mit chinesischen Merkmalen in einer neuen Ära und dem Geist des 19. Nationalen Kongresses der Kommunistischen Partei Chinas die einschlägige nationale Industriepolitik vollständig umzusetzen, die staatliche Verwaltung bei der Stärkung des Industriemanagements zu unterstützen [...]. Der Verband hält sich an die Verfassung, das Gesetz und die Vorschriften sowie an die nationale Politik, im Einklang mit den zentralen Werten des Sozialismus“ <sup>(24)</sup>. Darüber hinaus veröffentlichte die CBA den 13. Fahrradplan und in einer kürzlich durchgeführten Untersuchung der Europäischen Kommission wurde festgestellt, dass dies in enger Verbindung mit der chinesischen Regierung geschah <sup>(25)</sup>.

<sup>(20)</sup> Bericht, Kapitel 7, S. 167-168.

<sup>(21)</sup> Bericht, Kapitel 8, S. 169-170 und S. 200-201.

<sup>(22)</sup> Bericht, Kapitel 2, S. 15-16, Kapitel 4, S. 50 und S. 84, Kapitel 5, S. 108-109.

<sup>(23)</sup> Website der CBA: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11> (abgerufen am 26. März 2019).

<sup>(24)</sup> Siehe CBA-Satzung: <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33> (abgerufen am 27. März 2019).

<sup>(25)</sup> Siehe Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China, Erwägungsgründe 136 bis 138.

- (70) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wird der Schluss gezogen, dass der Markt für Fahrräder in der VR China in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt wird, die im Eigentum, unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht der chinesischen Regierung stehen oder deren Ausrichtung von der Regierung festgelegt wird.

3.3.2.4. Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b zweiter Gedankenstrich der Grundverordnung: staatliche Präsenz in Unternehmen, die es dem Staat ermöglicht, Preise oder Kosten zu beeinflussen

- (71) Die chinesische Regierung kann durch die staatliche Präsenz in den Unternehmen Preise und Kosten beeinflussen. Das in den chinesischen Rechtsvorschriften vorgesehene Recht der zuständigen Behörden, Schlüsselpositionen im Management staatseigener Unternehmen zu besetzen und Personen aus solchen Positionen abuberufen, kann als ein sich aus den entsprechenden Eigentumsrechten ergebendes Recht gesehen werden<sup>(26)</sup>; der Staat kann aber noch über einen anderen Kanal Einfluss auf Unternehmensentscheidungen nehmen, nämlich über die in staateigenen wie auch in privaten Unternehmen bestehenden Zellen der Kommunistischen Partei. Nach dem chinesischen Unternehmensrecht muss in jedem Unternehmen (in dem es mindestens drei Parteimitglieder gibt — so sieht es das Statut der Kommunistischen Partei Chinas vor<sup>(27)</sup>) eine Organisation der Kommunistischen Partei gebildet werden; zudem muss das Unternehmen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Parteiorganisation ihre Tätigkeiten ausüben kann. In der Vergangenheit wurde diese Vorschrift offenbar nicht immer eingehalten bzw. konsequent durchgesetzt. Jedoch macht die Kommunistische Partei spätestens seit 2016 verstärkt ihren Anspruch auf Kontrolle der Geschäftsentscheidungen staatseigener Unternehmen als politisches Prinzip geltend. Auch wird berichtet, dass die Kommunistische Partei Druck auf private Unternehmen dahin gehend ausübt, „Patriotismus“ an oberste Stelle zu setzen und die Parteidisziplin zu wahren<sup>(28)</sup>. Im Jahr 2017 gab es Berichten zufolge in 70 % der etwa 1,86 Mio. Privatunternehmen Parteizellen, wobei verstärkt darauf gedrungen wurde, dass die Organisationen der Kommunistischen Partei bei Geschäftsentscheidungen der betreffenden Unternehmen das letzte Wort haben sollten<sup>(29)</sup>. Die einschlägigen Regeln gelten allgemein für die gesamte chinesische Wirtschaft, einschließlich der Eisen- und Stahlbranche. Somit gelten sie auch für die Hersteller von Fahrrädern und für die Lieferanten ihrer Inputs.
- (72) Gerade im Fahrradsektor bestehen enge Verbindungen zwischen den Entscheidungsprozessen der in dem Sektor tätigen Unternehmen und den staatlichen Instanzen, insbesondere der Kommunistischen Partei. Bei einigen chinesischen Fahrradherstellern bestehen personelle Überschneidungen zwischen Führungsorganen und Parteistrukturen. Beispielsweise fungierte der Vorstandsvorsitzende von Shanghai Phoenix Enterprise seit 2012 auch als Sekretär des Parteikomitees in diesem Unternehmen<sup>(30)</sup>. Ähnlich war der stellvertretende Sekretär des Parteikomitees bei Shanghai Zhonglu gleichzeitig Mitglied des Überwachungsausschusses<sup>(31)</sup>.
- (73) Die Präsenz und das Eingreifen des Staates auf den Finanzmärkten (siehe auch Abschnitt 3.3.2.8) sowie die Bereitstellung von Rohstoffen und Inputs bewirken eine weitere Verzerrung des Marktes<sup>(32)</sup>.
- (74) Auf der Grundlage aller vorstehenden Ausführungen wird der Schluss gezogen, dass die staatliche Präsenz in Unternehmen des Fahrradsektors sowie im Finanzsektor und in anderen Input-Sektoren in Verbindung mit den in Abschnitt 3.3.2.3 und den nachfolgenden Abschnitten beschriebenen Rahmenbedingungen es der chinesischen Regierung ermöglicht, Preise und Kosten zu beeinflussen.

3.3.2.5. Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b dritter Gedankenstrich der Grundverordnung: staatliche Strategien oder Maßnahmen, mit denen inländische Lieferanten begünstigt werden oder durch die das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst wird

- (75) Die Ausrichtung der chinesischen Volkswirtschaft wird in erheblichem Maße durch ein ausgefeiltes Planungssystem bestimmt, in dem Prioritäten festgelegt und die Ziele vorgegeben werden, die die Zentralregierung und die lokalen Regierungen schwerpunktmäßig verfolgen müssen. Auf allen Regierungsebenen gibt es einschlägige Pläne, die praktisch alle Wirtschaftszweige abdecken; die in den Planungsinstrumenten gesteckten Ziele sind verbindlich, und die Behörden aller Verwaltungsebenen überwachen die Umsetzung der Pläne durch die jeweils nachgeordnete Ebene. Insgesamt führt das Planungssystem in der VR China dazu, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen werden, sondern in Sektoren fließen, die von der Regierung als strategische oder anderweitig politisch wichtige Sektoren erachtet werden<sup>(33)</sup>.

<sup>(26)</sup> Bericht, Kapitel 5, S. 100-101.

<sup>(27)</sup> Bericht, Kapitel 2, S. 26.

<sup>(28)</sup> Bericht, Kapitel 2, S. 31-32.

<sup>(29)</sup> Siehe <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU>.

<sup>(30)</sup> [http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI\\_CorpManagerInfo.php?stockid=600679&Name=%D6%DC%CE%C0%D6%D0](http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600679&Name=%D6%DC%CE%C0%D6%D0)

<sup>(31)</sup> <http://www.600818.cn/about.asp?id=5> und [http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI\\_CorpManagerInfo.php?stockid=600818&Name=%B9%CB%BE%F5%D0%C2](http://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=600818&Name=%B9%CB%BE%F5%D0%C2).

<sup>(32)</sup> Bericht, Kapitel 14.1 bis 14.3.

<sup>(33)</sup> Bericht, Kapitel 4, S. 41-42 und S. 83.

- (76) Der Light Industry Development Plan (2016-2020), (Entwicklungsplan für die Leichtindustrie; im Folgenden „Light Industry Development Plan“), der von der chinesischen Regierung zur Umsetzung des 13. Fünfjahresplans und der „Made in China 2025“-Strategie ausgearbeitet wurde, identifiziert unter anderen die Fahrradindustrie als eine der Schlüsselbranchen. Er empfiehlt auch, *„die Fahrradindustrie zu unterstützen, sich in eine leichtgewichtige, vielfältige, modische und intelligente Richtung zu entwickeln, Forschung und Entwicklung zu beschleunigen sowie hochfestes Leichtmaterial, Übersetzung, Antriebssysteme, neue Energie, intelligente Sensoriktechnologie und das Internet der Dinge anzuwenden, sich auf die Entwicklung diversifizierter Fahrräder, die für Mode- und Freizeitzwecke, Sport und Fitness, Langstreckenfahrten und leistungsstarkes Zusammenklappen geeignet sind, zu konzentrieren [...]“*.
- (77) Der Light Industry Development Plan führt auch einige konkrete politische Maßnahmen zur Förderung dieser Schlüsselbranchen an. Das erste Maßnahmenpaket betrifft die Intensivierung der Reform des Marktzugangs, vor allem durch eine Vereinfachung der Verwaltungsabläufe (d. h. Aufhebung unnötiger Genehmigungen, Senkung und Standardisierung der Gebühren und des Genehmigungsverfahrens). Das zweite Maßnahmenpaket betrifft die Intensivierung der finanzpolitischen Unterstützung:
- *„Volle Ausschöpfung der führenden Rolle des Entwicklungsfonds für mittlere und kleine Unternehmen, Anleitung der mittleren und kleinen Unternehmen bei der Erhöhung der Investitionen in Technologieinnovation, Struktur Anpassung, Energieeinsparung und Emissionsminderung, Umsetzung verschiedener Vorzugsmaßnahmen, optimales Dienstleistungssystem für mittlere und kleine Unternehmen“;*
  - *„Umsetzung der beschleunigten Abschreibungspolitik für das Anlagevermögen, Leitfaden für Unternehmen zur Erhöhung der Investitionen in moderne Anlagen“;*
  - *„Förderung der Bedeutung von Spezialfonds für die Reinigung der Produktion, Anleitung für die Anwendung von Produktionstechnologien und Förderung der Reinigungstechnologie in Schlüsselindustrien“;*
  - *„Umsetzung von Vorzugsregelungen für relevante Steuern und Gebühren, Senkung der Unternehmenskosten für fünf Sozialversicherungen und einen Wohnungsfonds‘, sinnvolle Anpassung der Verbrauchsteuerpolitik“;*
  - *„Motivation der Unternehmen, die FuE-Investitionen für umweltfreundliche Produkte zu erhöhen, höchste Priorität für die Produkte mit umweltfreundlichem Produktzertifikat bei Regierungskäufen“.*
- (78) Das dritte Maßnahmenpaket betrifft insbesondere die Ausweitung der Unterstützung der Finanzpolitik:
- *„Umsetzung der Finanzpolitik, die die Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen unterstützt, weitere Analyse der Finanzierungswege von kleinen und mittleren Unternehmen, Perfektionierung des Kreditgarantiesystems von kleinen und mittleren Unternehmen“;*
  - *„Beschleunigung der Entwicklung von Finanzprodukten und -dienstleistungen zur Unterstützung von Volksunternehmertum und Innovation im Bereich der Leichtindustrie“;*
  - *„Erhöhung der finanziellen Unterstützung für die Technologietransformation und die Aktualisierung der Ausstattung der Unternehmen“;*
  - *„Schaffung von Anreizen für Finanzinstitute für die Entwicklung von Kreditdienstleistungen, bei denen auch immaterielle Vermögenswerte als Garantien verwendet werden, einschließlich ihrer eigenen Marken sowie der Sonderrechte zur Nutzung der Marken, um den Markenaufbau im Leichtindusbereich zu fördern“;*
  - *„Weiterhin eine politische und entwicklungspolitische Rolle spielen sowie die Finanzinstitute durch den Einsatz von syndizierten Krediten, Exportkrediten und Projektfinanzierungen unterstützen, um eine Finanzdienstleistungsplattform für internationale FuE, das Produktionssystem und die Markenförderung der Unternehmen einzurichten“;*
  - *„Erhöhung der Unterstützung von Exportkreditversicherungen für Markenunternehmen, Anreize für die Geschäftsbanken, das Finanzierungsgeschäft der Exportkreditversicherung aktiv zu betreiben“.*
- (79) Light Industry Development Pläne werden auch auf lokaler Ebene entwickelt. Dies ist der Fall beim Tianjin Municipal Light Industry and Textile Development Plan (städtischer Leichtindustrie- und Textilentwicklungsplan von Tianjin) für den 12. Fünfjahresplan (2011-2015), der die Schaffung von vier nationalen Leichtindustrie-Standorten in der Provinz vorsah: *„Die Stadt Tianjin errichtet einen nationalen Produktions- und Ausfuhrstandort für Fahrräder.“* Indem wir den Industriepark ‚China bicycle kingdom‘ im Bezirk Wuqing und den (Elektro-)Fahrradindustriepark im Bezirk Binhai als Zentrum wählen, werden wir die Fertigungsindustrien von (Elektro-)Fahrrädern, Ersatzteilen usw. intensiv vorantreiben“.

- (80) In ähnlicher Weise setzt der 13. Fünfjahresplan von Tianjin für die wirtschaftliche Entwicklung der Industrie klare Unterstützungsziele für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie einschließlich der Ersatzteilindustrien, wie beispielsweise:
- „Konsequente Entwicklung der Fahrradindustrie“;
  - „Beschleunigung des Baus charakteristischer Industrieanlagen einschließlich [...] der Fahrradproduktion im Bezirk Jinghai und im Bezirk Wuqing“;
  - „Beschleunigung der Umwandlung und des Aufrüstungsprozesses von Unternehmen. Konsequente Umsetzung der Markenstrategie, Anleitung von Unternehmen zur Intensivierung der technologischen Innovation und Warenakzeptanz sowie zur Stärkung und Förderung der Marktpositionen von konkurrierenden Waren einschließlich Fahrrädern. Förderung der Annexion und Reorganisation von Unternehmen und umfassende Verbesserung der Innovationsfähigkeit und der Produktwertschöpfung von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Privatunternehmen“;
  - „Beschleunigung des Baus von speziellen Industrieparks, einschließlich Industrieparks für die Fahrradindustrie in Qujing und Jinghai“; [...]
  - „Erweiterung von Bereichen mit ausgeprägten Vorteilen. Lithium-Ion-Akkumulatoren als Kernstück zur Förderung der Entwicklung von Superkondensatoren und Hochleistungsakkumulatoren verwenden“.
- (81) Ferner berücksichtigt der 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie (im Folgenden „13. Fahrradplan“), der von der CBA herausgegeben wird, die Fahrradindustrie unter den „aufstrebenden Industrien“: „Die aufstrebenden Industrien wurden auf die Ebene der nationalen Strategie gehoben, wie etwa die Bereiche alternative Energie, neuartige Materialien, Internet, Energieeinsparung und Umweltschutz sowie Informationstechnologie, sodass es für traditionelle Industrien zu einer unvermeidlichen Entwicklung in das mittlere und obere Marktsegment gekommen ist. Besonders nach der Fünften Plenarsitzung, auf der die ‚Förderung der kohlenstoffarmen Entwicklung von Verkehr und Transport und die Förderung des umweltfreundlichen Fahrens mit dem Fahrrad‘ vorgeschlagen wurde, wird die Fahrradindustrie zweifellos die neuen historischen Entwicklungsmöglichkeiten nutzen können“.
- (82) Der 13. Fahrradplan setzt messbare Ziele, die die chinesische Regierung bis zum Jahr 2020 in der Fahrradindustrie erreichen will: „Die Einnahmen aus den Hauptgeschäften der oben genannten Unternehmen im gesamten Wirtschaftszweig werden die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 6 % erreichen und bis zum Jahr 2020 200 Mrd. RMB überschreiten. Der Exportumfang von Fahrrädern und Ersatzteilen wird stabil bleiben und der Export von Elektrofahrrädern drastisch gesteigert werden. Die Integration der Wirtschaftszweige wird weiter gestärkt werden, und der Anteil der führenden Unternehmen am Produktionsvolumen soll 50 % übersteigen. Die Industrie wird drei bis fünf Industriecluster und charakteristische Regionen fördern, gemeinsam aufbauen und verbessern. Der Anteil von Mittel- und Oberklasse-Fahrrädern sowie Elektrofahrrädern mit Lithium-Akkumulator wird jährlich steigen“. Der 13. Fahrradplan sieht zudem die Verbesserung der Markenpflege und Anstrengungen zum Aufbau internationaler Marken vor.
- (83) Wie oben dargelegt, wird die Fahrradindustrie von der chinesischen Regierung eng überwacht und unterstützt. Die Umsetzung der in den verschiedenen Plänen festgesetzten Ziele setzt starke Eingriffe der chinesischen Regierung in die Fahrradindustrie voraus.
- (84) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die oben genannten Belege zum Fahrradsektor ausreichend sind, um davon auszugehen, dass staatliche Strategien oder Maßnahmen das freie Spiel der Marktkräfte in diesem Sektor beeinflussen.
- (85) Die Kommission stellte außerdem fest, dass es bedeutende staatliche Eingriffe bezüglich der zur Fahrradherstellung verwendeten Rohstoffe gibt. Die meisten zur Herstellung von Fahrrädern verwendeten Teile werden aus Rohstoffen gefertigt, bei denen es erhebliche Eingriffe der chinesischen Regierung gibt<sup>(34)</sup>, einschließlich Aluminium und Stahl (die zur Herstellung von Rahmen, Gabeln, Lenkstangen, Rädern und Speichen, Ketten, Kettenschaltung, Schaltungen, Kabeln und Gepäckträgern verwendet werden), Kautschuk (zur Reifenherstellung) und Chemikalien (Kunststoffelemente und Lacke).
- (86) Beispielsweise fällt Aluminium unter den Entwicklungsplan für die Nichteisen-Metallindustrie 2016-2020 (im Folgenden „13. Fünfjahresplan für die Nichteisen-Metallindustrie“), der strikte quantitative und qualitative Zielvorgaben und umfängliche auf die Entwicklung der Industrie abzielende Unterstützungsmaßnahmen vorsieht. Stahl wird durch den Plan zur Anpassung und Modernisierung der Stahlindustrie 2016-2020 (im Folgenden „13. Fünfjahresplan für die Stahlindustrie“) abgedeckt, der praktisch alle Aspekte der Industrieentwicklung, einschließlich angestrebter Produktionskapazität, Verbesserung und Sicherstellung effizienter Lieferketten, Umstrukturierung der Industrie, finanzieller Unterstützung, quantitativer Zielvorgaben und geografischer

<sup>(34)</sup> Siehe Bericht, Kapitel 14 zu Stahl, Kapitel 15 zu Aluminium, Kapitel 16 zur Chemieindustrie (das zum Teil Kautschuk abdeckt) und Kapitel 12 zu Rohstoffen (mit ergänzenden Informationen über Kautschuk).

Standorte der Stahlfabriken, umfasst. Ähnlich sorgt der 13. Fünfjahresplan für die chemische und petrochemische Industrie (2016–2020) für eine strenge Regulierung der Chemieindustrie und bezieht die zur Herstellung von Fahrradteilen verwendeten Rohstoffe wie Kautschuk, Lacke und Kunststoffe ein.

