



2025/70

24.1.2025

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2025/70 DER KOMMISSION

vom 21. November 2024

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1829 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Informations- und Absatzförderungsmaßnahmen für Agrarerzeugnisse

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über Informations- und Absatzförderungsmaßnahmen für Agrarerzeugnisse im Binnenmarkt und in Drittländern und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3/2008 des Rates⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Artikel 15 Absatz 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Auf der Grundlage der Erfahrungen, die bei der Durchführung der Informations- und Absatzförderungsprogramme für Agrarerzeugnisse gesammelt wurden, hat sich gezeigt, dass die Stellen der Agrar- und Ernährungswirtschaft, denen von dem betreffenden Mitgliedstaat ein klar definierter öffentlicher Auftrag erteilt wurde, Informationen über Agrarerzeugnisse bereitzustellen und diese zu fördern, repräsentativ für die vom Programm abgedeckten Sektoren sind. Daher ist Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1829 der Kommission⁽²⁾, wonach die Stellen der Agrar- und Ernährungswirtschaft, wie in Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 vorgeschrieben, die Repräsentativität für die Sektoren mit anderen Mitteln als der Erteilung eines klar umrissenen öffentlichen Auftrags zur Bereitstellung von Informationen über und zur Förderung von Agrarerzeugnissen nachzuweisen haben, nicht mehr erforderlich.
- (2) Die Bedingungen, unter denen die vorschlagenden Organisationen einen Vorschlag für ein Informations- und Absatzförderungsprogramm für Agrarerzeugnisse einreichen können, sollten einen einfachen Zugang für vorschlagende Organisationen bieten. Mit diesen Bedingungen sollte auch sichergestellt werden, dass die vorschlagenden Organisationen keine Unterstützung für mehr als zwei Informations- und Absatzförderungsprogramme für dasselbe Erzeugnis oder dieselbe Regelung erhalten, die im Hoheitsgebiet desselben Ziellandes oder eines Teils desselben entweder hintereinander oder parallel durchgeführt werden. Zu diesem Zweck sollte die in Artikel 1 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1829 enthaltene Bestimmung geändert werden, die es einer Organisation verbietet, für dasselbe Informations- und Absatzförderungsprogramm auf demselben geografischen Markt mehr als zweimal hintereinander Unterstützung zu erhalten.
- (3) Auf der Grundlage der Erfahrungen, die bei der Durchführung der Informations- und Absatzförderungsprogramme für Agrarerzeugnisse gesammelt wurden, sollten die Bedingungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten verschärft werden. Die vorschlagenden Organisationen sollten daher sicherstellen müssen, dass bei der Ausarbeitung von Vorschlägen, die zur Bewertung gemäß Artikel 11 und Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 eingereicht werden, sowie während der Durchführung eines Programms kein Interessenkonflikt besteht.
- (4) Um Interessenkonflikte besser zu vermeiden, sollten die vorschlagenden Organisationen darüber hinaus in den Wettbewerbsverfahren für die Auswahl der Durchführungsstellen dazu verpflichtet werden, die Mitgliedstaaten über Maßnahmen zu informieren, die ergriffen wurden, um die unparteiische und objektive Auswahl der Stellen, die mit der Durchführung der Einzellandprogramme betraut werden, weiter zu stärken.

⁽¹⁾ ABl. L 317 vom 4.11.2014, S. 56, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1144/oj>.

⁽²⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2015/1829 der Kommission vom 23. April 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Informations- und Absatzförderungsmaßnahmen für Agrarerzeugnisse im Binnenmarkt und in Drittländern (ABl. L 266 vom 13.10.2015, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/1829/oj).

- (5) Gemäß Artikel 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1829 werden die Finanzhilfen in Form der Erstattung förderfähiger Kosten gewährt, die der vorschlagenden Organisation tatsächlich entstanden sind. Um die finanzielle Verwaltung der Programme zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte in diesem Artikel eine alternative Methode zur Berechnung der förderfähigen Kosten auf der Grundlage von Pauschalbeträgen eingeführt werden.
- (6) Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/1829 sollte entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/1829 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Buchstabe d wird gestrichen;
- b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Außer bei Programmen zur Wiederherstellung normaler Marktbedingungen bei schwerwiegenden Störungen des Marktes, einem Verlust des Verbrauchervertrauens oder anderen spezifischen Problemen erhält eine vorschlagende Organisation keine Unterstützung für mehr als zwei Informations- und Absatzförderungsprogramme für dasselbe Erzeugnis oder dieselbe Regelung, die parallel oder hintereinander im Gebiet desselben Ziellandes oder eines Teils desselben durchgeführt werden. Nach Erhalt der Unterstützung für zwei Informations- und Absatzförderungsprogramme, die parallel oder hintereinander für dasselbe Erzeugnis oder dieselbe Regelung durchgeführt werden, darf die vorschlagende Organisation nur dann Unterstützung für Informations- und Absatzförderungsprogramme erhalten, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- i) Die vorschlagende Organisation beantragt ein neues Programm nach Abschluss der Durchführung der vorangegangenen Programme und
- ii) die Durchführung des neuen Programms beginnt frühestens 12 Monate nach dem Ende der Durchführung der vorangegangenen Programme.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 gilt Folgendes: Zwei Informations- und Absatzförderungsprogramme werden parallel durchgeführt, wenn sich ihre Durchführungszeiträume ganz oder teilweise überschneiden, und sie werden hintereinander durchgeführt, wenn die Durchführung des zweiten Programms weniger als 12 Monate nach Ende der Durchführung des ersten Programms aufgenommen wurde.“