- (87) Überdies zeichnet sich die Stahlbranche durch zahlreiche staatseigene Unternehmen aus. Mehrere der größten Hersteller sind staatseigene Unternehmen und einige werden im „Plan zur Anpassung und Modernisierung der Stahlindustrie für 2016–2020“ (Steel Industry Adjustment and Upgrading plan for 2016–2020) <sup>(35)</sup> als Beispiele für die Errungenschaften des 12. Fünfjahresplans erwähnt (wie etwa Baosteel, Anshan Iron and Steel, Wuhan Iron and Steel usw.). Die Stahlbranche wird in den zahlreichen auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene verabschiedeten Plänen, Richtlinien und anderen Dokumenten mit Schwerpunkt auf der Stahlherstellung streng geregelt, wie beispielsweise im „Plan zur Anpassung und Modernisierung der Stahlindustrie für 2016–2020“ (Steel Industry Adjustment and Upgrading plan for 2016–2020). In diesem Plan wird die Stahlindustrie als „ein wichtiger, grundlegender Sektor der chinesischen Wirtschaft, ein nationaler Grundpfeiler“ bezeichnet <sup>(36)</sup>.
- (88) Der 13. Fünfjahresplan für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung <sup>(37)</sup> sieht die Unterstützung von Unternehmen vor, die hochwertige Stahlerzeugnisse herstellen <sup>(38)</sup>. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Gewährleistung der Qualität, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit durch die Unterstützung der Unternehmen beim Einsatz von Technologien bei der Herstellung reinen Stahls sowie in den Bereichen Präzisionswalzen und Qualitätsverbesserung <sup>(39)</sup>.
- (89) In den Leitlinien zur industriellen Umstrukturierung aus dem Jahr 2011 in der 2013 geänderten Fassung (Catalogue for Guiding Industry Restructuring (Version 2011) (Änderung 2013) <sup>(40)</sup>, im Folgenden „Leitlinien“) sind Eisen und Stahl als geförderte Wirtschaftszweige aufgeführt. Insbesondere schreiben diese Leitlinien Folgendes vor: „Entwicklung und Einsatz von Technologien für leistungsfähigere, hochwertige und moderne Stahlerzeugnisse, darunter auch hochfeste Automobilbleche von mindestens 600 MPa, Hochleistungs-Pipeline-Stahl für die Beförderung von Öl und Gas, hochfeste Breitflachstähle und Grobbleche für Schiffe, Schiffbaustähle, Blech mittlerer Dicke mit mindestens 420 MPa für Gebäude, Brücken und andere Konstruktionen, Stahl für Hochgeschwindigkeits- und Schwerlastbahnen, hochmagnetischer Induktions-Siliziumstahl mit geringem Eisenverlust, korrosions- und verschleißfester Stahl, legierter, ressourcenschonender, nicht rostender Stahl (moderner ferritischer, nicht rostender Stahl, nicht rostender Duplexstahl und nicht rostender Stickstoffstahl), Edelstahlstäbe und Walzdraht für Hochleistungs-Grundkomponenten (Hochleistungszahnräder, Schrauben der Festigkeitsklasse 12,9 oder höher, hochfeste Federn und Lager mit langer Lebensdauer) und hochwertige Schmiedeteile aus Edelstahl (unter anderem Werkzeug- und Formenstahl, nicht rostender Stahl und Maschinenstahl)“. Die Anwendbarkeit der Leitlinien wurde in der jüngsten Antisubventionsuntersuchung betreffend bestimmte warmgewalzte Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der VR China <sup>(41)</sup> bestätigt.
- (90) Auch Aluminium unterliegt in der VR China umfänglichen staatlichen Eingriffen. Vor allem zeichnet sich der Aluminiumsektor durch die Präsenz zahlreicher staatseigener Unternehmen aus. Schätzungen zufolge entfallen auf staatseigene Unternehmen mehr als 50 % der gesamten Primäraluminiumproduktion in der VR China <sup>(42)</sup>. Auch die Ergebnisse einer neueren Studie zur NE-Metallindustrie in der VR China deuten darauf hin, dass staatseigene Unternehmen den überwiegenden Anteil am Inlandsmarkt halten <sup>(43)</sup>. Der Kapazitätsausbau in den vergangenen Jahren ist zwar zum Teil auf privatwirtschaftliche Unternehmen zurückzuführen; es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem solchen Kapazitätsausbau in der Regel auch die (lokale) Regierung in irgendeiner Form involviert ist, indem sie beispielsweise eine illegale Kapazitätsausweitung toleriert <sup>(44)</sup>. Zudem haben sich auch die Produktionskapazitäten für Aluminium bei den wichtigsten staatseigenen Unternehmen erhöht, wenngleich in geringerem Umfang <sup>(45)</sup>.

<sup>(35)</sup> Der Plan ist im Volltext verfügbar auf der Website des MIIT: <http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1652930/n3757016/c5353943/content.html>.

<sup>(36)</sup> Einführung in den Plan zur Anpassung und Modernisierung der Stahlindustrie.

<sup>(37)</sup> 13. Fünfjahresplan für wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Volksrepublik China (2016–2020), <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>.

<sup>(38)</sup> Bericht, Kapitel 14, S. 349.

<sup>(39)</sup> Bericht, Kapitel 14, S. 352.

<sup>(40)</sup> Catalogue for Guiding Industry Restructuring (Version 2011) (Änderung 2013), herausgegeben mit dem Erlass Nr. 9 der nationalen Entwicklungs- und Reformkommission vom 27. März 2011 und geändert entsprechend dem Beschluss der nationalen Entwicklungs- und Reformkommission zur Änderung der einschlägigen Bestimmungen der Leitlinien zur industriellen Umstrukturierung (Version 2011), herausgegeben mit dem Erlass Nr. 21 der nationalen Entwicklungs- und Reformkommission vom 16. Februar 2013.

<sup>(41)</sup> Siehe Erwägungsgrund 56 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17).

<sup>(42)</sup> Australian Anti-Dumping Commission, *Aluminium Extrusions from China*, REP 248, S. 79 (13. Juli 2015).

<sup>(43)</sup> Taube, M. (2017), *Analysis of Market Distortions in the Chinese Non-Ferrous Metals Industry*, Think!Desk, 24. April 2017, S. 51.

<sup>(44)</sup> Siehe beispielsweise folgenden Bericht zum Versäumnis der Provinzregierung von Shandong, den Kapazitätsausbau im Aluminiumsektor einzudämmen: [https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MzI2OTUyMzA0Nw==&mid=2247494318&idx=1&sn=9690ca50845c19f38eaff659516817a&chksm=eaddaba6ddaa22b071a5e2588aa787ed6f6a1a964ccae55c4d85c6f7ccbfc95ced3cdceac9d&scene=0&pass\\_ticket=JfPlYzOdqNTFmOPYUGjBmWfOXlC1N3hAJ3EYPpKx6rkt4fSeZ4TwiVB5BffX4du#rd](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzI2OTUyMzA0Nw==&mid=2247494318&idx=1&sn=9690ca50845c19f38eaff659516817a&chksm=eaddaba6ddaa22b071a5e2588aa787ed6f6a1a964ccae55c4d85c6f7ccbfc95ced3cdceac9d&scene=0&pass_ticket=JfPlYzOdqNTFmOPYUGjBmWfOXlC1N3hAJ3EYPpKx6rkt4fSeZ4TwiVB5BffX4du#rd) (abgerufen am 22. Februar 2019).

<sup>(45)</sup> Bericht, Kapitel 15, S. 387–388.

- (91) Im 13. Fünfjahresplan für die Nichteisen-Metallindustrie wird eine Aufwertung der Palette der von der chinesischen Aluminiumindustrie hergestellten Warentypen angestrebt, unter anderem durch die Förderung von Innovationen. Es wird eine zügige Weiterentwicklung des Systems der gemischten Eigentümerschaft und eine Stärkung der Vitalität staatseigener Unternehmen gefordert. Außerdem ist die Möglichkeit des Aufbaus von Lagerbeständen an NE-Metallen zur Erhöhung der Ressourcensicherheit, auch bei Aluminium, vorgesehen und es werden konkrete quantitative Zielvorgaben für die Reduzierung des Energieverbrauchs, die Steigerung des Anteils an recyceltem Aluminium in der Produktion und die Verbesserung der Kapazitätsauslastung gemacht <sup>(46)</sup>.
- (92) Geplant sind ferner strukturelle Anpassungen, strengere Kontrollen bei neuen Schmelzanlagen und der Abbau veralteter Kapazitäten. Darüber hinaus sieht der Plan eine geografische Verteilung der Verarbeitungsanlagen vor, eine Fokussierung auf Projekte zur verstärkten Ausbeutung von Bauxit- und Aluminiumoxidvorkommen sowie Maßnahmen in den Bereichen Stromversorgung und Preispolitik <sup>(47)</sup>.
- (93) Weitere für den Aluminiumsektor wichtige Politikinstrumente sind die für die Aluminiumindustrie geltenden Standardbedingungen („Standard Conditions applicable to the Aluminium Industry“), die vom Ministerium für Industrie und Informationstechnologie (im Folgenden „MIIT“) herausgegeben wurden, die Zulassungsbedingungen für die Aluminiumindustrie („Entry Conditions Applicable to the Aluminium Industry“), herausgegeben von der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission („National Development and Reform Commission“, im Folgenden „NDRC“), und die von der NDRC herausgegebenen Leitlinien für die Beschleunigung des Restrukturierungsprozesses in der Aluminiumindustrie („Guidelines for Accelerating the Restructuring of the Aluminium Industry“) <sup>(48)</sup>.
- (94) Somit gibt es zahlreiche auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene verabschiedete Pläne, Richtlinien und andere Dokumente, die den Aluminiumsektor betreffen und aus denen eindeutig hervorgeht, in welchem Ausmaß die chinesische Regierung in diesem Sektor interveniert <sup>(49)</sup>.
- (95) Daher wird festgestellt, dass die chinesische Regierung, was die Herstellung von Fahrrädern, einschließlich der in diesem Sektor verwendeten Rohstoffe, anbelangt, auf eine Reihe staatlicher Strategien zurückgreift, durch die das freie Spiel der Marktkräfte beeinflusst wird. Derartige Maßnahmen verhindern ein normales Funktionieren der Marktkräfte.

### 3.3.2.6. Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b vierter Gedankenstrich der Grundverordnung: Fehlen, diskriminierende Anwendung oder unzulängliche Durchsetzung des Insolvenz-, Gesellschafts- oder Eigentumsrechts

- (96) Den Informationen im Dossier zufolge erscheint das chinesische Insolvenzsystem nicht dazu geeignet, seinen Hauptzweck, nämlich die faire Abwicklung von Forderungen und Verbindlichkeiten und die Wahrung der gesetzlichen Rechte und der Interessen von Gläubigern und Schuldern, zu erfüllen. Dies ist offenbar darauf zurückzuführen, dass — obgleich das chinesische Insolvenzrecht formal auf ähnlichen Grundsätzen basiert wie die entsprechenden Rechtsvorschriften in anderen Ländern — das chinesische System durch eine systematisch unzureichende Durchsetzung gekennzeichnet ist. Die Zahl der Insolvenzen ist im Verhältnis zur Größe der chinesischen Volkswirtschaft nach wie vor gering; seinen Grund hat dies nicht zuletzt in den zahlreichen Mängeln der Insolvenzverfahren, die im Hinblick auf die Anmeldung von Insolvenzen eine abschreckende Wirkung haben. Darüber hinaus nimmt der Staat in Insolvenzverfahren weiterhin eine starke, aktive Rolle wahr und hat häufig unmittelbaren Einfluss auf das Ergebnis der Verfahren <sup>(50)</sup>.
- (97) Außerdem treten die Defizite im System der Eigentumsrechte in der VR China besonders deutlich zutage, wenn es um Grundbesitz und Landnutzungsrechte geht <sup>(51)</sup>. Aller Grund und Boden ist Eigentum des chinesischen Staates (ländlicher Grund und Boden ist Kollektiveigentum, städtischer Grund und Boden ist Staatseigentum). Die Zuweisung von Grund und Boden fällt in die ausschließliche Zuständigkeit des Staates. Es gibt Rechtsvorschriften, die auf eine transparente Zuteilung von Landnutzungsrechten zu Marktpreisen abzielen und beispielsweise Ausschreibungsverfahren vorsehen. Diese Vorschriften werden jedoch regelmäßig missachtet, und bestimmte Käufer erhalten Land unentgeltlich oder zu Preisen unterhalb des Marktniveaus <sup>(52)</sup>. Darüber hinaus verfolgen die Behörden bei der Zuteilung von Land oft auch bestimmte politische Ziele wie etwa die Umsetzung der wirtschaftspolitischen Pläne <sup>(53)</sup>.

<sup>(46)</sup> Bericht, Kapitel 12, S. 275-282.

<sup>(47)</sup> Bericht, Kapitel 15, S. 378-382 und S. 390.

<sup>(48)</sup> Bericht, Kapitel 15, S. 386.

<sup>(49)</sup> Bericht, Kapitel 15, S. 377-387.

<sup>(50)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 138-149.

<sup>(51)</sup> Bericht, Kapitel 9, S. 216.

<sup>(52)</sup> Bericht, Kapitel 9, S. 213-215.

<sup>(53)</sup> Bericht, Kapitel 9, S. 209-211.

- (98) Somit scheinen das chinesische Insolvenzrecht und das chinesische Eigentumsrecht nicht ordnungsgemäß zu funktionieren, was zu Verzerrungen führt, wenn etwa insolvente Unternehmen über Wasser gehalten werden oder wenn es um die Bereitstellung und den Erwerb von Grund und Boden in der VR China geht. Diese Rechtsvorschriften gelten auch für die Fahrradbranche, einschließlich der ausführenden Hersteller der überprüften Ware. Insbesondere hat die Kommission in einer früheren Untersuchung festgestellt, dass Hersteller von Elektrofahrrädern — ein Wirtschaftszweig, der weitgehend von denselben politischen Instrumenten bestimmt wird wie der Fahrradsektor (z. B. vom 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrradindustrie) — von der Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt profitierten<sup>(54)</sup>. Jüngste Untersuchungen in anderen Sektoren bestätigten ebenfalls die Gewährung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt<sup>(55)</sup>.
- (99) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das Insolvenz- und das Eigentumsrecht in der Fahrradbranche in diskriminierender Weise angewandt oder nur unzulänglich durchgesetzt wurde, und zwar auch in Bezug auf die überprüfte Ware.

#### 3.3.2.7. Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b fünfter Gedankenstrich der Grundverordnung: verzerrte Lohnkosten

- (100) Ein System marktbasierter Löhne kann sich in der VR China nicht voll entwickeln, da Arbeitnehmer und Arbeitgeber in ihrer Koalitionsfreiheit eingeschränkt sind. Die VR China hat eine Reihe grundlegender Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (im Folgenden „IAO“), insbesondere die Übereinkommen über Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen, nicht ratifiziert<sup>(56)</sup>. Nach nationalem Recht ist nur eine Gewerkschaftsorganisation aktiv. Diese ist jedoch nicht von den staatlichen Behörden unabhängig, und ihre Beteiligung an Kollektivverhandlungen sowie ihr Einsatz für den Schutz der Arbeitnehmerrechte sind nach wie vor rudimentär<sup>(57)</sup>. Darüber hinaus wird die Mobilität der chinesischen Arbeitskräfte durch das Haushaltsregistrierungssystem behindert, das den Zugang zum gesamten Spektrum von Leistungen der sozialen Sicherheit und anderen Leistungen auf die in einem bestimmten Verwaltungsgebiet ansässigen Einwohner beschränkt. In der Regel führt dies dazu, dass sich Arbeitnehmer ohne örtliche Wohnsitzregistrierung in einer prekären Beschäftigungssituation befinden und ein geringeres Einkommen haben als Arbeitnehmer mit Wohnsitzregistrierung<sup>(58)</sup>. Dies deutet auf eine Verzerrung der Lohnkosten in der VR China hin.
- (101) Keine der im Dossier dieser Untersuchung enthaltenen Informationen hat ergeben, dass die Fahrradbranche nicht den genannten Regelungen des chinesischen Arbeitsrechts unterliegt. Vielmehr scheint der Fahrradsektor mit Blick auf die Lohnkosten gleichermaßen von Verzerrungen sowohl direkter Art (bei der Herstellung der überprüften Ware) als auch indirekter Art (beim Zugang zu Kapital oder zu Inputs von Unternehmen, für die ebenfalls diese Regelungen des chinesischen Arbeitsrechts gelten) betroffen zu sein.
- (102) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Lohnkosten in der Fahrradbranche verzerrt waren, auch bei der überprüften Ware.

#### 3.3.2.8. Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b sechster Gedankenstrich der Grundverordnung: Zugang zu Finanzmitteln über Institute, die staatliche Ziele umsetzen oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agieren

- (103) Der Zugang von Unternehmen zu Kapital unterliegt in der VR China unterschiedlichen Verzerrungen.

<sup>(54)</sup> Siehe Erwägungsgründe 503-515 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5) (C/2019/43).

<sup>(55)</sup> Siehe Erwägungsgründe 478-493 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1) (C/2018/7349).

<sup>(56)</sup> Bericht, Kapitel 13, S. 332-337.

<sup>(57)</sup> Bericht, Kapitel 13, S. 336.

<sup>(58)</sup> Bericht, Kapitel 13, S. 337-341.

- (104) Erstens ist das chinesische Finanzsystem durch die starke Marktposition staatseigener Banken gekennzeichnet<sup>(59)</sup>, die bei der Gewährung des Zugangs zu Finanzmitteln andere Kriterien heranziehen als die Rentabilität eines Projekts. Ähnlich wie nichtfinanzielle staatseigene Unternehmen sind auch die Banken nach wie vor nicht nur durch die Eigentümerschaft mit dem Staat verbunden, sondern auch durch personelle Verflechtungen (die Top-Führungskräfte der großen staatseigenen Finanzinstitute werden letztlich von der Kommunistischen Partei ernannt)<sup>(60)</sup>; darüber hinaus setzen die Banken, ebenfalls genau wie nichtfinanzielle staatseigene Unternehmen, grundsätzlich die von der Regierung festgelegten staatlichen Strategien um. Damit kommen die Banken einer ausdrücklichen gesetzlichen Verpflichtung nach, ihre Geschäfte im Einklang mit den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu führen und sich dabei an der Industriepolitik des Staates auszurichten<sup>(61)</sup>. Hinzu kommt, dass es weitere Regelungen gibt, aufgrund deren Finanzmittel in Sektoren gelenkt werden, die von der Regierung als geförderte oder anderweitig relevante Sektoren ausgewiesen werden<sup>(62)</sup>.
- (105) Auch wenn es verschiedene Rechtsinstrumente geben mag, die auf die Notwendigkeit verweisen, den bankenüblichen Gepflogenheiten und aufsichtsrechtlichen Vorschriften zu folgen und etwa die Kreditwürdigkeit eines Kreditnehmers zu prüfen, legen die einschlägigen Beweise den Schluss nahe, dass diese Bestimmungen bei der Anwendung der unterschiedlichen Rechtsinstrumente nur eine untergeordnete Rolle spielen<sup>(63)</sup>. Frühere Handelsschutzuntersuchungen gelangten zu derselben Schlussfolgerung<sup>(64)</sup>.
- (106) Darüber hinaus sind Anleiheratings und Bonitätsbewertungen häufig aus den unterschiedlichsten Gründen verzerrt, unter anderem weil die strategische Bedeutung eines Betriebs für die chinesische Regierung und etwaige stillschweigende staatliche Garantien sich auf die Risikobewertungen auswirken. Schätzungen deuten darauf hin, dass chinesische Bonitätsbewertungen durchgängig niedrigeren internationalen Ratings entsprechen<sup>(65)</sup>.
- (107) Dies führt bei der Kreditvergabe zu einer Verzerrung zugunsten staatseigener Unternehmen, großer, gut vernetzter Privatunternehmen und von Unternehmen in Schlüsselindustrien, was wiederum bedeutet, dass Verfügbarkeit und Kosten von Kapital nicht für alle Marktakteure gleich sind.
- (108) Zweitens wurden die Fremdkapitalkosten künstlich niedrig gehalten, um das Investitionswachstum zu fördern. Dies hat zu übermäßigen Anlageinvestitionen bei immer niedrigeren Kapitalrenditen geführt. Davon zeugt der trotz eines drastischen Rückgangs der Rentabilität zu beobachtende jüngste Anstieg der Unternehmensverschuldung im staatlichen Sektor, der darauf schließen lässt, dass die Mechanismen im Bankensystem nicht einer normalen unternehmerischen Logik folgen.
- (109) Drittens ist festzustellen, dass trotz der Liberalisierung des Nominalzinses im Oktober 2015 die Preissignale nach wie vor nicht das Ergebnis eines freien Spiels der Marktkräfte sind, sondern durch staatlich induzierte Verzerrungen beeinflusst werden. De facto beläuft sich der Anteil der zum Referenzzinssatz oder zu einem niedrigeren Zinssatz vergebenen Kredite an der Gesamtkreditvergabe noch immer auf 45 %, wobei offenbar zunehmend zielorientierte Kredite vergeben werden, da ihr Anteil trotz sich verschlechternder wirtschaftlicher Bedingungen seit 2015 spürbar gestiegen ist. Künstlich niedrig gehaltene Zinssätze führen zu Finanzierungskosten unter Preis und folglich zu einem übermäßigen Kapitaleinsatz.
- (110) Das Gesamtkreditwachstum in der VR China zeugt von einer sinkenden Effizienz der Kapitalallokation, wobei es keinerlei Anzeichen für eine Kreditverknappung gibt, wie sie in einem unverzerrten Marktumfeld zu erwarten wäre. Infolgedessen war in den letzten Jahren ein starker Anstieg notleidender Kredite zu beobachten. Angesichts der Zunahme risikobehafteter Forderungen war die chinesische Regierung bestrebt, Ausfälle zu vermeiden. Daher wurden Probleme im Zusammenhang mit uneinbringlichen Forderungen durch Umschuldung gelöst — was zur Entstehung sogenannter „Zombie-Unternehmen“ führte — oder durch Übertragung des Eigentums an den Forderungen (z. B. im Wege von Fusionen oder Debt-Equity-Swaps), ohne jedoch das Schuldenproblem insgesamt zu beseitigen oder dessen eigentliche Ursachen anzugehen.
- (111) Insgesamt ist festzustellen, dass die Kreditvergabe an Unternehmen in der VR China trotz der jüngsten Schritte zur Marktliberalisierung durch erhebliche systemische Probleme und Verzerrungen gekennzeichnet ist, die auf die anhaltenden, allgegenwärtigen Eingriffe des Staates in die Kapitalmärkte zurückzuführen sind.

<sup>(59)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 114-117.

<sup>(60)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 119.

<sup>(61)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 120.

<sup>(62)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 121-122, S. 126-128 und S. 133-135.

<sup>(63)</sup> Bericht, ebd.

<sup>(64)</sup> Bericht, Kapitel 14, S. 362-363, wo EU-Handelsschutzuntersuchungen (zu bestimmten warmgewalzten Flacherzeugnissen aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zu bestimmten organisch beschichteten Stahlerzeugnissen mit Ursprung in der Volksrepublik China) sowie Handelsschutzuntersuchungen der australischen, kanadischen, indischen und US-Behörden aufgelistet werden.

<sup>(65)</sup> Bericht, Kapitel 6, S. 127, insbesondere zu den Schätzungen des IWF.

- (112) Keine der im Dossier dieser Untersuchung enthaltenen Informationen hat ergeben, dass die Fahrradhersteller und/oder Lieferanten von Rohstoffen und sonstigen Inputs nicht von diesem Finanzsystem profitieren. Vielmehr ging aus der jüngsten Untersuchung der Hersteller von Elektrofahrrädern, die denselben politischen Instrumenten unterliegen wie die Fahrradhersteller (siehe Erwägungsgründe 80 bis 81), hervor, dass sie in den Genuss von Darlehen zu Sonderbedingungen<sup>(66)</sup>, Vorzugsfinanzierung und -versicherung (Exportkreditversicherung)<sup>(67)</sup>, Befreiungen von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden<sup>(68)</sup> und Zuschussprogrammen<sup>(69)</sup> gekommen sind. Außerdem zeigen die in dieser Untersuchung vorliegenden Beweise, dass einige der mitarbeitenden Hersteller im Untersuchungszeitraum Darlehen erhielten. Somit lässt sich feststellen, dass die vorgenannte Unterstützung und die allgemeinen erheblichen staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem (siehe oben) zu stark verzerrten Marktbedingungen auf allen Ebenen führen.
- (113) Angesichts des Vorstehenden gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Fahrrädern Zugang zu Finanzmitteln über Institute hatten, die staatliche Ziele umsetzen oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agieren.

#### 3.3.2.9. Systemischer Charakter der beschriebenen Verzerrungen

- (114) Die Kommission stellte fest, dass die im Bericht beschriebenen Verzerrungen nicht auf irgendeinen besonderen Industriesektor beschränkt sind. Vielmehr zeugen die verfügbaren Beweise davon, dass die in den Abschnitten 3.3.2.1 bis 3.3.2.5 sowie in Teil A des Berichts enthaltenen Feststellungen zu den Gegebenheiten und Merkmalen des chinesischen Systems auf das gesamte Land und alle Wirtschaftszweige zutreffen. Gleiches gilt für die Aussagen zu den Produktionsfaktoren in den Abschnitten 3.3.2.6 bis 3.3.2.8 sowie in Teil B des Berichts.
- (115) Für die Herstellung von Fahrrädern wird ein breites Spektrum von Inputs benötigt. Wenn Fahrradhersteller diese Inputs beschaffen, unterliegen die von ihnen gezahlten Preise (die als Kosten erfasst werden) natürlich denselben vorstehend beschriebenen systemischen Verzerrungen. So beschäftigen beispielsweise die Lieferanten der Inputs Arbeitskräfte zu durch Verzerrungen gekennzeichneten Bedingungen. Sie nehmen möglicherweise Kredite auf, die den Verzerrungen im Finanzsektor bzw. bei der Kapitalallokation unterliegen. Darüber hinaus unterliegen sie dem Planungssystem, das sich auf alle staatlichen Ebenen und Wirtschaftszweige erstreckt.
- (116) Folglich können nicht nur die Inlandsverkaufspreise für die betroffene Ware nicht herangezogen werden, sondern auch sämtliche Kosten der Inputs (Rohstoffe, Energie, Boden, Finanzierung, Arbeit usw.) nicht, denn sie sind ebenfalls Verzerrungen unterworfen, da die Preisbildung durch erhebliche staatliche Eingriffe beeinflusst wird, wie in den Teilen A und B des Berichts erläutert. De facto sind die im Zusammenhang mit Kapitalallokation, Boden, Arbeit, Energie und Rohstoffen beschriebenen staatlichen Eingriffe in der gesamten VR China festzustellen. Das bedeutet beispielsweise, dass ein Input, der selbst schon in der VR China unter Einsatz einer Reihe von Produktionsfaktoren hergestellt wurde, ebenfalls nennenswerten Verzerrungen unterliegt. Gleiches gilt für die Inputs der Inputs und so weiter.

#### 3.3.2.10. Schlussfolgerung

- (117) Die in den Abschnitten 3.3.2.2 bis 3.3.2.9 dargelegte Analyse, in deren Rahmen alle vorliegenden Beweise für staatliche Eingriffe der VR China in die chinesische Wirtschaft im Allgemeinen und den Fahrradsektor (einschließlich der Herstellung der überprüften Ware) im Besonderen geprüft wurden, hat gezeigt, dass die Preise bzw. Kosten, einschließlich der Rohstoff-, Energie- und Arbeitskosten, nicht das Ergebnis des freien Spiels der Marktkräfte sind, sondern durch erhebliche staatliche Eingriffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung beeinflusst werden. Angesichts dieses Sachverhalts und der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung sowie der begrenzten Informationen, die diesbezüglich von den ausführenden Herstellern in der VR China vorgelegt wurden, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es in diesem Fall nicht angemessen ist, bei der Ermittlung des Normalwerts die Inlandspreise und -kosten heranzuziehen.
- (118) Folglich stützte sich die Kommission im Einklang mit Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts ausschließlich auf Herstell- und Verkaufskosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, im vorliegenden Fall auf die entsprechenden Herstell- und Verkaufskosten in einem geeigneten repräsentativen Land, wie im folgenden Abschnitt erläutert. Dabei verwies die Kommission auf den Umstand, dass von keiner interessierten Partei vorgebracht wurde, dass bestimmte Inlandskosten nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a dritter Gedankenstrich der Grundverordnung nicht verzerrt seien.

<sup>(66)</sup> Siehe Erwägungsgründe 175-346 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5) (C/2019/43).

<sup>(67)</sup> Ebd., Erwägungsgründe 347-367.

<sup>(68)</sup> Ebd., Erwägungsgründe 551-557.

<sup>(69)</sup> Ebd., Erwägungsgründe 562-575.

## 3.3.2.11. Stellungnahme der CCCME zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen

- (119) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die von der Kommission durchgeführte Analyse der nennenswerten Verzerrungen makroskopisch und pauschal sei. Erstens vertrat die CCCME die Auffassung, dass eine sozialistische Marktwirtschaft ihrem Wesen nach eine Marktwirtschaft sei, die Merkmale der gemeinsamen Marktwirtschaft aufweise, die den Unternehmen volle Autonomie im Hinblick auf betriebliche Entscheidungen, einschließlich der Preisgestaltung, gewähre. Die CCCME brachte ferner vor, dass die chinesische Regierung die Makrokontrolle zur Gewährleistung einer stabilen Volkswirtschaft umsetze; diese Makrokontrolle dürfe jedoch nicht als Eingriff der Regierung in einzelne Unternehmen missverstanden werden und habe keinen Einfluss auf die Kosten oder Preise der Waren dieser Unternehmen.
- (120) Zweitens stimmte die CCCME nicht zu, dass auf den Märkten für Aluminium, Stahl, Kautschuk und Chemikalien erhebliche Eingriffe seitens der chinesischen Regierung vorliegen. Selbst wenn auf diesen Märkten Verzerrungen bestehen, gelte dies nicht für den Markt für Fahrradteile, da letztere mit einer mehrstufigen Verarbeitung der entsprechenden Rohstoffe verbunden seien und ihr Preis durch andere Faktoren wie spezifische technische Merkmale der Fahrräder und die Nachfrage einzelner Verbraucher beeinflusst werde. Daher hätten Verzerrungen auf den Märkten für Aluminium, Stahl, Kautschuk und Chemikalien keinen Einfluss auf die Preise von Fahrradteilen.
- (121) Drittens vertrat die CCCME die Auffassung, dass das Vorliegen einer Subvention nicht als Nachweis für das Vorliegen einer Marktverzerrung herangezogen werden sollte, da in vielen anderen Ländern, die als vollwertige Marktwirtschaftsländer gelten, ebenfalls Subventionen existieren. Die CCCME behauptete ferner, dass die Feststellungen zu den Subventionen in der Untersuchung zu Elektrofahrrädern <sup>(70)</sup> unangemessen seien.
- (122) In ihrer Stellungnahme brachte die CCCME außerdem vor, dass sowohl der Fahrradmarkt als auch der Markt für Fahrradteile freie Märkte ohne staatliche Eingriffe seien, da es sich bei vielen Herstellern von Fahrrädern und Fahrradteilen um Privatunternehmen oder Unternehmen mit ausländischer Beteiligung handele. Die CCCME fügte weiter hinzu, dass auch dann, wenn es einige Unternehmen gibt, die im Eigentum des Staates stehen oder an denen dieser beteiligt ist, zwischen diesen und anderen Unternehmen kein Unterschied bestehe, der Einfluss auf die Preise von Fahrrädern oder Fahrradteilen haben könnte, da alle Wirtschaftsbeteiligten an dieselben Regeln und Vorschriften gebunden seien, darunter auch an die Zahlung von Mehrwertsteuer, Kranken- und Rentenversicherungsbeiträgen usw.
- (123) Zunächst stellte die Kommission fest, dass die CCCME ihre Behauptungen mit keinerlei Beweisen untermauert hat, um die in diesem Abschnitt enthaltene Nachweise für das Bestehen nennenswerter Verzerrungen in der VR China im Allgemeinen und im Fahrradsektor und in den Zulieferindustrien im Besonderen zu widerlegen. Daher konnten die Vorbringen der CCCME vollständig als unbegründet zurückgewiesen werden.
- (124) In jedem Fall erinnerte die Kommission daran, dass gemäß Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung bei der Beurteilung der Frage, ob nennenswerte Verzerrungen vorliegen, die möglichen Auswirkungen von einem oder mehreren dieser dort genannten Sachverhalte auf die Preise und Kosten im Ausfuhrland der betroffenen Ware berücksichtigt werden. Jede Schlussfolgerung zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a ist auf der Grundlage sämtlicher vorliegender Beweise zu treffen, die belegen, dass jene Sachverhalte mögliche Auswirkungen auf die Preise und Kosten haben. Die Kommission stellte fest, dass die CCCME selbst eingeräumt hat, dass die chinesische Regierung Kontrolle ausübt, um eine stabile Volkswirtschaft sicherzustellen. Wie in den Abschnitten 3.3.2.1 bis 3.3.2.9 ausführlich erläutert, wirkt sich der interventionistische Charakter der chinesischen Regierung direkt und indirekt auf die Kostenstruktur von Unternehmen und die Endpreise aus. Aus dem Umfang der Eingriffe der chinesischen Regierung in die Fahrradbranche geht klar hervor, dass es wenigstens potenzielle Auswirkungen auf den Markt für Fahrräder und/oder Fahrradteile gab.
- (125) Was die Verzerrungen bei Rohstoffen betrifft, hat die Kommission in Abschnitt 3.3.2.5 mehrere Beispiele für konkrete staatliche Interventionen in diese Märkte angeführt, die das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen belegen. Die Kommission stellte erneut fest, dass die CCCME keine Beweise vorgelegt hat, die auf das Gegenteil schließen lassen. Darüber hinaus wies die Kommission darauf hin, dass das Vorliegen von preisverzerrenden Elementen auf den Märkten für Aluminium, Stahl, Kautschuk und Chemikalien zumindest zu einer möglichen Übertragung dieser Preisverzerrungen auf die Lieferung fertiger Fahrradteile aus diesen Rohstoffen führt und somit die Preise oder Kosten von Fahrrädern beeinflusst. Abgesehen von der Behauptung, dass die unstrittigen Verzerrungen bei den Rohstoffen keine Auswirkungen auf den nachgelagerten Wirtschaftszweig hätten, legte die CCCME keine Beweise dafür vor, dass die Fahrradindustrie von diesen Verzerrungen nicht betroffen sei.

<sup>(70)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China.

- (126) Im Hinblick auf das Vorbringen der CCCME in Bezug auf Subventionen hob die Kommission hervor, dass Subventionen zu einer Reihe von Indikatoren für Preis- und Kostenverzerrungen in einer Volkswirtschaft gehören, da sie direkte oder indirekte, tatsächliche oder potenzielle Auswirkungen auf diese Kosten und Preise haben, die normalerweise für die begünstigten Unternehmen und/oder ihre Kunden sinken. Subventionen wie die Gewährung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt oder die Gewährung von Darlehen und Finanzierungen zu Sonderbedingungen in einem bestimmten Sektor senken die Kosten des Herstellers und wirken sich daher auf die Herstellkosten und/oder die Preise der Waren aus. <sup>(71)</sup> Die Kommission stellte ferner fest, dass die Tatsache, dass die Feststellungen in der Untersuchung zu Elektrofahrrädern von der CCCME als unangemessen angesehen werden, nur von begrenzter Bedeutung ist, da das Vorliegen von Subventionen in Form der Gewährung von Landnutzungsrechten und von Darlehen zu Sonderbedingungen in mehreren kürzlich durchgeführten Untersuchungen durchgängig bestätigt wurde, und zwar nicht nur bei Elektrofahrrädern, sondern in der gesamten chinesischen Wirtschaft (siehe Erwägungsgrund 98). Das Argument der CCCME, dass Unternehmen in anderen Volkswirtschaften auch von Subventionen profitieren könnten, ist im Zusammenhang mit dieser Untersuchung irrelevant, da sich diese mit der Situation der überprüften Ware in der VR China und nicht allgemein mit der Subventionssituation in anderen Ländern befasst.
- (127) Was schließlich die Behauptung angeht, dass zahlreiche Fahrradhersteller in privatem Eigentum stehen, alle Unternehmen in der VR China den Bedingungen des freien Marktes unterliegen und sowohl für private als auch für staatseigene Unternehmen dieselben Regeln gelten würden, so stellte die Kommission fest, dass einer der in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung genannten Sachverhalte, die Indikatoren für nennenswerte Verzerrungen in einer Volkswirtschaft sind, eine Situation ist, „in der der betreffende Markt in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt wird, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht von Behörden des Ausfuhrlandes stehen oder deren Ausrichtung von diesen Behörden festgelegt wird“. Wie in Erwägungsgrund 66 erläutert, war es aufgrund des Mangels an ausreichenden Marktdaten nicht möglich, das genaue Verhältnis zwischen staatseigenen und privaten Unternehmen in der chinesischen Fahrradindustrie zu ermitteln. Aber selbst wenn es in einem bestimmten Sektor keine staatseigenen Unternehmen gibt, ist die staatliche Eigentümerschaft nur einer der Indikatoren für nennenswerte Verzerrungen. Die Kontrolle oder die politische Aufsicht des Staates oder die Festlegung der Ausrichtung durch den Staat sind weitere in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b aufgeführte Indikatoren; und da sie im Fahrradsektor weitverbreitet sind (siehe Abschnitt 3.3.2.3), kam die Kommission zu dem Schluss, dass der gesamte Fahrradsektor in der VR China nennenswerten Verzerrungen unterliegt. Zweitens schließt die Tatsache, dass staatseigene und private Unternehmen an dieselben Regeln und Vorschriften gebunden sind, darunter auch an die Zahlung von Mehrwertsteuer, Kranken- und Rentenversicherungsbeiträgen usw., nicht aus, dass all diese Unternehmen in einem Umfeld agieren, das durch nennenswerte Verzerrungen gekennzeichnet ist, welche die Kosten und Preise dieser Unternehmen beeinflussen.
- (128) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen wurden die Vorbringen der CCCME in Bezug auf das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen zurückgewiesen.

### 3.3.3. Repräsentatives Land

#### 3.3.3.1. Allgemeine Bemerkungen

- (129) Bei der Auswahl des repräsentativen Landes waren folgende Kriterien maßgebend:
- Ähnlicher wirtschaftlicher Entwicklungsstand wie in der VR China — Entsprechend wählte die Kommission Länder aus, die laut Datenbank der Weltbank ein ähnliches Bruttonationaleinkommen ausweisen wie die VR China <sup>(72)</sup>;
  - Herstellung der überprüften Ware im betreffenden Land <sup>(73)</sup>;
  - Verfügbarkeit einschlägiger öffentlicher Daten im betreffenden Land;
  - Gibt es mehr als ein potenzielles repräsentatives Land, wird gegebenenfalls dasjenige Land bevorzugt, in dem ein angemessener Sozial- und Umweltschutz besteht.
- (130) Im ersten Vermerk zu den Produktionsfaktoren unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien darüber, dass sie sechs mögliche repräsentative Länder ermittelt hatte, nämlich Brasilien, Mexiko, Russland, Serbien, Thailand und die Türkei, und forderte die interessierten Parteien auf, Stellungnahmen abzugeben und gegebenenfalls andere Länder vorzuschlagen. Im zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien darüber, dass Serbien das am besten geeignete repräsentative Land darstellte.

<sup>(71)</sup> Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 28. Februar 2018 in der Rechtssache C-301/16 P.

<sup>(72)</sup> World Bank Open Data — Upper Middle Income, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

<sup>(73)</sup> Wird die überprüfte Ware in keinem der Länder mit einem ähnlichen Entwicklungsstand hergestellt, kann als Kriterium auch die Herstellung einer Ware, die derselben allgemeinen Kategorie und/oder demselben Sektor wie die überprüfte Ware zuzurechnen ist, angewandt werden.

### 3.3.3.2. Ähnlicher wirtschaftlicher Entwicklungsstand wie in der VR China

- (131) Brasilien, Mexiko, Russland, Serbien, Thailand und die Türkei werden von der Weltbank als Länder mit einem ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand wie die VR China erachtet, d. h., sie alle werden anhand ihres Bruttonationaleinkommens als „Länder mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie“ eingestuft.
- (132) In den Stellungnahmen zum ersten Vermerk zu den Produktionsfaktoren machte der Antragsteller darauf aufmerksam, dass die schwere Wirtschaftskrise, die Brasilien in der jüngsten Vergangenheit durchlebte, sich auf die Einfuhren von Fahrradteilen auswirken könnte und die Leistung der Fahrradhersteller auf ihrem Inlandsmarkt verschlechtert habe.
- (133) Die Kommission stellte fest, dass der Antragsteller keine Nachweise dafür erbrachte, dass Einfuhren nach Brasilien betroffen seien oder die inländische Leistung der brasilianischen Fahrradhersteller sich systematisch verschlechterte. Zwar erkannte die Kommission an, dass der einzige ihr bekannte Fahrradhersteller, der öffentlich verfügbare Daten bereitstellte, ein negatives Betriebsergebnis aufweist, doch konnte sie von dieser Feststellung nicht auf das Land als Ganzes schließen.

### 3.3.3.3. Herstellung der überprüften Ware im repräsentativen Land

- (134) In allen sechs in Abschnitt 3.3.3.2 genannten Ländern hat die Kommission mehrere Hersteller ermittelt, die unter dem NACE-Code 3092 (Systematik der Wirtschaftszweige der Union) im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrrädern produzieren <sup>(74)</sup>.
- (135) In den Anmerkungen zum ersten Vermerk zu den Produktionsfaktoren wies der Antragsteller darauf hin, dass es in Russland Subventionen für Energie gebe und dass diese die Herstellung von energieintensiven Materialien wie Aluminium, das bei der Herstellung von Fahrrädern verwendet wird, beeinträchtigen könnten.
- (136) Die Kommission stellte fest, dass der Antragsteller weder diese Subventionen noch ihre wesentlichen Auswirkungen auf die Herstellung von Fahrrädern nachgewiesen hat. Diesem Vorbringen wurde daher nicht gefolgt.
- (137) Der Antragsteller brachte vor, dass die serbischen Hersteller Fahrradteile aus der Union (ca. 30 %), der VR China (ca. 30 %), anderen asiatischen Ländern (ca. 30 %) und im Inland (ca. 10 %) beziehen und dass die türkischen Hersteller Fahrradteile aus der Union (ca. 15 %), der VR China (ca. 30 %), anderen asiatischen Ländern (ca. 30 %), im Inland (ca. 20 %) und aus anderen Ländern (ca. 5 %) beziehen.
- (138) Die Kommission prüfte und bestätigte diese Informationen mithilfe der Datenbank Global Trade Atlas <sup>(75)</sup> und betrachtete dies als Hinweis auf freie Märkte mit diversifizierten Bezugsquellen.
- (139) Der Antragsteller stellte fest, dass die Union die Zölle auf die Einfuhr von Fahrrädern aus Thailand erhöht hat (durch die Aufhebung der APS-Präferenzen im Jahr 2015 <sup>(76)</sup>), was zu einem Rückgang der thailändischen Fahrradausfuhren in die Union führte. Der Antragsteller wandte ein, dass dies die Leistung der thailändischen Hersteller, die Waren hauptsächlich in die EU ausführen, erheblich beeinträchtigt habe. Der Antragsteller behauptete ferner, dass die thailändischen Hersteller deshalb Verluste erwirtschafteten. Er lieferte jedoch keine Daten über die Rentabilität der thailändischen Hersteller oder über das Ausmaß der Ausfuhren.
- (140) Die Kommission stellte fest, dass die Rentabilität der beiden im Vermerk vom 4. Juli aufgeführten thailändischen Hersteller im Jahr 2016 positiv war. Die Kommission untersuchte auch Unternehmen in Thailand, die Fahrräder im Nebengeschäft herstellen (d. h. unter dem sekundären NACE-Code 3092), und stellte fest, dass von 93 Unternehmen, für die Gewinn- und Verlustrechnungen für 2017 oder 2016 in der Orbis-Datenbank verfügbar waren, 76 rentabel waren <sup>(77)</sup>. Daher wurde das obige Vorbringen zurückgewiesen.

### 3.3.3.4. Verfügbarkeit der jeweiligen öffentlichen Daten im repräsentativen Land

- (141) Für alle sechs in Erwägungsgrund 130 genannten Länder wurde die Verfügbarkeit öffentlicher Daten (insbesondere öffentlicher Finanzdaten der Hersteller der überprüften Ware) von der Kommission näher überprüft.

<sup>(74)</sup> Quelle: Orbis-Datenbank, bereitgestellt von Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

<sup>(75)</sup> Global Trade Atlas — GTA ([https://www.gtis.com/gta/secure/htscty\\_wta.cfm](https://www.gtis.com/gta/secure/htscty_wta.cfm)).

<sup>(76)</sup> Thailand wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2015 gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1421/2013 der Kommission aus der Liste der in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 aufgeführten APS-begünstigten Länder gestrichen.

<sup>(77)</sup> Quelle: Orbis-Datenbank, bereitgestellt von Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

- (142) Die Kommission suchte nach Fahrradherstellern mit öffentlich zugänglichen Finanzdaten, die zur Ermittlung unverzerrter und angemessener Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) und Gewinne herangezogen werden können. Wie im ersten und zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren dargelegt, stützte sich die Kommission auf die Orbis-Datenbank <sup>(78)</sup> als Quelle für die Daten und wählte Unternehmen mit dem NACE-Primärkode 3092 aus, um die Analyse auf Hersteller zu beschränken, die Fahrräder als Kerngeschäft herstellen. Darüber hinaus beschränkte die Kommission die Suche auf Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Gewinn- und Verlustrechnungen für den jüngsten Zeitraum (2016 und 2017). Damit wurde die Suche auf ein Unternehmen in Brasilien, 29 Unternehmen in Russland und sechs in Serbien eingeschränkt. Anschließend wählte die Kommission rentable Unternehmen aus. Dies führte zur Ausklammerung des einen Unternehmens in Brasilien und von zehn Unternehmen in Russland, die in den Jahren 2016 und 2017 ein negatives Ergebnis erzielten.
- (143) Die Kommission stellte schließlich fest, dass die sechs serbischen Unternehmen über öffentlich zugängliche Daten für 2017 verfügten, während die neunzehn verbleibenden russischen Unternehmen nur bis 2016 über öffentlich zugängliche Daten verfügten. Da der Untersuchungszeitraum der Überprüfung aus den drei letzten Quartalen 2017 und dem ersten Quartal 2018 besteht, war die Kommission der Auffassung, dass Serbien ein geeignetes repräsentatives Land ist.
- (144) Folglich gab die Kommission in ihrem zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren allen interessierten Parteien ihre Absicht bekannt, Serbien als ein angemessenes repräsentatives Land zu verwenden, sollte es alle Bedingungen zur Anwendung der Methode gemäß Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung erfüllen. Unter Berücksichtigung aller vorgenannten Aspekte und der Bemerkungen der Parteien entschied die Kommission, dass Serbien die endgültige Wahl eines angemessenen repräsentativen Landes ist, und wählte die folgenden sechs Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Finanzdaten aus, die zur Ermittlung unverzerrter und angemessener VVG-Kosten und Gewinne gemäß Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a letzter Absatz der Grundverordnung verwendet werden können:
- *Capriolo d.o.o backa topola;*
  - *Planet Bike Co. D.o.o., Belgrad;*
  - *Venera bike;*
  - *Krypton company d.o.o backa topola;*
  - *Crossbike;*
  - *Cassini wheels d.o.o;*

#### 3.3.3.5. Sozial- und Umweltschutz

- (145) Nachdem Serbien angesichts dieser Elemente als geeignetes repräsentatives Land ermittelt worden war, erübrigte sich eine Bewertung des Niveaus des Sozial- und Umweltschutzes nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich letzter Satz der Grundverordnung.

#### 3.3.3.6. Schlussfolgerung

- (146) Die obenstehende Analyse ergab, dass Serbien alle in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung festgelegten Kriterien für eine Einstufung als geeignetes repräsentatives Land erfüllte. So wird die überprüfte Ware in Serbien in einem erheblichen Umfang hergestellt und es liegt ein vollständiger Datensatz zu allen Produktionsfaktoren, sowie zu VVG-Kosten und Gewinnen vor.

#### 3.3.4. Herstellgemeinkosten, VVG-Kosten und Gewinne

- (147) Zur Ermittlung des Normalwerts wandte die Kommission die im zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren erläuterte Methodik an und schloss gemäß Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a vierter Absatz der Grundverordnung die VVG-Kosten und Gewinne der sechs Unternehmen in Serbien (vgl. Erwägungsgrund 144) ein.
- (148) Darüber hinaus bezog die Kommission einen Wert für die Herstellgemeinkosten ein, um die Kosten abzudecken, die bei den oben genannten Produktionsfaktoren unberücksichtigt bleiben. Dies wurde anhand des Verhältnisses der Fertigungsgemeinkosten in Bezug auf die von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern ausgewiesenen Herstellkosten zu den jeweiligen unverzerrten Herstellkosten (Verbrauch von Werkstoffen, Arbeit, Energie und Wasser) geschätzt, die nach der in Abschnitt 3.3.8 beschriebenen Methode ermittelt wurden.

<sup>(78)</sup> Quelle: Orbis-Datenbank, bereitgestellt von Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

### 3.3.5. Für die Ermittlung unverzerrter Kosten verwendete Quellen

- (149) Im zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren erklärte die Kommission, dass sie bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den Global Trade Atlas (im Folgenden „GTA“) heranziehen wird, um die unverzerrten Kosten der meisten Produktionsfaktoren festzustellen. Nach dem zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren stellte die Kommission jedoch fest, dass die GTA-Daten zu den Einfuhren von Fahrradteilen nach Serbien für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung unvollständig waren. Daher zog die Kommission Eurostat-Daten zur Ermittlung der Kosten für Werkstoffe <sup>(79)</sup>, Strom und Erdgas <sup>(80)</sup> heran, eine Bloomberg-Datenextraktion aus dem Statistischen Amt der Republik Serbien zur Ermittlung der Wasserkosten <sup>(81)</sup> sowie die Finanzdaten der sechs in Erwägungsgrund 144 aufgeführten serbischen Unternehmen zur Bestimmung der VVG-Kosten und Gewinne.
- (150) Wie in Erwägungsgrund 3.3.5 erläutert, wurden die Fertigungsgemeinkosten den VVG-Kosten und dem Gewinn zugerechnet und basieren auf dem Verhältnis der Fertigungsgemeinkosten der von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern ausgewiesenen Herstellkosten zu den jeweiligen unverzerrten Herstellkosten.

### 3.3.6. Produktionsfaktoren

- (151) Mit dem ersten und zweiten Vermerk zu den Produktionsfaktoren versuchte die Kommission eine erste Liste der Produktionsfaktoren — wie Werkstoffe, Energie und Arbeit —, die bei der Herstellung der überprüften Ware von Herstellern der VR China eingesetzt werden, sowie der Quellen, die zur Bewertung all dieser Produktionsfaktoren herangezogen werden sollten, aufzustellen.
- (152) Die Kommission stützte sich auf die vom Antragsteller übermittelten Daten und auf die Antworten auf Anhang III der Einleitungsbekanntmachung, die von den sechs ursprünglichen mitarbeitenden Herstellern in der VR China <sup>(82)</sup> übermittelt wurden, um eine vollständige Liste der Produktionsfaktoren für Fahrräder zu erstellen.
- (153) Zum Zwecke der Vergleichbarkeit zwischen der chinesischen und der serbischen Nomenklatur ermittelte die Kommission für jeden Produktionsfaktor den entsprechenden sechsstelligen Code des Harmonisierten Systems (HS) auf der Ebene der HS-Unterpositionen (sechsstellig) auf der Grundlage der Informationen des Antragstellers und der mitarbeitenden Hersteller in der VR China. Die VR China, Serbien und die Union nutzen alle das Harmonisierte System, sodass die Zolltarifnummern aller drei übereinstimmen.
- (154) Unter Berücksichtigung aller vom Antragsteller den mitarbeitenden Herstellern in der VR China vorgelegten Informationen wurden die folgenden Produktionsfaktoren und gegebenenfalls HS-Codes ermittelt:

Tabelle 1

Produktionsfaktor	HS-Code	Stückwert bei der Einfuhr
Ganzer Rahmen	8714 91	65,63 EUR/Stück
Krone des Rahmensteuerrohrs	8714 91	7,63 EUR/kg
Winkelstück für Rahmen	8714 91	7,63 EUR/kg
Schaltauge für Rahmen	8714 91	7,63 EUR/kg
An das Rahmensteuerrohr zu montierende Teile	8714 91	7,63 EUR/kg
Gabel für Rahmen	8714 91	7,63 EUR/kg
Rahmendreieck	8714 91	7,63 EUR/kg
Rahmenezubehör	8714 91	7,63 EUR/kg
Rahmenbrücke	8714 91	7,63 EUR/kg

<sup>(79)</sup> [http://comext.eurostat.ec.europa.eu/ANALYTICAL\\_S10\\_V17\\_ECAS/Analytical.html](http://comext.eurostat.ec.europa.eu/ANALYTICAL_S10_V17_ECAS/Analytical.html)

<sup>(80)</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/main-tables>

<sup>(81)</sup> <https://www.bloomberg.com/>

<sup>(82)</sup> Am 4. Juli 2018 hatte das Unternehmen Yong Yi seine Mitarbeit bei der Untersuchung noch nicht eingestellt und die in Anhang III enthaltenen Informationen wurden daher als Quelle herangezogen.

Produktionsfaktor	HS-Code	Stückwert bei der Einfuhr
Zubehörbox	8714 99	9,15 EUR/kg
Legierungsabzeichen	8310 00	11,02 EUR/kg
Rohre aus Aluminiumlegierungen	7608 20	4,78 EUR/kg
Axle-Peg	8714 99	9,15 EUR/kg
Innenlagerteile	8714 99	9,15 EUR/kg
Innenlagersatz	8714 99	9,15 EUR/kg
Innenlagerschale	8714 99	9,15 EUR/kg
Innenlager-Achse	8714 99	9,15 EUR/kg
Tasche	3923 21	2,20 EUR/kg
Lenkerende	8714 99	9,15 EUR/kg
Korb	8714 99	9,15 EUR/kg
Korbhalter	8714 99	9,15 EUR/kg
Akku	8714 99	9,15 EUR/kg
Klingel	8306 10	12,47 EUR/kg
Bremse	8714 94	7,48 EUR/kg
Bremskabel	8714 94	7,48 EUR/kg
Bremskabelgehäuse	8714 99	9,15 EUR/kg
Inneres Bremskabel	8714 94	7,48 EUR/kg
Bremshebel	8714 94	7,48 EUR/kg
Bremspivot	8714 94	7,48 EUR/kg
Bremskabel	8714 94	7,48 EUR/kg
Brücke	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabelführung	8714 99	9,15 EUR/kg
Kabelstopper	8714 99	9,15 EUR/kg
Carbongabelblatt	8714 91	7,63 EUR/kg
Befestigungsmutter Träger	7318 16	5,55 EUR/kg
Karton	4819 10	1,11 EUR/kg
Ketten	7315 11 bzw. 8714 99	14,23 EUR/kg 9,15 EUR/kg

Produktionsfaktor	HS-Code	Stückwert bei der Einfuhr
Kettenspanner	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettenabdeckhalter	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettenschutz	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettenabdeckung	3926 90	8,93 EUR/kg
Halter Kettenabdeckung	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettenblatt	8714 96	7,41 EUR/kg
CKD-Satz	8714 99	9,15 EUR/kg
Wellpappe	4808 10	0,77 EUR/kg
Kurbelsatz	8714 99	9,15 EUR/kg
Folie	4821 10	7,77 EUR/kg
Kettenschaltungskabel	8714 99	9,15 EUR/kg
Kettenschaltungsschutzgehäuse	8714 99	9,15 EUR/kg
CD/DVD-Benutzerhandbuch	8523 49	335,30 EUR/kg
Montagebügel	8714 94	7,48 EUR/kg
Scheibenbremse	8714 94	7,48 EUR/kg
Elektrozubehör	8714 99	9,15 EUR/kg
Abschlusskappe für Griff	8714 99	9,15 EUR/kg
Schutzblech	8714 99	9,15 EUR/kg
Gabel	8714 91	7,63 EUR/kg
Hintere Gabelenden	8714 91	7,63 EUR/kg
Gangschaltung/Kettenschaltung (vorne/hinten)	8714 99	9,15 EUR/kg
Griff	8714 99	9,15 EUR/kg
Lenker	8714 99	9,15 EUR/kg
Lenkervorbau	8714 99	9,15 EUR/kg
Steuersatz	8714 91 bzw. 8714 99	7,63 EUR/kg 9,15 EUR/kg
Steuerrohr	7608 20	4,78 EUR/kg
Hochzugfeste Rohre	7304 51	1,97 EUR/kg
Nabe	8714 93	15,53 EUR/kg
Radkappe	8714 99	9,15 EUR/kg
Schlauch	4013 20	0,93 EUR/Stück

Produktionsfaktor	HS-Code	Stückwert bei der Einfuhr
Gelenk	8714 99	9,15 EUR/kg
Fahrradständer	8714 99	9,15 EUR/kg
Fahrradständerplatte	8714 99	9,15 EUR/kg
Leuchten	8512 10	3,20 EUR/kg
Schloss	8301 40	14,33 EUR/kg
Handbuch	4911 10	1,95 EUR/kg
anderes Zubehör	8714 99	9,15 EUR/kg
Äußere Kabelhülle	8714 94	7,48 EUR/kg
Äußere Kabelhülle für Bremse	8714 94	7,48 EUR/kg
Verpackungsmaterialien	3923 90	3,17 EUR/kg
Verpackungszubehör	8714 99	9,15 EUR/kg
Lack	3208 20 bzw. 3208 90	4,35 EUR/kg 3,81 EUR/kg
Farbflasche	7010 90	0,45 EUR/kg
Pedal	8714 96	8,93 Paare
Schnellspanner	8714 99	9,15 EUR/kg
Gepäckträger hinten	8714 99	9,15 EUR/kg
Rückstrahlerhalter	8714 99	9,15 EUR/kg
Rückstrahler	3926 90	8,93 EUR/kg
Radkranz	8714 92	3,01 EUR/kg
Radkranzsatz mit/ohne Rad und Schlauch	8714 92	3,01 EUR/kg
Felgenband	4012 90	3,22 EUR/kg
Niet	7318 16	5,55 EUR/kg
Rotor	8714 94	7,48 EUR/kg
Rotor/Zubehörteile für Korb/Zubehörteile für Schutzblech	8714 99	9,15 EUR/kg
Sattel	8714 95	6,15 EUR/kg
Schraube	7318 15	3,69 EUR/kg
Schraube/Bolzen	7318 16	5,55 EUR/kg
Sattelklemme	8714 99	9,15 EUR/kg
Sattelklemme	8714 99	9,15 EUR/kg

Produktionsfaktor	HS-Code	Stückwert bei der Einfuhr
Sattelstütze	8714 99	9,15 EUR/kg
Sattelsteg	8714 99	9,15 EUR/kg
Schalthebel	8714 99	9,15 EUR/kg
Inneres Kabel Schaltung	8714 99	9,15 EUR/kg
Äußeres Kabel Schaltung	8714 99	9,15 EUR/kg
Speiche	8714 92	3,01 EUR/kg
Speichenschutz	8714 99	9,15 EUR/kg
Aufkleber	3919 90	5,60 EUR/kg
Federung	8714 99	9,15 EUR/kg
Federung Zubehör	8714 99	9,15 EUR/kg
Reifen	4011 50	2,75 EUR/Stück
Werkzeuge	8714 99	9,15 EUR/kg
Rohr	7608 20	4,78 EUR/kg
Ventil	8714 99	9,15 EUR/kg
V-förmige Streben für Schutzblech	8714 99	9,15 EUR/kg
Befestigungsmutter für Wasserflasche (Gewinde)	7318 16	5,55 EUR/kg
Leerlauf	8714 93	15,53 EUR/kg
Radsätze	8714 93	15,53 EUR/kg
Trainingsrad	8714 99	9,15 EUR/kg
Draht	8714 94 bzw. 8714 99	7,48 EUR/kg 9,15 EUR/kg

**Arbeit**

Arbeitslöhne im verarbeitenden Gewerbe	[nicht zutreffend]	1,49 EUR/Stunde oder 3 396,84 EUR/Jahr
--	--------------------	---

**Energie**

Strom	[nicht zutreffend]	0,06 EUR/kWh
Erdgas	[nicht zutreffend]	0,33 EUR/m <sup>3</sup>
Wasser	[nicht zutreffend]	2,28 EUR/m <sup>3</sup>

## 3.3.6.1. Werkstoffe

- (155) Um nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich einen unverzerrten Preis der am Werkstor der Hersteller angelieferten Werkstoffe zu ermitteln, verwendete die Kommission die Einfuhrpreise des repräsentativen Landes eines jeden von den mitarbeitenden Herstellern in der VR China verwendeten Werkstoffs.

- (156) Zur Bestimmung des Normalwerts sollten nach der Methodik der Kommission die Einfuhrzölle der Produktionsfaktoren und der nach Serbien eingeführten Materialien sowie die inländischen Transportkosten zu diesen Einfuhrpreisen hinzugefügt werden. Dies würde zu einem höheren Normalwert führen, da die Einfuhrzölle die Einfuhrpreise für Fahrradteile weiter erhöhen würden. Dies hätte dementsprechend auch eine noch höhere Dumpingspanne zur Folge. In Anbetracht der Feststellung in Erwägungsgrund 178 sowie der Art dieser Auslaufüberprüfung, bei der es darum geht, festzustellen, ob das Dumping während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung fortbesteht, und nicht um seine genaue Höhe, entschied die Kommission, dass Berichtigungen bei den Einfuhrzöllen und dem Inlandstransport nicht notwendig waren.

#### 3.3.6.2. Arbeit

- (157) Den IAO-Statistiken wurden Informationen über die Monatslöhne im verarbeitenden Gewerbe und die in Serbien geleisteten Wochenstunden für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung entnommen. Für Ideal, das den Gesamtlohn des Personals für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung angab, rechnete die Kommission den individuellen durchschnittlichen Monatslohn hoch und ersetzte ihn durch den durchschnittlichen Monatslohn der IAO. Für Oyama, das die Löhne pro Arbeitsstunden gemeldet hat, rechnete die Kommission zunächst die monatlichen Arbeitsstunden aus den IAO-Daten über die Wochenarbeitszeit hoch, dividierte dann den durchschnittlichen Monatslohn durch die durchschnittlichen Arbeitsstunden, um so den Durchschnittslohn pro Stunde zu erhalten, der schließlich dazu verwendet wurde, die vom Unternehmen bereitgestellten Informationen zu ersetzen.

#### 3.3.6.3. Elektrizität und Erdgas

- (158) Die Strom- und Erdgaspreise für gewerbliche Verbraucher und insbesondere für die mittelständische Industrie waren bei Eurostat für Serbien <sup>(83)</sup> für das Jahr 2017 leicht verfügbar. Der Strompreis wurde in Euro pro kWh und der Gaspreis in Euro pro Gigajoule angegeben. Die letztgenannte Größe hat einen festen Umrechnungskurs in Kubikmeter, die von den mitarbeitenden Herstellern in der VR China als Maßeinheit zur Angabe ihres Gasverbrauchs verwendet wurden.

#### 3.3.6.4. Wasser

- (159) Die für die Bestimmung des Wasserpreises verwendeten Daten wurden aus der Bloomberg-Datenbank der Reihen der serbischen Indexe der Verbraucherpreise für Wasser extrahiert und weisen für Januar 2019 einen Betrag von 269,1 RSD aus.

#### 3.3.7. Berechnungen

- (160) Bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts ging die Kommission in zwei Schritten vor:
- (161) Zunächst ermittelte die Kommission die unverzerrten Herstellkosten. Dies geschah durch Multiplizieren des Faktoreinsatzes jedes Produktionsfaktors mit seinen unverzerrten Kosten je Einheit. Für Werkstoffe, Arbeit, Energie und Wasser wurde der jeweilige Faktoreinsatz von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern angegeben. Die unverzerrten Kosten je Einheit waren diejenigen, die im repräsentativen Land registriert wurden.
- (162) Zweitens ermittelte die Kommission die Fertigungsgemeinkosten. Diese wurden anhand des Verhältnisses der Fertigungsgemeinkosten in Bezug auf die von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern ausgewiesenen Herstellkosten zu den jeweiligen unverzerrten Herstellkosten (Verbrauch von Werkstoffen, Arbeit, Energie und Wasser) geschätzt, die nach der in Abschnitt 3.3.6 beschriebenen Methode ermittelt wurden.
- (163) Drittens wandte die Kommission auf die oben genannten Herstellkosten die durchschnittlichen VVG-Kosten und Gewinne von sechs Unternehmen in Serbien (Capriolo, Planet bike, Venera bike, Krypton, Crossbike und Cassini Wheels) an. Sie wurden anhand öffentlich verfügbarer Informationen über die Jahresabschlüsse dieser Unternehmen von 2017 <sup>(84)</sup> bestimmt und in Form der folgenden Prozentsätze ausgedrückt:
- VVG-Kosten <sup>(85)</sup> in Höhe von 6,62 %, angewandt auf die Summe der Herstellkosten und der Fertigungsgemeinkosten; und
  - Gewinn <sup>(86)</sup> in Höhe von 10,05 %, angewandt auf die Summe der Herstellkosten und der Fertigungsgemeinkosten.

<sup>(83)</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database>

<sup>(84)</sup> Quelle: Orbis-Datenbank, bereitgestellt von Bureau Van Dijk (<https://orbis.bvdinfo.com/version-2019228/home.serv?product=OrbisNeo>).

<sup>(85)</sup> Berechnet als Durchschnitt des Betriebsgewinns, abzüglich Betriebsergebnis, abzüglich Finanzergebnis, abzüglich Umsatzkosten (Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände).

<sup>(86)</sup> Berechnet als Gewinn vor Steuern auf die Umsatzkosten (Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände).

- (164) Auf dieser Grundlage berechnete die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den Normalwert pro Warentyp auf der Stufe ab Werk. Für jeden ausführenden Hersteller wurde ein anderer Normalwert festgelegt.
- (165) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung wandte die CCCME ein, dass die Kommission bei der Ermittlung des unverzerrten Normalwerts keine von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern bereitgestellten Daten verwendet habe. Da die VR China nicht mehr als Land ohne Marktwirtschaft betrachtet werde, sollten laut der CCCME Faktoren wie die Energiekosten, die Herstellergemeinkosten, die VVG-Kosten und die Gewinne nicht durch Vergleichswerte ersetzt werden. Die CCCME brachte ferner vor, dass andere Produktionsfaktoren wie z. B. Rahmen aus Carbon nicht ersetzt werden sollten, da das in diesen Rahmen verwendete Carbon nicht als Material genannt wurde, das in der VR China erheblichen Verzerrungen unterliegt.
- (166) Die Kommission stellte fest, dass die Aussage, sie habe bei der Ermittlung des unverzerrten Normalwerts keine von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern bereitgestellten Daten verwendet, sachlich falsch ist. Wie in den Erwägungsgründen 150 und 161 dargelegt, verwendete die Kommission den von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern angegebenen und von der Kommission überprüften Faktoreinsatz für Werkstoffe, Arbeit, Energie und Wasser sowie das Verhältnis der Fertigungsgemeinkosten.
- (167) Die Kommission stellte ferner fest, dass auch das Argument der CCCME, dass die VR China nicht mehr als Land ohne Marktwirtschaft angesehen wird, irrelevant ist. Die Kommission erinnert daran, dass in Erwägungsgrund 2 der neuen Antidumpingvorschriften Folgendes eindeutig festgelegt ist: *„Die Feststellung, ob es sich bei einem WTO-Mitglied um ein Land mit Marktwirtschaft handelt oder nicht, und die Bedingungen, die in den Protokollen und sonstigen Instrumenten festgelegt sind, nach denen die Länder dem am 15. April 1994 unterzeichneten Übereinkommen von Marrakesch zur Errichtung der Welthandelsorganisation beigetreten sind, bleiben von dieser Verordnung unberührt“* <sup>(87)</sup>. Da in den neuen Antidumpingvorschriften nicht mehr zwischen Ländern mit und ohne Marktwirtschaft unterschieden wird, fehlt es diesem Vorbringen an einer auf diese Untersuchung anwendbaren Rechtsgrundlage. Die Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung erfolgt auf Einzelfallbasis unter Berücksichtigung aller das Ausfuhrland betreffenden verfügbaren Beweise.
- (168) Darüber hinaus wies die Kommission darauf hin, dass in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung geregelt ist, dass es bei Vorliegen nennenswerter Marktverzerrungen nicht angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten zu verwenden, und der Normalwert daher ausschließlich anhand von Herstell- und Verkaufskosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, rechnerisch ermittelt werden muss. Ferner ist darin festgelegt, dass der Normalwert einen unverzerrten und angemessenen Betrag für VVG-Kosten sowie für Gewinne beinhalten muss. Die Verwendung von Inlandskosten in diesem Zusammenhang ist nur möglich, sofern positiv festgestellt wird, dass diese Kosten nicht verzerrt sind, und zwar auf der Grundlage zutreffender und geeigneter Beweise, insbesondere auf der Grundlage von Beweisen, die von den interessierten Parteien gemäß Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe c vorgelegt werden. Die CCCME legte keine entsprechenden Beweise vor.
- (169) Schließlich stellte die Kommission auch fest, dass keiner der drei in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Hersteller in der VR China vorbrachte, dass einer der Produktionsfaktoren zu unverzerrten Preisen beschafft worden sei.
- (170) Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.

### 3.3.8. Ausführpreis

- (171) Von den beiden in die Stichprobe einbezogenen Herstellern/Gruppen von Herstellern in der VR China, die die überprüfte Ware im Untersuchungszeitraum der Überprüfung an die Union verkauften, verkaufte einer direkt an unabhängige Abnehmer und der andere über verbundene Händler.
- (172) Die ausführenden Hersteller führten die überprüfte Ware entweder direkt an unabhängige Abnehmer in der Union oder über einen Händler aus. Der Ausführpreis wurde daher nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der für die überprüfte Ware bei Ausfuhrverkäufen in die Union tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preise ermittelt.

<sup>(87)</sup> Verordnung (EU) 2017/2321 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1036 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern und der Verordnung (EU) 2016/1037 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 338 vom 19.12.2017, S. 1).

- (173) Wie in Erwägungsgrund 46 dargelegt, teilte eine der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller der Kommission die Verkaufspreise für über einen verbundenen Händler abgewickelte Verkäufe, die dieser seinen ersten unabhängigen Abnehmern in der Union bzw. im Rest der Welt in Rechnung stellte, nicht mit. Unter Verwendung der verfügbaren Informationen nach Artikel 18 der Grundverordnung berücksichtigte die Kommission zur Ermittlung des Ausführpreises für diese Gruppe ausführender Hersteller nur Transaktionen, bei denen der Preis an unabhängige Abnehmer ermittelt werden konnte.

#### 3.3.9. Vergleich

- (174) Die Kommission verglich den rechnerisch ermittelten Normalwert nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung mit dem Ausführpreis auf der Stufe ab Werk.
- (175) Wo es zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs angezeigt war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Ausführpreises für Unterschiede vor, welche die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussten. Berichtigungen wurden für Inlandstransportkosten, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten, Kreditkosten und Bankgebühren vorgenommen.
- (176) Des Weiteren wurde der Ausführpreis für einen der ausführenden Hersteller nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe i der Grundverordnung berichtigt, indem Provisionen für Verkäufe über einen Händler abgezogen wurden. Die Berechnung der Provisionen erfolgte auf der Grundlage der VVG-Kosten des Händlers und einer angemessenen Gewinnspanne. Bei der Berichtigung für Gewinne zog die Kommission das Niveau heran, das in der Untersuchung festgestellt wurde, in der die Höhe der derzeitigen Zölle festgelegt wurde.

#### 3.3.9.1. Dumpingspanne

- (177) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission den gewogenen durchschnittlichen Normalwert jedes Warentyps der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware.
- (178) Die auf dieser Grundlage ermittelte gewogene durchschnittliche Dumpingspanne, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Einfuhrpreises frei Grenze der Union, unverzollt, betrug 2,56 % für Ideal und 49,82 % für Oyama.

#### 3.3.9.2. Dumping seitens nichtmitarbeitender ausführender Hersteller

- (179) Die Kommission berechnete auch die durchschnittliche Dumpingspanne für die nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller. Angesichts der geringen Mitarbeit der VR China, wie in Abschnitt 3.2 erörtert, nutzte die Kommission die verfügbaren Informationen gemäß Artikel 18 der Grundverordnung.
- (180) Zur Ermittlung des Normalwerts verwendete die Kommission zunächst den durchschnittlichen Normalwert der beiden mitarbeitenden ausführenden Hersteller/Gruppen von Herstellern.
- (181) Zweitens verwendete die Kommission zur Ermittlung des Ausführpreises Eurostat-Daten, nach Abzug der Ausfuhren der beiden mitarbeitenden ausführenden Hersteller. Zum Vergleich passte die Kommission den Ausführpreis auf die Stufe ab Werk an, indem sie die durchschnittlichen geprüften Berichtigungen einschließlich der Transportkosten der beiden mitarbeitenden ausführenden Hersteller heranzog.
- (182) Die auf dieser Grundlage ermittelte gewogene durchschnittliche Dumpingspanne, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Einfuhrpreises frei Grenze der Union, unverzollt, betrug 206 %. Diese Dumpingspanne wäre höher, wenn der Normalwert der mitarbeitenden ausführenden Hersteller, wie in Erwägungsgrund 156 erwähnt, um die inländischen Transportkosten und die Zölle für die Einfuhr nach Serbien berichtigt worden wäre.
- (183) Um alle verfügbaren Informationen nach Artikel 18 der Grundverordnung zu nutzen, berechnete die Kommission die Dumpingspanne unter Verwendung des im Antrag angegebenen durchschnittlichen rechnerisch ermittelten Normalwerts. Grundlage dafür war die Türkei als repräsentatives Land. Obwohl dieser alternative Normalwert nur die wichtigsten Produktionsfaktoren (15 bis 20, je nach Fahrradtyp) enthielt, betrug die resultierende Dumpingspanne 86 %.
- (184) Es besteht folglich kein Zweifel daran, dass das Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung anhielt.

#### 3.3.9.3. Schlussfolgerung

- (185) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass das Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung anhielt.

### 3.4. Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings aus der VR China

- (186) Um die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings zu prüfen, untersuchte die Kommission die folgenden Punkte: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China und die Attraktivität des Unionsmarktes.

#### 3.4.1. Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China

- (187) Laut China Bicycles Association belief sich die gesamte Fahrradproduktion 2017 auf 80 Mio. Stück.
- (188) Überdies lag die Kapazitätsauslastung der fünf mitarbeitenden Unternehmen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nach eigenen Angaben zwischen 38 % und 96 % (d. h., der gewogene Durchschnitt betrug 68 %). Unter Zugrundelegung der verfügbaren Informationen gemäß Artikel 18 der Grundverordnung aufgrund des geringen Maßes an Mitarbeit schätzte die Kommission die Gesamtkapazität auf 117 Mio. Fahrräder<sup>(88)</sup>. Folglich läge die Kapazitätsreserve des chinesischen Wirtschaftszweigs bei rund 37 Mio. Fahrrädern, was mehr als das Doppelte des gesamten Unionsverbrauchs darstellt (nämlich 18 Mio. Stück).
- (189) Darüber hinaus ist die Fahrradproduktion, wie in der Verordnung (EU) Nr. 502/2013 des Rates<sup>(89)</sup> festgestellt und während der Untersuchung bestätigt, im Wesentlichen ein Montagevorgang, und könnte durch Erhöhung des Personalbestands leicht ausgebaut werden. Daher könnten die chinesischen Hersteller durch die Einstellung neuer Mitarbeiter schnell neue Kapazitäten aufbauen.
- (190) Auf der Grundlage des Vorstehenden gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller über erhebliche Kapazitätsreserven verfügen, die im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen für die Herstellung von Fahrrädern zur Ausfuhr auf den Unionsmarkt genutzt werden könnten.
- (191) In ihre Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Kommission die Kapazitätsreserven der chinesischen Industrie grob geschätzt und keine Beweise für ihre Schätzung vorgelegt habe.
- (192) Die Kommission erinnerte daran, dass aufgrund der geringen Mitarbeit seitens der VR China Artikel 18 der Grundverordnung angewandt wurde, um die Kapazitätsreserven zu schätzen. Außerdem stützte sich die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 187 und 188 erläutert, bei ihrer Schätzung auf die von der China Bicycle Association vorgelegten Zahlen zur Gesamtproduktion. Darüber hinaus legte die CCCME keine Beweise für ihre Behauptung vor, die Kommission habe die Kapazitätsreserven in der VR China falsch berechnet. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

#### 3.4.2. Attraktivität des Unionsmarktes

##### 3.4.2.1. Preisverhalten der chinesischen Ausführer auf Drittmärkten

- (193) Das erste Element, welches die Attraktivität des Unionsmarktes bestätigt, ist das Preisverhalten der chinesischen Hersteller beim Verkauf auf dem Unionsmarkt im Vergleich zu anderen Ausfuhrmärkten. Betrachtet man die gesamten chinesischen Fahrradausfuhren im Untersuchungszeitraum der Überprüfung<sup>(90)</sup>, so beliefen sich diese auf rund 58 Mio. Stück, von denen 15 Mio. Stück in die USA verkauft wurden (d. h. 26 % der gesamten chinesischen Fahrradausfuhren). Der durchschnittliche chinesische Ausfuhrpreis in die USA liegt bei 50 EUR/Stück und damit unter dem Preis für Ausfuhren in die Union (64 EUR/Stück) sowie deutlich unter dem durchschnittlichen Verkaufspreis der Unionshersteller im Untersuchungszeitraum der Überprüfung (129 EUR/Stück). Darüber hinaus dürfte die Einführung eines zusätzlichen Wertzollsatzes von 10 % auf chinesische Fahrräder in den USA ab dem 1. Januar 2019 gemäß Section 301 des U.S. Trade Act<sup>(91)</sup> die chinesischen Fahrradausfuhren in dieses Land erheblich beeinträchtigen. Außerdem haben die USA am 10. Mai 2019 den zusätzlichen Wertzollsatz weiter auf 25 % erhöht<sup>(92)</sup>. Daher wird erwartet, dass die Auswirkungen auf die chinesischen Fahrradausfuhren in die USA noch deutlicher werden. Dadurch würde die Union im Falle des Auslaufens der bestehenden Maßnahmen noch attraktiver werden als der derzeit größte Markt für chinesische Fahrräder.

<sup>(88)</sup> Dies wurde durch Hochrechnung unter der Annahme berechnet, dass die Gesamtproduktion von 80 Mio. Stück 68 % der Gesamtkapazität ausmacht, was somit 117 Mio. Stück entspricht.

<sup>(89)</sup> Verordnung (EU) Nr. 502/2013 des Rates vom 29. Mai 2013 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 153 vom 5.6.2013, S. 17).

<sup>(90)</sup> Quelle: Global Trade Atlas — GTA ([https://www.gtis.com/gta/secure/htscity\\_wta.cfm](https://www.gtis.com/gta/secure/htscity_wta.cfm)), auf der Ebene des HS-Codes 8712 00 verfügbare statische Daten (betroffene Ware: KN-Code 8712 00 30 und 8712 00 70).

<sup>(91)</sup> <https://www.usitc.gov/tata/hts/index.htm>, United States International Trade Commission (Internationale Handelskommission der Vereinigten Staaten) — Official Harmonized Tariff Schedule 2019.

<sup>(92)</sup> <https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to>

- (194) Insgesamt ist die Union in Bezug auf die Preise für die chinesischen Fahrradhersteller attraktiv. Die chinesischen Ausführer verkauften in 149 Ländern (auf die 71 % des Gesamtwerts ihrer Ausfuhren von Fahrrädern entfielen), in denen die Preise im Durchschnitt niedriger waren als in der Union. Nur in 24 Ländern (auf die 25 % des Gesamtwerts ihrer Ausfuhren von Fahrrädern entfielen) verkauften sie zu Preisen, die im Durchschnitt höher waren als in der Union.
- (195) Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Ausfuhren in die Union für chinesische Ausführer attraktiver wären als die Ausfuhren in die meisten anderen Länder, die den größten Teil ihrer Ausfuhren ausmachen.

#### 3.4.2.2. Verfügbarkeit anderer Märkte

- (196) Das zweite Element zur Untermauerung der Attraktivität des Unionsmarktes ist das Vorhandensein von Handelsschutzmaßnahmen und anderen restriktiven Einfuhrmaßnahmen gegenüber chinesischen Fahrrädern auf einer Vielzahl von Auslandsmärkten. Solche Maßnahmen gibt es in Mexiko und Argentinien. Auf diese Länder entfallen 4 % der Gesamtmenge, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in die übrige Welt ausführen, und 1 % der gesamten chinesischen Ausfuhren im Untersuchungszeitraum der Überprüfung<sup>(93)</sup>.
- (197) Wie in Erwägungsgrund 193 erörtert, dürfte die Einführung eines zusätzlichen Wertzollsatzes von 10 % auf chinesische Fahrräder in den USA ab dem 1. Januar 2019 die chinesischen Fahrradausfuhren erheblich beeinträchtigen. Tatsächlich machen allein die USA 58 % der Ausfuhrmenge in die übrige Welt der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und 26 % aller Ausfuhren aus der VR China aus. Bereits im ersten Quartal 2019 waren die chinesischen Fahrradausfuhren in die USA um 54 % niedriger als im ersten Quartal 2018 (d. h. rund 1,4 Mio. Stück weniger). Es wird davon ausgegangen, dass diese Auswirkungen nach der Entscheidung der USA, den zusätzlichen Wertzollsatz ab dem 10. Mai 2019 weiter auf 25 % zu erhöhen, sogar noch stärker sein werden<sup>(94)</sup>.
- (198) Diese zusätzlichen Zölle auf dem größten Auslandsmarkt für chinesische Fahrräder und die gleichzeitige Aufhebung der bestehenden Maßnahmen auf dem Unionsmarkt würden wahrscheinlich zu einer Umlenkung der chinesischen Ausfuhren aus den USA in die Union führen.
- (199) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Kommission keine Beweise dafür vorgelegt habe, dass die Kapazitätsreserven in der VR China auf den Unionsmarkt gerichtet seien.
- (200) Die Kommission wies darauf hin, dass sie nicht behauptet hat, dass die Kapazitätsreserven auf den Unionsmarkt gerichtet sind, dass dies jedoch im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen wahrscheinlich ist. In den Erwägungsgründen 193 bis 198 hat die Kommission eine Reihe von Umständen aufgeführt, die deutlich auf diese Wahrscheinlichkeit hinweisen. Vor allem wurde keiner dieser Umstände von der CCCME angefochten.
- (201) Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

#### 3.4.3. Schlussfolgerung zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings

- (202) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen ein Anhalten des Dumpings sehr wahrscheinlich wäre.

### 3.5. Allgemeine Schlussfolgerungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings

- (203) Die Untersuchung ergab, dass im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin chinesische Waren zu Dumpingpreisen in den Unionsmarkt eingeführt wurden.
- (204) Die Kommission stellte ebenfalls fest, dass Belege für ein wahrscheinliches Anhalten des Dumpings im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen vorlagen. Die Kapazitätsreserven in der VR China waren im Vergleich zum Unionsverbrauch im Untersuchungszeitraum der Überprüfung beträchtlich. Das Preisverhalten der chinesischen ausführenden Hersteller auf Drittlandsmärkten, welches zeigt, dass die Preise der Ausfuhren auf die meisten dieser Märkte niedriger sind als die Preise der Ausfuhren in die Union, bekräftigt ferner die Annahme, dass bei einem Auslaufen der Maßnahmen ein Anhalten des Dumpings auf dem Unionsmarkt wahrscheinlich wäre. Die größten- und preisbedingte Attraktivität des Unionsmarktes und die Tatsache, dass andere Märkte weiterhin durch

<sup>(93)</sup> Quelle: Global Trade Atlas — GTA.

<sup>(94)</sup> <https://www.federalregister.gov/documents/2019/05/09/2019-09681/notice-of-modification-of-section-301-action-chinas-acts-policies-and-practices-related-to>

handelspolitische Maßnahmen geschützt bleiben, insbesondere die USA, deuteten schließlich darauf hin, dass im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen wahrscheinlich chinesische Ausfuhren und Kapazitätsreserven auf den Unionsmarkt umgelenkt würden. Infolgedessen kam die Kommission zu dem Schluss, dass bei einer Aufhebung der Antidumpingmaßnahmen sehr wahrscheinlich mit vermehrten Fahrradausfuhren aus der VR China in die Union zu gedumpten Preisen zu rechnen wäre.

- (205) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass ein Auslaufen der Antidumpingmaßnahmen wahrscheinlich ein Anhalten des Dumpings zur Folge hätte.

#### 4. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS ODER ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG

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

- (206) Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gab es in der Union mehr als 400 der Kommission bekannte Hersteller von Fahrrädern. Wie in Erwägungsgrund 14 dargelegt, haben einige von ihnen einen Teil oder die Gesamtheit des Herstellungsprozesses an Drittunternehmen vergeben, die im Rahmen von Veredlungsvereinbarungen tätig sind (im Folgenden „Veredler“). Die 400 Hersteller und Veredler bilden den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung. Ein Teil des Wirtschaftszweigs der Union stellt auch Elektrofahrräder her, bei denen bis zu einem gewissen Grad die gleichen Produktionsanlagen verwendet werden wie für die überprüfte Ware.
- (207) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wurde auf 11,2 Mio. Stück geschätzt. Diese Zahl basiert auf Daten des Verbandes der Europäischen Fahrradindustrie (im Folgenden „CONEBI“).

##### 4.2. Unionsverbrauch

- (208) Die Kommission schätzte den Verbrauch der Union auf der Grundlage der vom Antragsteller und CONEBI übermittelten Informationen.
- (209) Im Bezugszeitraum entwickelte sich der Unionsverbrauch wie folgt:

Tabelle 2

##### Unionsverbrauch

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Unionsverbrauch (in Stück)	19 201 153	19 269 158	18 883 749	18 501 392	18 300 000
Index	100	100	98	96	95

Quelle: EBMA, CONEBI, Eurostat.

- (210) Der Unionsverbrauch sank im Bezugszeitraum um 5 % auf 18,3 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Der Rückgang des Verbrauchs ist hauptsächlich auf das parallele Wachstum des Marktes für Elektrofahrräder zurückzuführen, der im Zeitraum Januar 2014 bis September 2017 von 1 139 000 auf 1 982 269 Stück anstieg<sup>(95)</sup>.

##### 4.3. Einfuhren aus der VR China in die Union

- (211) Die Kommission ermittelte die Einfuhrmengen und -preise auf der Grundlage der Einfuhrstatistiken auf TARIC-Ebene von Eurostat. Anschließend wurde der Marktanteil der Einfuhren ermittelt, indem die Einfuhrmengen mit dem Unionsverbrauch (vgl. Tabelle 2) verglichen wurden.

<sup>(95)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 108).

## 4.3.1. Menge und Marktanteil

- (212) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Einfuhren aus der VR China in die Union wie folgt:

Tabelle 3

**Einfuhrmenge und Marktanteil**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Einfuhrmenge (in Stück)	494 433	595 558	456 158	694 748	747 313
<i>Index</i>	100	120	92	141	151
Marktanteil (in %)	2,6	3,1	2,4	3,8	4,1
<i>Index</i>	100	120	94	146	159

Quelle: Eurostat.

- (213) De Menge der Einfuhren aus der VR China blieb gering und erreichte nahezu das Niveau der vorangegangenen Überprüfung. Die Entwicklung — ein Anstieg um 51 % im Bezugszeitraum — deutet jedoch auf eine Wiederbelebung des Interesses am Unionsmarkt hin.
- (214) Die Kombination aus dem Verbrauchsrückgang und dem Anstieg des Einfuhrvolumens führten zu einem Anstieg des Marktanteils von 2,6 % im Jahr 2014 auf 4,1 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.

## 4.3.2. Einfuhrpreise und Preisunterbietung

- (215) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union wie folgt:

Tabelle 4

**Einfuhrpreise**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Durchschnittlicher Einfuhrpreis (in EUR/Stück)	47	61	44	77	77
<i>Index</i>	100	130	94	164	164

Quelle: Eurostat.

- (216) Die Preise der Einfuhren aus der VR China stiegen im Bezugszeitraum um 64 %. Bei den von Eurostat ausgewiesenen Einfuhrpreisen wird nicht zwischen den verschiedenen Warentypen differenziert, sodass die Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Typen der überprüften Ware unberücksichtigt bleiben. Aufgrund der geringen Mitarbeit der chinesischen Ausführer, wie in Erwägungsgrund 45 dargelegt, musste sich die Kommission jedoch gemäß Artikel 18 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen.
- (217) Die durchschnittlichen Verkaufspreise, die die mitarbeitenden Unionshersteller unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt in Rechnung stellten, wurden auf dieser Grundlage mit den Durchschnittspreisen der Einfuhren aus der VR China verglichen. Die Preise von mehr als 80 % der Einfuhren (alle Einfuhren mit Ausnahme derjenigen der beiden mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller) lagen um 19,1 % unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union. Nach Abzug der geltenden Antidumpingzölle betrug die Unterbietungsspanne 43,0 %.
- (218) Was die beiden mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller anbelangt, so erfolgte der Vergleich auf dem Preisniveau des Erstausrüsters („Original Equipment Manufacturer“, im Folgenden „OEM“), da beide ausschließlich OEM-Modelle auf den Unionsmarkt ausführen. Auch bei einem der beiden Ausführer wurde eine Preisunterbietung festgestellt, die sich auf 6,4 % belief.

#### 4.4. Einfuhren aus anderen Drittländern in die Union

##### 4.4.1. Einfuhren aus anderen Ländern in die Union

(219) Die Menge, der Marktanteil und die Preise der Einfuhren aus anderen Drittländern entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 5

#### Menge, Marktanteil und Preise der Einfuhren aus allen anderen Ländern außer der VR China

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Einfuhrmenge (in Stück)	7 347 580	7 179 794	6 497 571	6 387 657	6 244 138
Index	100	98	88	87	85
Marktanteil (in %)	38,3	37,3	34,4	34,5	34,1
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	148	180	186	172	169

Quelle: Eurostat.

- (220) Die Einfuhrmenge aus anderen Drittländern ging im Bezugszeitraum um 15 % zurück. Ihr Marktanteil ging im Bezugszeitraum von 38,3 % auf 34,1 % zurück.
- (221) Die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus Drittländern lagen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung systematisch über den durchschnittlichen Preisen der Einfuhren aus der VR China. Die Differenz lag im Bezugszeitraum zwischen 92 und 142 EUR/Stück.
- (222) Die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus Drittländern lagen systematisch über den Preisen der Unionshersteller gemäß Tabelle 12 (Erwägungsgrund 250). Je nach Jahr lag die Differenz zwischen 30 und 58 EUR/Stück.

##### 4.4.2. Einfuhren in die Union aus anderen Ländern, für die Antidumpingmaßnahmen gelten

- (223) Die Einfuhren in die Union aus anderen Ländern, für die im Anschluss an die in den Erwägungsgründen 3 und 4 genannten Antiumgehungsuntersuchungen Antidumpingmaßnahmen eingeführt wurden, entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 6

#### Menge, Marktanteil und Preise der Einfuhren aus anderen Ländern, für die Antidumpingmaßnahmen gelten

		2014	2015	2016	2017	UZÜ
Einfuhrmenge (in Stück)		3 314 228	3 272 207	2 948 037	3 122 230	3 084 171
Index		100	99	89	94	93
Marktanteil (in %)		17,3	17,0	15,6	16,9	16,9
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)		105	133	138	132	130
Kambodscha	Marktanteil (in %)	6,3	7,2	6,9	7,7	7,9
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	193	226	222	204	196
Philippinen	Marktanteil (in %)	4,8	4,5	3,6	4,5	4,4
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	43	48	50	55	54

		2014	2015	2016	2017	UZÜ
Tunesien	Marktanteil (in %)	2,2	2,2	2,3	2,2	2,0
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	66	79	82	78	79
Sri Lanka	Marktanteil (in %)	2,1	2,0	1,7	1,5	1,7
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	47	54	58	62	64
Indonesien	Marktanteil (in %)	0,9	0,9	1,1	1,0	0,9
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	112	142	147	159	153
Pakistan	Marktanteil (in %)	1,0	0,3	0	0	0
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	44	48	—	—	—

Quelle: Eurostat.

- (224) Die Einfuhrmenge aus anderen Drittländern, die Antidumpingmaßnahmen unterliegen, ging im Bezugszeitraum um 7 % zurück.
- (225) Der Gesamtmarktanteil folgte einem ähnlichen Trend und ging im Bezugszeitraum von 17,3 % auf 16,9 % zurück, da alle Länder außer Kambodscha Marktanteile verloren.
- (226) Der durchschnittliche Einfuhrpreis stieg im Bezugszeitraum von 105 auf 130 EUR/Stück.
- (227) Es sei darauf hingewiesen, dass der überwiegende Teil der Einfuhren aus den anderen Ländern, für die Antidumpingmaßnahmen gelten, von echten Herstellern kam, die von der Ausweitung der Maßnahmen ausgenommen waren <sup>(96)</sup>.

#### 4.4.3. Einfuhren in die Union aus anderen Ländern, für die keine Antidumpingmaßnahmen gelten

- (228) Die Einfuhren in die Union aus anderen Ländern, für die keine Antidumpingmaßnahmen gelten, entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 7

#### Menge, Marktanteil und Preise der Einfuhren aus anderen Ländern, für die keine Antidumpingmaßnahmen gelten

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Einfuhrmenge (in Stück)	4 033 352	3 907 587	3 549 534	3 265 427	3 159 967
Index	100	97	88	81	78
Marktanteil (in %)	21,0	20,3	18,8	17,6	17,3
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	183	220	226	210	206

<sup>(96)</sup> Quelle: Statistiken basierend auf Daten, die der Kommission von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Grundverordnung übermittelt worden sind.

		2014	2015	2016	2017	UZÜ
Taiwan	Marktanteil (in %)	10,0	10,2	8,8	7,8	7,0
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	256	296	320	311	318
Bangladesch	Marktanteil (in %)	3,5	3,9	3,9	4,4	4,6
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	84	98	89	80	78
Thailand	Marktanteil (in %)	3,6	2,4	2,2	1,8	1,8
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	79	95	96	94	93
Sonstige Länder	Marktanteil (in %)	3,9	3,7	3,9	3,6	3,8
	Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	107	128	116	105	98

Quelle: Eurostat.

- (229) Die Einfuhren aus anderen Ländern, die keinen Antidumpingmaßnahmen unterliegen, gingen um 22 % zurück. Mengenmäßig waren die ersten drei Länder Taiwan, Bangladesch und Thailand.
- (230) Infolgedessen sank der Marktanteil dieser Länder im Bezugszeitraum von 21 % auf 17,3 %. Die Marktanteile der Einfuhren aus Taiwan und Thailand sanken um 3 bzw. 1,8 Prozentpunkte, während der Marktanteil der Einfuhren aus Bangladesch um 1,1 Prozentpunkte stieg.
- (231) Im Bezugszeitraum lagen die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus anderen Ländern, die keinen Antidumpingmaßnahmen unterliegen, über den durchschnittlichen Einfuhrpreisen der VR China. Die Preise der Einfuhren aus anderen Ländern, für die keine Maßnahmen gelten, lagen zwischen 78 und 320 EUR/Stück.

#### 4.5. Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union

- (232) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Prüfung der Auswirkungen der gedumpte Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsfaktoren und -indikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (233) Wie in den Erwägungsgründen 13 und 14 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet. Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren.
- (234) Die makroökonomischen Indikatoren (Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Wachstum, Höhe der Dumpingspannen sowie Erholung von den Auswirkungen früheren Dumpings) wurden auf der Ebene des gesamten Wirtschaftszweigs der Union beurteilt. Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der vom Antragsteller und CONEBI übermittelten Informationen.
- (235) Die Analyse der mikroökonomischen Indikatoren (Lagerbestände, Verkaufspreise und Kosten, Lohnkosten, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite (RoI), Kapitalbeschaffungsmöglichkeit) wurde auf der Ebene der Unionshersteller in der Stichprobe durchgeführt. Die Beurteilung beruhte auf ihren Angaben, die bei einem Kontrollbesuch vor Ort ordnungsgemäß geprüft wurden.

- (236) Eine zusätzliche Analyse bestimmter mikroökonomischer Indikatoren (Arbeitskosten, Investitionen und Kapitalrendite (RoI)) wurde für notwendig erachtet, da einige Fahrradhersteller, wie in Erwägungsgrund 206 dargelegt, bestimmte Produktionsprozesse an Veredler untervergeben. Diese Bewertung wurde auf der Ebene der Veredler durchgeführt, die im Bezugszeitraum im Rahmen von Veredlungsvereinbarungen für zwei in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller tätig waren. Die Beurteilung beruhte auf ihren Angaben, die bei einem Kontrollbesuch vor Ort bei den — bezogen auf die Produktionsmenge — fünf größten Veredlern ordnungsgemäß geprüft wurden.

#### 4.5.1. Makroökonomische Indikatoren

##### 4.5.1.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (237) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Produktion, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union wie folgt:

Tabelle 8

#### Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Produktionsmenge (in Stück)	11 441 234	12 540 564	11 917 086	11 422 700	11 227 000
<i>Index</i>	100	110	104	100	98
Produktionskapazität (in Stück)	14 858 745	16 153 881	16 355 470	15 331 000	15 150 000
<i>Index</i>	100	109	110	103	102
Kapazitätsauslastung (in %)	77,0	77,6	72,9	74,5	74,1
<i>Index</i>	100	101	95	97	96

Quelle: EBMA, CONEBI.

- (238) Nach einem Anstieg im Jahr 2015 ging die Produktion schrittweise zurück und erzielte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung schließlich ein etwas niedrigeres Niveau als 2014, nämlich 11,2 Mio. Fahrräder. Die Kapazität entwickelte sich ähnlich und nahm zunächst zu, dann ab, verzeichnete aber im Bezugszeitraum einen Gesamtanstieg von 2 %. Infolgedessen sank die Kapazitätsauslastung um 2,9 Prozentpunkte auf 74,1 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.
- (239) Die Kapazität bezieht sich auf die theoretische Anzahl der Fahrräder, die auf den verfügbaren Produktionslinien hergestellt werden können. Die Kapazität kann durch zusätzliche Schichten erhöht werden, je nach Bedarf und Verfügbarkeit von Personal und Teilen. Außerdem können die gleichen Produktionslinien ohne Mehrkosten auch für die Herstellung von Elektrofahrrädern genutzt werden. Angesichts der Anpassungsfähigkeit dieser Parameter sollten die Indikatoren für Kapazität und Kapazitätsauslastung sorgfältig analysiert werden und bei der Schadensanalyse keine große Relevanz erhalten.

#### 4.5.1.2. Verkaufsmenge und Marktanteil in der Union

- (240) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union und dessen Marktanteil im Verhältnis zum Verbrauch in der Union wie folgt:

Tabelle 9

#### Verkaufsmenge und Marktanteil

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Verkaufsmenge (in Stück)	11 359 140	11 493 806	11 930 020	11 418 987	11 308 549
<i>Index</i>	100	101	105	101	100

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Marktanteil (in %)	59,2	59,6	63,2	61,7	61,8
<i>Index</i>	100	101	107	104	104

Quelle: EBMA, CONEBI, Eurostat.

- (241) Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt blieben im Bezugszeitraum unverändert bei rund 11,3 Mio. Fahrrädern.
- (242) Aufgrund des in Tabelle 2 in Erwägungsgrund 209 dargestellten rückläufigen Verbrauchs stieg der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung um 2,6 Prozentpunkte auf 61,8 %.

#### 4.5.1.3. Beschäftigung und Produktivität

- (243) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Beschäftigung und die Produktivität des Wirtschaftszweigs der Union wie folgt:

Tabelle 10

#### Beschäftigung und Produktivität

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Zahl der Beschäftigten (in Vollzeitäquivalenten)	20 137	22 071	20 975	23 641	23 652
<i>Index</i>	100	110	104	117	117
Produktivität (in Fahrrädern je Beschäftigten)	568	568	568	483	475
<i>Index</i>	100	100	100	85	84

Quelle: EBMA.

- (244) Im Bezugszeitraum stieg die Beschäftigung um 17 %, während die Produktivität zurückging. Dieser Rückgang der Produktivität ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass einige Unionshersteller die Produktion bestimmter Teile verlagert haben oder bestimmte Prozesse, wie die Lackierung, selbst durchführten. Folglich hat sich die Zahl der Mitarbeiter erhöht, ohne dass sich die Produktionsmenge erhöht hätte. Daher folgte die Produktivität einem Abwärtstrend. In der vorangegangenen Überprüfung war die Beschäftigung geringer. In der vorstehenden Tabelle basieren die gemeldeten Beschäftigungszahlen auf den neuesten aktualisierten Daten des EBMA und umfassen alle direkten oder indirekten Arbeitskräfte, die an der Fahrradproduktion beteiligt sind.

#### 4.5.1.4. Wachstum

- (245) Da die Verkäufe stabil blieben, während der Verbrauch im Bezugszeitraum zurückging, gelang es dem Wirtschaftszweig der Union, seine Marktposition zu festigen, was zu einem Anstieg des Marktanteils im Bezugszeitraum führte (+ 2,6 Prozentpunkte).

#### 4.5.1.5. Höhe des Dumpings und Erholung von früherem Dumping

- (246) Wie in Abschnitt 3 erläutert, hielt das Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf einem erheblichen Niveau an und die Preise der chinesischen ausführenden Hersteller unterboten die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union in erheblichem Maße.
- (247) Der kombinierte Effekt aus der zunehmenden Menge gedumpter Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China und der tatsächlichen Dumpingspannen hatte zur Folge, dass sich der Wirtschaftszweig der Union nicht vollständig von dem früheren Dumping erholen konnte.

## 4.5.2. Mikroökonomische Indikatoren

## 4.5.2.1. Lagerbestände

- (248) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Lagerbestände der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wie folgt:

Tabelle 11

**Lagerbestände**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Schlussbestände (in Stück)	254 758	255 917	268 546	291 969	527 087
<i>Index</i>	100	100	105	115	207
Schlussbestände in % der Produktionsmenge	9,5	9,0	9,0	9,7	16,9

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (249) Die Schlussbestände erhöhten sich zwischen 2014 und 2017 schrittweise um 15 %. Im Vergleich zum Produktionsvolumen kam es bei den Schlussbeständen im Zeitraum 2014-2017 nicht zu einem erheblichen Anstieg. Da Fahrräder ein saisonales Produkt sind, muss der Wirtschaftszweig der Union seine Lagerbestände vor der Verkaufssaison erhöhen. Dies spiegelt sich im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wider, in dem das Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung mit dem Beginn der Verkaufssaison zusammenfällt, was zu einem deutlichen Anstieg der Lagerbestände führte.

## 4.5.2.2. Durchschnittlicher Stückverkaufspreis in der Union und Herstellkosten

- (250) Im Bezugszeitraum entwickelten sich der unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung gestellte durchschnittliche Stückverkaufspreis und die durchschnittlichen Herstellstückkosten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wie folgt:

Tabelle 12

**Verkaufspreise und Kosten in der Union**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Durchschnittlicher Stückpreis (in Euro/Stück)	118	125	128	127	129
<i>Index</i>	100	106	108	108	109
Herstellstückkosten (in EUR/Stück)	116	120	122	122	120
<i>Index</i>	100	103	105	105	103

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (251) Im Bezugszeitraum gelang es dem Wirtschaftszweig der Union, seine durchschnittlichen Verkaufspreise um 9 % zu erhöhen. Die durchschnittlichen Herstellkosten stiegen geringfügig um 3 %.

## 4.5.2.3. Arbeitskosten

- (252) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der fünf Unionshersteller in der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 13

**Durchschnittliche Arbeitskosten**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	17 403	19 712	21 895	24 036	23 083
<i>Index</i>	100	113	126	138	133

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (253) Die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten erhöhten sich im Bezugszeitraum um 33 %. Dieser Indikator wurde hauptsächlich durch den deutlichen Anstieg der Löhne in Bulgarien beeinflusst, wo eines der Stichprobenunternehmen ansässig ist. Die Löhne stiegen in diesem Mitgliedstaat im Bezugszeitraum um fast 50 % <sup>(97)</sup>.
- (254) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der Veredler, die im Bezugszeitraum für die fünf in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller tätig waren, wurden ebenfalls analysiert. Sie entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 14

**Durchschnittliche Arbeitskosten der Veredler**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	15 071	15 113	15 470	16 276	16 429
<i>Index</i>	100	100	103	108	109

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der Veredler in der Stichprobe.

- (255) Die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten erhöhten sich im Bezugszeitraum um 9 %.

## 4.5.2.4. Rentabilität und Cashflow

- (256) Im Bezugszeitraum entwickelten sich Rentabilität und Cashflow wie folgt:

Tabelle 15

**Rentabilität**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Rentabilität (in %)	1,5	5,0	3,5	3,3	2,8
<i>Index</i>	100	333	233	220	187

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

<sup>(97)</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/EARN\\_MW\\_CUR](https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/EARN_MW_CUR)

- (257) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes. Im Bezugszeitraum konnten die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller ihre Rentabilität steigern. Nach einem Anstieg auf 5 % im Jahr 2015 sank die Rentabilität im Untersuchungszeitraum der Überprüfung schrittweise auf 2,8 %. Während der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum profitabel war, blieb sein Gewinnniveau unter dem in der vorangegangenen Überprüfung festgelegten Zielgewinn (8 %).
- (258) Unter Nettocashflow ist die Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union zu verstehen, seine Tätigkeiten selbst zu finanzieren. Der Nettocashflow entwickelte sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 16

**Cashflow**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Cashflow (in EUR)	5 754 771	17 826 914	11 635 887	5 880 325	-15 297 175
<i>Index</i>	100	310	202	102	-266

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (259) Die Entwicklung des Cashflows entspricht weitgehend der Entwicklung der Gesamrentabilität des Wirtschaftszweigs der Union. Die Cashflow-Situation im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ist hauptsächlich auf die in Erwägungsgrund 249 analysierte wesentliche Bestandserhöhung zurückzuführen.

## 4.5.2.5. Investitionen, Kapitalrendite (RoI) und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

- (260) Im Bezugszeitraum entwickelten sich die Investitionen und die Kapitalrendite (RoI) des Wirtschaftszweigs der Union wie folgt:

Tabelle 17

**Investitionen und Kapitalrendite (RoI)**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Investitionen (in EUR)	5 344 906	7 666 151	9 971 864	4 508 316	3 626 470
<i>Index</i>	100	143	187	84	68
Kapitalrendite (RoI) (in %)	15	50	34	31	26
<i>Index</i>	100	333	227	207	173

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (261) Die Investitionen stiegen im Zeitraum 2014-2016 wesentlich an, und zwar um 87 %. Ab 2017 sanken die Investitionen entsprechend der Entwicklung der Rentabilität. Insgesamt nahmen die Investitionen im Bezugszeitraum um 32 % ab.
- (262) Die Unionshersteller tätigten verschiedene Investitionen in die Modernisierung und Automatisierung von Produktionslinien. Einige Unternehmen optimierten auch ihre Kapazitäten durch eine Erhöhung der Lagerfläche.
- (263) Die Kapitalrendite (RoI) ist der Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen. Die Kapitalrendite (RoI) folgte im Bezugszeitraum teilweise der Entwicklung der Rentabilität, da sie 2015 deutlich anstieg, bevor sie allmählich zurückging, aber über dem Niveau von 2014 blieb.

- (264) Auch für die Veredler wurden die Investitionen und die Kapitalrendite (RoI) analysiert. Sie entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 18

**Investitionen und Kapitalrendite (RoI) der Veredler**

	2014	2015	2016	2017	UZÜ
Investitionen (in EUR)	4 947 813	2 762 778	5 820 882	8 556 256	5 938 196
<i>Index</i>	100	56	118	173	120
Kapitalrendite (RoI) (in %)	26	31	30	23	27
<i>Index</i>	100	119	115	88	104

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (265) Die Veredler tätigten im Bezugszeitraum regelmäßig Investitionen. Die Investitionen nahmen im Bezugszeitraum tendenziell um 20 % zu.
- (266) Die Investitionen betrafen neue Produktionslinien, die Automatisierung bestehender Linien und die Rückverlagerung bestimmter Teile.
- (267) Die Kapitalrendite (RoI) lag im Bezugszeitraum zwischen 23 % und 31 % und verzeichnete insgesamt einen leichten Anstieg von 26 % im Jahr 2014 auf 27 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.
- (268) Die allgemeine Verbesserung der Rentabilität und des Cashflows wirkte sich positiv auf die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten der Unionshersteller und ihrer Veredler aus, da die meisten von ihnen zur Finanzierung ihrer Tätigkeiten und Investitionen auf ihre eigenen Ressourcen angewiesen waren. Einige der Unternehmen nutzten auch die Vorteile europäischer oder nationaler Förderprogramme, während andere auf Bankfinanzierungen zurückgriffen.

4.5.3. *Schlussfolgerung*

- (269) Die Untersuchung ergab, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf Makroebene im Bezugszeitraum relativ stabil war, in dem sich die Fahrradindustrie der Union aufgrund des zunehmenden Wachstums des Marktes für Elektrofahrräder in der Union in einem Wandel befand. Während der Verbrauch im Bezugszeitraum zurückging, blieben die Absatz- und Produktionsmengen stabil, sodass der Wirtschaftszweig der Union seinen Marktanteil steigern konnte.
- (270) Die Untersuchung zeigte auch, dass sich die Situation des Wirtschaftszweigs im Bezugszeitraum auf Mikroebene verbessert hat, und zwar aufgrund eines geringeren Anstiegs der Kosten als der Preise, was zu einer verbesserten Rentabilität führte, aber auch aufgrund von Investitionen, die sich auszuzahlen begannen; der erzielte Gewinn blieb jedoch im gesamten Bezugszeitraum unter dem in der ursprünglichen Untersuchung festgelegten Zielgewinn. Die Situation der Veredler ist ähnlich.
- (271) Angesichts der obigen Ausführungen wird der Schluss gezogen, dass der Wirtschaftszweig der Union keine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 der Grundverordnung erlitt.
- (272) Selbst wenn sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union stabilisierte, ist sie jedoch immer noch prekär, wie der im Bezugszeitraum erzielte Gewinn zeigt.
- (273) In seiner Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte der EBMA vor, die Kommission habe die vollständige Marktsituation bei der Analyse der Leistung des Wirtschaftszweigs der Union nicht berücksichtigt, insbesondere nicht in Bezug auf die Einfuhren von stationslosen Leihfahrrädern aus der VR China und deren Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union in der Zeit von 2016 bis zum Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Der EBMA wandte ferner ein, dass die Analyse von Beschäftigung und Produktivität in den Erwägungsgründen 243 bis 244 möglicherweise falsch ausgelegt werden könnte.

- (274) Die Kommission erinnerte daran, dass die makroökonomischen Indikatoren in Abschnitt 4.5 auf der Ebene des gesamten Wirtschaftszweigs der Union und für alle Warentypen insgesamt bewertet wurden. Es wurden keine konkreten Beweise vorgelegt, die einen Zusammenhang zwischen den Einfuhren von stationslosen Leihfahrrädern und der Verschlechterung dieser Indikatoren herstellen und damit eine Analyse nach einzelnen Warentypen rechtfertigen könnten. Außerdem betraf die Untersuchung der Entwicklungen, die für die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens der Schädigung relevant sind, den Zeitraum zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung, in dem bei einigen Indikatoren eine Verbesserung festgestellt werden konnte. Was die Menge und die Entwicklung der Einfuhren aus der VR China betrifft, so wies die Kommission darauf hin, dass sie dies bereits in Erwägungsgrund 213 untersucht und auf eine Wiederbelebung des Interesses verwiesen hat.
- (275) In Bezug auf Beschäftigung und Produktivität stellte die Kommission fest, dass es keinen Spielraum für Fehlinterpretationen gibt, da sie in den Erwägungsgründen 243 bis 244 bereits eine ausführliche Analyse der Beschäftigungsdaten, der beobachteten Produktivitätsentwicklung und der Ursachen für diese Entwicklung vorgenommen hat. Die Gesamtzahl der Beschäftigten mag zwar gestiegen sein, aber viele von ihnen deckten die Rückverlagerung bestimmter Tätigkeiten ab, darunter die Herstellung bestimmter Teile oder das Lackieren. Folglich stieg die Produktionsmenge der Fahrräder nicht im gleichen Umfang, und die Produktivität folgte einem Abwärtstrend.
- (276) Beide Einwände des EBMA wurden daher zurückgewiesen.
- (277) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass sich der Wirtschaftszweig der Union von der früheren Schädigung erholt habe, was eine Einstellung der Maßnahmen rechtfertige.
- (278) Die Kommission wiederholte die in den Erwägungsgründen 269 bis 272 getroffenen Feststellungen, in denen sie unter anderem zu dem Schluss kam, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union nach wie vor prekär ist. Dies ergibt sich unter anderem aus dem im Bezugszeitraum erzielten Gewinn, der unter dem Zielgewinn blieb, der in der Ausgangsuntersuchung festgesetzt worden war und in dieser Untersuchung nicht geändert werden kann.
- (279) Somit wurde das Vorbringen der CCCME zurückgewiesen.
- (280) Da der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung keine bedeutende Schädigung erlitt, prüfte die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung, ob die bedeutende Schädigung durch Einfuhren aus der VR China im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen gegenüber der VR China wahrscheinlich erneut auftreten würde.

#### **4.6. Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung**

##### *4.6.1. Vorbemerkung*

- (281) Die Kommission analysierte die folgenden Elemente, um die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung im Falle der Aufhebung der Maßnahmen zu bestimmen: a) wahrscheinliches Preisniveau der Einfuhren aus der VR China ohne Antidumpingmaßnahmen, b) Attraktivität des Unionsmarktes, c) Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China und d) Bestehen von Handelsbeschränkungen in anderen Drittländern gegenüber Ausfuhren von Fahrrädern aus der VR China.

##### *4.6.2. Wahrscheinliches Preisniveau der Einfuhren aus der VR China ohne Antidumpingmaßnahmen*

- (282) Die Untersuchung ergab, dass die Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu gedumpten Preisen erfolgten (siehe Erwägungsgrund 185) und dass das Dumping bei einem Auslaufen der Maßnahmen wahrscheinlich anhalten würde (siehe Erwägungsgrund 202).
- (283) Wie in den Erwägungsgründen 215 bis 218 dargelegt, lagen die chinesischen Einfuhrpreise trotz der im Bezugszeitraum geltenden Antidumpingmaßnahmen deutlich unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union. Der durchschnittliche Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt betrug im Untersuchungszeitraum 129 EUR/Stück, während der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus der VR China mit 77 EUR/Stück bei fast der Hälfte lag. Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Fahrradausfuhren in die Union zu gedumpten und schädigenden Preisen erfolgen würden, die den Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union unterbieten würden, falls die Maßnahmen auslaufen sollten.
- (284) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Preisunterschiede zwischen den chinesischen Einfuhren und den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union darauf zurückzuführen seien, dass unterschiedliche Waren statt gedumpte und schädigende Einfuhrpreise miteinander verglichen worden seien, und dass die Kommission keinen Preisvergleich auf der Grundlage von Warentypen vorgenommen habe. Die CCCME wandte ferner ein, dass die chinesischen Ausführer auch bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen das derzeitige Preisniveau beibehalten könnten und Fahrräder nicht zu gedumpten und schädigenden Preisen in die Union ausführen würden.

(285) Die Kommission stellte fest, dass aufgrund der geringen Mitarbeit der chinesischen Ausführer ein Preisvergleich auf der Grundlage von Warentypen nicht möglich war. Die Schädigung wurde für alle Warentypen insgesamt bewertet, und hochwertige Warentypen wurden nicht bevorzugt. Dies wurde durch die Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller sichergestellt, zu der keine Stellungnahmen eingingen. Die Auswahl der Hersteller erfolgte auf der Grundlage der größten repräsentativen Verkaufs- und Produktionsmengen, sodass ihre Produktion nicht nur hochwertige Warentypen, sondern alle Warentypen umfasste. Was das zweite Vorbringen betrifft, so erinnerte die Kommission an Erwägungsgrund 185 und daran, dass das Dumping seitens der chinesischen Ausführer bereits im Untersuchungszeitraum der Überprüfung festgestellt wurde.

(286) Beide Einwände der CCCME wurden daher zurückgewiesen.

#### 4.6.3. Attraktivität des Unionsmarktes

(287) Der Unionsmarkt ist aufgrund seiner Größe und Preise attraktiv. Nach den verfügbaren Informationen des Antragstellers <sup>(98)</sup> ist der Unionsmarkt, gemessen an der Nachfrage, der größte Markt der Welt.

(288) Wie in Erwägungsgrund 193 dargelegt, war dieser den Untersuchungsergebnissen zufolge preislich attraktiv, wobei die Preise der Ausfuhren in die Union im Durchschnitt höher waren als die Preise der Ausfuhren in andere Länder.

(289) Aus den chinesischen Ausfuhrstatistiken geht auch hervor, dass die Preise der Ausfuhren auf die wichtigsten Ausfuhrmärkte Chinas, d. h. in die USA, nach Indonesien und Japan im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Durchschnitt niedriger (50 EUR/Stück) waren als die Preise der Ausfuhren in die Union (64 EUR/Stück).

(290) Die Attraktivität des Unionsmarktes wird auch durch die Entwicklung der Einfuhren aus der VR China bestätigt, die trotz der geltenden Maßnahmen im Bezugszeitraum deutlich zugenommen haben (+ 51 %).

(291) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass es selbst bei einer Aufhebung der Maßnahmen für die chinesischen Ausführer schwierig sei, ihre Abnehmer in der Union kurzfristig zurückzugewinnen. Darüber hinaus würde das bestehende Netz in anderen Ländern, die sinkende Nachfrage in der Union und der Wettbewerb durch die Unionshersteller, die sich von der früheren Schädigung erholt haben, abschreckend auf chinesische Ausführer wirken.

(292) Die Kommission verwies auf die Feststellungen in Erwägungsgrund 212 und insbesondere darauf, dass die Einfuhren aus der VR China innerhalb von 27 Monaten (zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung) um 59 % zunahm. Darüber hinaus bestätigten die in den Erwägungsgründen 3 und 4 genannten Umgehungspraktiken, dass die chinesischen Ausführer nach wie vor sehr am Unionsmarkt interessiert sind und diesen relativ schnell durchdringen können.

(293) Somit wurde das Vorbringen der CCCME zurückgewiesen.

#### 4.6.4. Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China

(294) Wie in den Erwägungsgründen 187 bis 190 dargelegt, wurde die chinesische Produktionskapazität für Fahrräder im Untersuchungszeitraum der Überprüfung vorsichtig auf 117 Mio. Stück angesetzt. Bei einer Produktionsmenge von 80 Mio. Stück betragen die verfügbaren Kapazitätsreserven im Untersuchungszeitraum der Überprüfung folglich 37 Mio. Fahrräder. Diese Kapazität würde ausreichen, um das Doppelte des Verbrauchs auf dem Unionsmarkt zu decken.

(295) Darüber hinaus sind die chinesischen ausführenden Hersteller, wie von der China Bicycle Association bestätigt, hauptsächlich ausfuhrorientiert, da ein Anteil von 75 % ihrer Produktion jährlich ausgeführt wird <sup>(99)</sup>.

(296) Auf dieser Grundlage ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ausfuhrorientiert sind und über ausreichende Kapazitätsreserven verfügen würden, um ihre Ausfuhren in die Union erheblich zu steigern, würden die Maßnahmen aufgehoben.

#### 4.6.5. Bestehen von Handelsbeschränkungen in anderen Drittländern gegenüber Ausfuhren von Fahrrädern aus der VR China

(297) Wie in Erwägungsgrund 196 dargelegt, gibt es eine Reihe von Handelsbarrieren auf einigen der wichtigsten Ausfuhrmärkte der VR China für Fahrräder, wie Argentinien und Mexiko, wo Antidumpingmaßnahmen in Kraft sind.

(298) Wie in Erwägungsgrund 197 dargelegt, hat darüber hinaus die Erhöhung der Wertzölle in den USA (25 %) auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China den US-Markt weniger attraktiv gemacht.

<sup>(98)</sup> EBMA-Stellungnahme vom 1. Mai 2019.

<sup>(99)</sup> <http://www.china-bicycle.com/information/?cid=11>

- (299) Neben der in den Erwägungsgründen 287 und 290 genannten Attraktivität des Unionsmarktes sind die Beschränkungen dieser Ausfuhrmärkte für die VR China ein weiterer Indikator dafür, dass der Unionsmarkt im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen wahrscheinlich der Zielmarkt werden dürfte.

#### 4.6.6. *Analyse des Wirtschaftszweigs der Union und der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung*

- (300) Die Untersuchung ergab, dass die Einfuhren aus der VR China weiterhin zu gedumpte[n] Preisen erfolgten und dass es keine Anzeichen dafür gibt, dass solche Dumpingpraktiken in Zukunft eingestellt würden.
- (301) Sollten die Maßnahmen aufgehoben werden, ist zudem zu erwarten, dass es aufgrund der Attraktivität des Unionsmarktes, der verfügbaren Kapazitätsreserven in der VR China und der Existenz von Handelshemmnissen auf anderen Märkten zu einem erheblichen Anstieg der Einfuhren in die Union kommen würde, die zu gedumpte[n], schädigende[n] Preisen getätigt würden und die Preise des Wirtschaftszweigs der Union unterbieten würden.
- (302) Unter diesen Umständen würden die chinesischen Ausfuhren in die EU rasch Marktanteile vom Wirtschaftszweig der Union gewinnen, der mit einem sofortigen Rückgang seiner Verkaufsmengen und einem Anstieg seiner Stückfixkosten konfrontiert wäre.
- (303) Angesichts der Preissensibilität bestimmter Vertriebskanäle und des wahrscheinlichen Preisniveaus der Einfuhren aus der VR China wird der Wirtschaftszweig der Union wahrscheinlich gezwungen sein, seine Preise zu senken, um seinen Marktanteil zu verteidigen. Der Anstieg der Fixkosten in Verbindung mit einem Rückgang der Verkaufspreise würde die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union unmittelbar beeinträchtigen, die im gesamten Bezugszeitraum weit unter dem angestrebten Niveau blieb. Infolgedessen würde der Wirtschaftszweig der Union Verluste machen, die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt beeinträchtigt und es würde zu einer erneuten erheblichen Schädigung kommen.
- (304) Aufgrund ihrer industriellen Anbindung würde die Lage der Veredler bei einem Rückgang des Produktionsvolumens und einem Anstieg der Fixkosten gleichermaßen negativ beeinflusst werden. Langfristig wäre die Tätigkeit des gesamten Wirtschaftszweigs der Union gefährdet, was zur Schließung mehrerer Produktionsstätten führen würde.
- (305) Aus den dargelegten Gründen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass bei einer Aufhebung der Maßnahmen ein erneutes Auftreten der Schädigung durch Einfuhren aus der VR China sehr wahrscheinlich wäre.

## 5. INTERESSE DER UNION

### 5.1. **Einführung**

- (306) Nach Artikel 21 der Grundverordnung wurde geprüft, ob die Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen dem Interesse der Union insgesamt zuwiderliefe.
- (307) Es sei vorab darauf hingewiesen, dass in den vorausgegangenen Untersuchungen die Auffassung vertreten wurde, dass die Einführung von Maßnahmen dem Unionsinteresse nicht zuwiderlaufen würde.
- (308) Alle interessierten Parteien erhielten nach Artikel 21 Absatz 2 der Grundverordnung Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.
- (309) Auf dieser Grundlage prüfte die Kommission, ob ungeachtet der Schlussfolgerungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings und eines erneuten Auftretens der Schädigung zwingende Gründe dafür sprachen, dass die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen nicht im Interesse der Union läge.

### 5.2. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

- (310) Die Untersuchung ergab, dass sich der Wirtschaftszweig der Union immer noch in einer prekären Lage befindet. Sollten die Maßnahmen auslaufen, würde sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union rasch verschlechtern, was kurzfristig wieder zu Verlusten und langfristig zum allmählichen Verschwinden des gesamten Wirtschaftszweigs der Union führen würde.
- (311) Wie in Erwägungsgrund 14 dargelegt, wird daran erinnert, dass ein erheblicher Teil der Produktion an Veredler untervergeben wird, die im Bezugszeitraum erhebliche Investitionen in die überprüfte Ware getätigt haben. Da die Veredler stark vom Tätigkeitsniveau ihrer Geschäftspartner abhängig sind, würde sich ihre Lage im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen ebenfalls negativ entwickeln.

- (312) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Fortsetzung der Maßnahmen gegenüber den Einfuhren aus der VR China im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union liegt, da sie es ihm ermöglichen würde, seine Position auf dem Markt weiter zu stabilisieren und seine Beschäftigung zu sichern. Sie würde es dem Wirtschaftszweig der Union auch ermöglichen, die Vorteile der im Bezugszeitraum getätigten umfangreichen Investitionen zu nutzen, um seine zukünftige Entwicklung sicherzustellen.

### 5.3. Interesse der Hersteller von Elektrofahrrädern

- (313) Im Januar 2019 führte die Kommission mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2019/72<sup>(100)</sup> und 2019/73<sup>(101)</sup> Ausgleichs- und Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China ein.
- (314) Wie in Erwägungsgrund 206 dargelegt, ist ein Teil des Wirtschaftszweigs der Union auch an der Herstellung von Elektrofahrrädern beteiligt, für die weitgehend die gleichen Maschinen, Arbeitskräfte und Montagelinien wie für die überprüfte Ware verwendet werden. In diesem Zusammenhang hätte jeder Rückgang der Herstellung von herkömmlichen Fahrrädern und der Absatzmenge nach Aufhebung der Maßnahmen einen negativen Dominoeffekt auf die Geschäftstätigkeit im Bereich der Elektrofahrräder in der Union. Tatsächlich müssten die Fixkosten bei einem geringeren Produktionsvolumen absorbiert werden, was die Kosten in die Höhe treiben und die finanzielle Lage dieses verflochtenen Wirtschaftszweigs negativ beeinflussen würde.
- (315) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass chinesische Fahrräder den Unionsmarkt nicht überschwemmen würden und dass die Gesamtproduktion von Fahrrädern und Elektrofahrrädern definitiv zunehmen werde. Der CCCME zufolge werde die Möglichkeit, dass die Fixkosten bei einem geringeren Produktionsvolumen mutmaßlich absorbiert würden, auf keinen Fall eintreten.
- (316) Die Kommission hat bereits in den Erwägungsgründen 301 bis 302 die erwartete Entwicklung der Einfuhren aus der VR China bei Außerkrafttreten der Maßnahmen sowie die umfassenden negativen Auswirkungen auf die Produktion von Fahrrädern analysiert. Angesichts der Tatsache, dass die Produktion von Elektrofahrrädern recht begrenzt ist (10-mal geringer als die Produktion konventioneller Fahrräder im Jahr 2016), ist es unwahrscheinlich, dass ein Anstieg der Produktion von Elektrofahrrädern die negativen Auswirkungen auf die Fixkosten, die durch den Rückgang der Produktion herkömmlicher Fahrräder verursacht werden, ausgleichen könnte.
- (317) Daher wurde das Vorbringen der CCCME zurückgewiesen.
- (318) Angesichts der Ähnlichkeit zwischen herkömmlichen und Elektrofahrrädern würde die Aufhebung der Maßnahmen gegenüber der überprüften Ware außerdem bei der Einfuhr in die EU zur falschen Deklaration von Elektrofahrrädern als herkömmliche Fahrräder verleiten, was zu Betrug hinsichtlich der für Elektrofahrräder geltenden Maßnahmen führen würde. Unter diesen Umständen würde die Wirksamkeit der Antidumping- und Antisubventionsmaßnahmen für Elektrofahrräder ernsthaft untergehen und der Wirtschaftszweig der Union für Elektrofahrräder negativ beeinflusst.
- (319) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung behauptete die CCCME, dass es sich bei konventionellen und elektrischen Fahrrädern um völlig unterschiedliche Waren handle und dass der Preis für Elektrofahrräder normalerweise viel höher sei als für herkömmliche Fahrräder. Unter diesen Umständen sei es für die Zollbehörden der Mitgliedstaaten leicht, die beiden Waren voneinander zu unterscheiden, sodass es kaum möglich sein werde, falsche Zollanmeldungen abzugeben.
- (320) Die Kommission stellt fest, dass Elektrofahrräder und konventionelle Fahrräder im Hinblick auf Bauteile und Preise weitgehend vergleichbar sind. Der Hauptunterschied besteht in dem Motor und dem Akku, die zu einem späteren Zeitpunkt eingebaut werden könnten. Eine falsche Zollanmeldung könnte daher als wahrscheinlich angesehen werden. Diese Schlussfolgerung wird ferner durch die Tatsache untermauert, dass die Umgehung von Antidumpingmaßnahmen in diesem Wirtschaftszweig eine lange Tradition hat (vgl. Erwägungsgründe 1, 3 und 4).
- (321) Daher wies die Kommission die vorstehende Behauptung zurück.

<sup>(100)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5).

<sup>(101)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 108).

- (322) Daher ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die Beibehaltung der für die überprüfte Ware geltenden Maßnahmen auch im Interesse der Hersteller von Elektrofahrrädern liegt.

#### 5.4. Interesse der Hersteller von Fahrradteilen

- (323) Laut einer kürzlich von EBMA und CONEBI gemeinsam durchgeführten Studie<sup>(102)</sup> stellten mehr als 400 Unternehmen im Jahr 2018 in 20 verschiedenen Mitgliedstaaten Fahrradteile sowohl für herkömmliche als auch für Elektrofahrräder her. Insgesamt beschäftigten diese Unternehmen mehr als 22 000 Mitarbeiter.
- (324) Es sei daran erinnert, dass die Antidumpingmaßnahmen, wie in Erwägungsgrund 1 erläutert, im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in der VR China ausgeweitet wurden. Nach dieser Untersuchung wurde ein Befreiungssystem eingeführt, um die lokale Herstellung von Fahrradteilen zu fördern, und zwar durch Beschränkung des chinesischen Anteils an den verwendeten Fahrradteilen auf weniger als 60 % des Gesamtwertes. Die Fahrradhersteller haben somit einen Anreiz, ihre Teile außerhalb der VR China und in erheblichem Umfang vor Ort zu kaufen, was auch kurze Lieferzeiten und eine Reduzierung ihrer Lagerbestände gewährleistet. Folglich profitieren die Hersteller von Fahrradteilen auch von der Ausweitung der geltenden Maßnahmen auf wesentliche Fahrradteile.
- (325) Darüber hinaus haben die Teilelieferanten im Bezugszeitraum erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Produktion von Teilen in die EU zurückzuverlagern, indem sie erhebliche Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie Maschinen getätigt haben. Angesichts der Spezifität solcher Investitionen und der langjährigen Beziehungen zwischen beiden Wirtschaftszweigen ist die Nachhaltigkeit der Fahrradteileindustrie eng mit dem Bestehen einer tragfähigen Fahrradindustrie der Union verbunden. Jeder Rückgang der Produktions- und Absatzmengen der Fahrradindustrie der Union würde sich nachteilig auf die Fahrradteileindustrie auswirken.
- (326) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Hersteller von Fahrradteilen zu erwarten seien, da die Produktions- und Absatzmengen der Fahrradindustrie der Union nicht sinken würden. Darüber hinaus würden Teile für die Herstellung von Elektrofahrrädern verwendet werden, die ihrerseits zunehmen werde.
- (327) Die Kommission wiederholte die in Erwägungsgrund 316 angeführten Argumente. Die Aufhebung der Maßnahmen dürfte erhebliche negative Auswirkungen auf die Fahrradproduktion haben, die nicht durch einen Anstieg der Produktion von Elektrofahrrädern ausgeglichen werden könnten. Die Fahrradteileindustrie ist eng mit der Fahrradindustrie verbunden und wird daher unmittelbar betroffen sein.
- (328) Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (329) Auf dieser Grundlage wurde festgestellt, dass im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen auch die Fahrradteileindustrie in der EU in Mitleidenschaft gezogen würde. Daher wurde der Schluss gezogen, dass die Einführung von Antidumpingmaßnahmen im Interesse der Fahrradteileindustrie liegt.

#### 5.5. Interesse der unabhängigen Einführer

- (330) Wie in den Erwägungsgründen 15 und 16 erörtert, forderte die Kommission alle unabhängigen Einführer auf, bei der Untersuchung mitzuarbeiten und kontaktierte 75 Einführer direkt. Wie bei der letzten Überprüfung meldete sich keiner dieser Einführer oder arbeitete in irgendeiner Weise an der Untersuchung mit.
- (331) Es sei daran erinnert, dass Antidumpingmaßnahmen nicht dazu dienen, Einfuhren zu verhindern, sondern dazu, wieder faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen und sicherzustellen, dass die Preise der Einfuhren nicht gedumpt sind und eine Schädigung verursachen.
- (332) Die Untersuchung ergab, dass eine erhebliche Einfuhrmenge, die im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einen Marktanteil von über 17 % ausmachte, aus Ländern stammten, die keinen Antidumpingmaßnahmen unterlagen. Wie in Erwägungsgrund 227 dargelegt, stammten darüber hinaus die meisten Einfuhren aus anderen den Maßnahmen unterliegenden Ländern, die im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einen Marktanteil von über 15 % ausmachten, von echten Herstellern, die von der Erweiterung der Maßnahmen ausgenommen waren. Daher wurde die Auffassung vertreten, dass die Einführer weiterhin Fahrräder aus einem breiten Spektrum von Ländern beziehen konnten, da die Einfuhren, die im Untersuchungszeitraum der Überprüfung keinen Maßnahmen unterlagen, mehr als 32 % des Marktanteils ausmachten.
- (333) Aus den vorstehenden Gründen wurde der Schluss gezogen, dass die geltenden Maßnahmen keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Lage der Einführer hatten und dass die Fortsetzung der Maßnahmen ihre Geschäftstätigkeit nicht in unangemessener Weise beeinträchtigen würde.

<sup>(102)</sup> „European bicycle market — Employment and Investment figures in 2018“, aktualisiert im März 2019, S. 5.

### 5.6. Interesse der Verwender

- (334) Es sei vorab daran erinnert, dass in den vorausgegangenen Untersuchungen festgestellt wurde, dass Maßnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verwender/Verbraucher hätten.
- (335) Der Europäische Radfahrerverband („European Cyclists' Federation“, im Folgenden „ECF“), der Vereine und Verbände von Radfahrern vertritt, und Cykelfrämjandet, der schwedische Radfahrerverband, haben sich beide für die Aufrechterhaltung der Maßnahmen ausgesprochen. Sie wandten ein, dass Radfahrer von der Lieferung von Waren mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards profitieren würden, während sehr billige Fahrräder nicht den Sicherheitsstandards entsprechen und vor der Nutzung abschrecken würden, da sie unbequem zu fahren, unzuverlässig und ohne das für den täglichen Gebrauch erforderliche Zubehör seien. Sie hoben auch hervor, dass die Verbraucher der Qualität eine höhere Priorität beimessen als dem Preis, und dass Fahrräder mit niedrigem Preis und niedriger Qualität die Erfahrung und Sicherheit des Radfahrers gefährden.
- (336) Die Auswirkungen der Antidumpingzölle auf den Verbraucherpreis wurden als nicht erheblich eingeschätzt, da bestimmte chinesische Hersteller keinem Zoll unterliegen und da andere Bezugsquellen bestehen und auf dem EU-Markt vorhanden sind. Ferner seien die meisten Fahrradhersteller in der Union im Rahmen des Befreiungssystems tätig, wobei die wesentlichen Fahrradteile bis zu einem Anteil von 60 % des Gesamtwertes der verwendeten Teile zollfrei aus der VR China eingeführt werden können. Dies gewährleistet faire Wettbewerbsbedingungen und fördert den Wettbewerb auf dem Markt zwischen in der EU hergestellten Fahrrädern und eingeführten Fahrrädern.
- (337) In ihrer Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Einkaufspreise für Fahrräder für Verbraucher in der Union gestiegen seien und Menschen mit niedrigem Einkommen sich wegen der Antidumpingmaßnahmen kein Fahrrad leisten könnten. Die CCCME fügte hinzu, dass die Antidumpingmaßnahmen darauf ausgerichtet seien, die Interessen der wenigen Hersteller im oberen Segment zu schützen, und zwar auf Kosten der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit.
- (338) Die Kommission stellte fest, dass durch die Aufrechterhaltung der Maßnahmen die Vielfalt der Anbieter und dadurch auch die Preisunterschiede zugenommen haben. Wie in den Tabellen 6 und 7 in den Erwägungsgründen 223 und 228 erläutert, lagen die Durchschnittspreise der Einfuhren aus anderen Ländern häufig unter den Preisen der Einfuhren aus der VR China. Folglich haben sich die Maßnahmen nicht negativ auf die Verbraucher in der Union ausgewirkt.
- (339) Im Hinblick auf das zweite Vorbringen der CCCME wiederholte die Kommission ihre Antwort in Erwägungsgrund 268 und verwies auf Tabelle 12 in Erwägungsgrund 250, laut der der durchschnittliche Verkaufspreis in der Union zwischen 118 und 129 EUR/Stück betrug und somit gewiss nicht als Richtpreis für ein hochwertiges Fahrrad angesehen werden kann.
- (340) Die beiden Vorbringen wurden daher ebenfalls zurückgewiesen.
- (341) Aus den vorstehenden Gründen wurde der Schluss gezogen, dass die geltenden Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Lage der Verwender hatten und dass die Aufrechterhaltung der Maßnahmen ihre Geschäftstätigkeit nicht in unangemessener Weise beeinträchtigen würde.

### 5.7. Interessen anderer Parteien

- (342) Die Fahrradindustrie der Union besteht aus rund 400 Unternehmen, hauptsächlich KMU, und beschäftigte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung direkt mehr als 20 000 Personen auf dem Unionsmarkt. Die europäische Gewerkschaft IndustriAll, ein Zusammenschluss unabhängiger Gewerkschaften, die Arbeiter und Angestellte in verschiedenen Wirtschaftszweigen vertreten, sprach sich für die Aufrechterhaltung der Maßnahmen aus. Sie wandte ein, dass die Maßnahmen das Wachstum dieses Wirtschaftszweigs stärken würden, der in fünf Jahren insgesamt 200 000 Menschen beschäftigen dürfte. Sie brachte ferner vor, dass die Maßnahmen es dem Wirtschaftszweig ermöglichen würden, die strategischen Herausforderungen der Umwandlung von Fahrrädern in Smart Bikes oder der Organisation einer Kreislaufwirtschaft für Fahrräder (Recycling, Wiederverwendung, Wiederaufbereitung) anzugehen.
- (343) Auch AEGIS Europe, in dem 25 europäische Wirtschaftsverbände zusammengeschlossen sind, unterstützte die Maßnahmen und brachte vor, dass sie gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten und Marktverzerrungen beseitigen, die im internationalen Handel durch ein staatlich geführtes, handelsbeschränkendes Wirtschaftsmodell entstehen.

### 5.8. Schlussfolgerung

- (344) Ausgehend von den vorliegenden Informationen über das Unionsinteresse gelangte die Kommission somit zu dem Schluss, dass keine zwingenden Gründe gegen die Aufrechterhaltung der endgültigen Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China sprechen.

## 6. ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

- (345) Alle interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die geltenden Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China aufrechtzuerhalten. Nach dieser Unterrichtung wurde ihnen ferner eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt. Die eingegangenen Beiträge und Stellungnahmen wurden gebührend berücksichtigt.
- (346) Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung die Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China, die mit der Verordnung (EU) Nr. 502/2013 des Rates in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/49 geänderten Fassung eingeführt wurden, und ihre Erweiterungen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/776 aufrechterhalten werden sollten.
- (347) Anträge auf Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze (z. B. infolge einer Umfirmierung oder der Errichtung neuer Produktions- oder Verkaufsstätten) sind unverzüglich bei der Kommission <sup>(103)</sup> einzureichen, und zwar zusammen mit allen sachdienlichen Informationen, insbesondere über eine etwaige mit der Umfirmierung oder den neuen Produktions- oder Verkaufsstätten in Verbindung stehende Änderung der Tätigkeit des Unternehmens im Bereich der Produktion und der Inlands- und Ausfuhrverkäufe. Sofern erforderlich, wird die Verordnung entsprechend geändert und die Liste der Unternehmen, für die unternehmensspezifische Zollsätze gelten, aktualisiert.
- (348) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 <sup>(104)</sup> wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte und am ersten Kalendertag jedes Monats geltende Zinssatz angewandt, der im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.
- (349) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Auf die Einfuhren von Zweirädern und anderen Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor, die unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 70 91, 8712 00 70 92 und 8712 00 70 99) eingereiht werden, mit Ursprung in der Volksrepublik China wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

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

Unternehmen	Endgültiger Zoll	TARIC-Zusatzcode
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd	19,2 %	B772
Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd	0 %	B773
Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd	0 %	B774
Alle übrigen Unternehmen (außer Giant (China) Co. Ltd. — TARIC-Zusatzcode C329)	48,5 %	B999

<sup>(103)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, B-1049 Brüssel, Belgien.

<sup>(104)</sup> Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 (ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1).

(3) Der endgültige Antidumpingzoll auf Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China gemäß Absatz 2 wird hiermit ausgeweitet auf Einfuhren der gleichen Zweiräder und anderer Fahrräder, die aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka <sup>(105)</sup> und Tunesien versandt werden, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht, die derzeit unter den KN-Codes ex 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 30 10 und 8712 00 70 91) eingereiht werden, mit Ausnahme derjenigen, die von den nachstehend genannten Unternehmen hergestellt werden:

Land	Unternehmen	TARIC-Zusatzcode
Indonesien	P.T. Inera Sena, 393 Jawa Street, Buduran, Sidoarjo 61252, Indonesien	B765
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries (Wim Cycle), Raya Bambi KM. 20, Driyorejo, Gresik 61177, Jawa Timur Indonesien	B766
	P.T. Terang Dunia Internusa, (United Bike), Jl. Anggrek Neli Murni 114 Slipi, 11480, Jakarta Barat, Indonesien	B767
Sri Lanka	Asiabike Industrial Limited, No 114, Galle Road, Henamulla, Panadura, Sri Lanka	B768
	BSH Ventures (Private) Limited, No 84, Campbell Place, Colombo-10, Sri Lanka	B769
	Samson Bikes (Pvt) Ltd, No 110, Kumaran Rathnam Road, Colombo 02, Sri Lanka	B770
Tunesien	Euro Cycles SA, Zone Industrielle Kelaa Kebira, 4060, Sousse, Tunesien	B771
	Look Design System Route de Tunis Km6 — BP 18, 8020 Soliman, Tunesien	C206

(4) Der endgültige Antidumpingzoll auf Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China gemäß Absatz 2 wird hiermit ausgeweitet auf Einfuhren der gleichen Zweiräder und anderer Fahrräder, die aus Kambodscha, Pakistan und den Philippinen versandt werden, ob als Ursprungserzeugnisse Kambodschas, Pakistans und der Philippinen angemeldet oder nicht, die derzeit unter den KN-Codes ex 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 30 20 und 8712 00 70 92) eingereiht werden, mit Ausnahme derjenigen, die von den nachstehend genannten Unternehmen hergestellt werden:

Land	Unternehmen	TARIC-Zusatzcode
Kambodscha	A and J (Cambodia) Co., Ltd, Special Economic Zone Tai Seng Bavet, Sangkar Bavet, Krong Bavet, Ket Svay Rieng, Kambodscha	C035
	Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd, Tai Seng Bavet Special Economic Zone, National Road No. 1, Bavet City, Svay Rieng, Kambodscha	C036
	Speedtech Industrial Co., Ltd, Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodscha	C037
	Bestway Industrial Co., Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodscha	C037
Philippinen	Procycle Industrial Inc., Hong Chang Compound, Brgy. Lantic, Carmona, Cavite, Philippinen	C038

<sup>(105)</sup> einschließlich City Cycle Industries — TARIC-Zusatzcode B1 31 (Durchführungsverordnung (EU) 2018/28 der Kommission vom 9. Januar 2018 zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse von Sri Lanka angemeldet oder nicht, durch City Cycle Industries (ABl. L 5 vom 10.1.2018, S. 27)).

- (5) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.
- (6) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze oder der Befreiungen für die in den Absätzen 2, 3 und 4 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 Namen und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet:

„Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung ausgewiesenen und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] Fahrräder von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in [betroffenes Land] hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“

Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

#### Artikel 2

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

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

Brüssel, den 28. August 2019

Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude JUNCKER

---