- c) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die vorschlagende Organisationen muss sicherstellen, dass bei der Ausarbeitung eines Vorschlags, der zur Bewertung gemäß Artikel 11 und Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 eingereicht wird, sowie während der Durchführung des Programms kein Interessenkonflikt besteht.“

2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die vorschlagenden Organisationen wählen für die Durchführung der Einzellandprogramme diejenigen Stellen aus, die das beste Preis-Leistungs-Verhältnis gewährleisten und bei denen keine Interessenkonflikte bestehen. Dabei treffen die vorschlagenden Organisationen — auch während der Ausarbeitung des Vorschlags — alle erforderlichen Vorkehrungen, um Situationen zu vermeiden, die die unparteiische und objektive Durchführung des Programms aus wirtschaftlichem Interesse, politischer Affinität oder nationalen Bindungen, familiären oder freundschaftlichen Beziehungen sowie sonstigen Interessenverknüpfungen beeinträchtigen.

Die vorschlagenden Organisationen unterrichten die Mitgliedstaaten vor Abschluss der Verträge über die Durchführung der Einzellandprogramme über die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um bei der Auswahl der Stellen, die für die Durchführung der Einzellandprogramme zuständig sind, das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu gewährleisten und Interessenkonflikte auszuschließen.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 gelten die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und d genannten Kriterien nicht für Pauschalbeträge.

Abweichend von Unterabsatz 1 gelten die unter den Buchstaben b, c, e und f jenes Unterabsatzes genannten Kriterien für die Zwecke der Bewertung von Vorschlägen gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 für Pauschalbeträge.“

b) Folgende Absätze 4 und 5 werden angefügt:

„(4) Die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1144/2014 enthält die Angabe, welche der folgenden Formen der Finanzhilfe für eine Finanzierung durch die Union in Betracht kommen:

a) Erstattung förderfähiger Kosten, die einem Begünstigten während der Durchführung des Programms tatsächlich entstanden sind, mit Ausnahme der Kosten im Zusammenhang mit Abschlussberichten und Bewertungen sowie der Erstattung indirekter förderfähiger Kosten gemäß Absatz 3;

b) Pauschalbeträge.

(5) Die vorschlagende Organisation legt die Beträge für die Finanzhilfe gemäß Absatz 4 Buchstabe b auf eine der folgenden Arten fest:

a) Anhand einer fairen, ausgewogenen und überprüfbaren Berechnungsmethode, basierend auf:

i) statistischen Daten, anderen objektiven Informationen oder einer Experteineinschätzung;

ii) überprüften historischen Daten einzelner Begünstigter oder

iii) der Anwendung der üblichen Kostenrechnungspraxis einzelner Begünstigter;

b) im Einklang mit den Vorschriften für die Anwendung entsprechender Pauschalbeträge, die in den Politikbereichen der Union für ähnliche Tätigkeiten gelten;

c) im Einklang mit den Vorschriften über die Anwendung der entsprechenden Pauschalbeträge, die im Rahmen von vollständig vom Mitgliedstaat finanzierten Zuschussprogrammen für ähnliche Tätigkeiten gelten.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am siebten 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 21. November 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/107 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

zur Verweigerung des Schutzes in der Union für die im internationalen Register der Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben der Genfer Akte eingetragene Ursprungsbezeichnung „Emmentaler“

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/1753 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 über die Maßnahmen der Union nach ihrem Beitritt zur Genfer Akte des Lissabonner Abkommens über Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Genfer Akte können die zuständigen Behörden der einzelnen Vertragsparteien der Genfer Akte Anmeldungen zur internationalen Eintragung von Ursprungsbezeichnungen oder geografischen Angaben beim Internationalen Büro der Weltorganisation für geistiges Eigentum einreichen, das gemäß Artikel 6 der Genfer Akte die Eintragung in das internationale Register vornimmt. Gemäß Artikel 9 der Genfer Akte schützen die anderen Vertragsparteien eingetragene Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben gemäß ihrer eigenen Rechtsordnung, vorbehaltlich einer Schutzverweigerung, eines Verzichts, einer Ungültigerklärung oder einer Löschung.
- (2) Am 14. März 2024 teilte das Internationale Büro der Weltorganisation für geistiges Eigentum der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Genfer Akte mit, dass der von der Schweiz beantragte Name „Emmentaler“ im internationalen Register der Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben nach der Genfer Akte als Ursprungsbezeichnung eingetragen worden ist.
- (3) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1753 wurde die internationale Eintragung der Ursprungsbezeichnung „Emmentaler“ im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ veröffentlicht, damit Einspruch erhoben werden konnte.
- (4) Die Kommission hat die internationale Eintragung der Ursprungsbezeichnung „Emmentaler“ gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) 2019/1753 anhand der in dem genannten Artikel festgelegten Bedingungen geprüft.
- (5) Bei der Kommission gingen mehrere zulässige Einsprüche gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EU) 2019/1753 ein, in denen geltend gemacht wurde, dass der Name „Emmentaler“ historisch und kulturell mit einem größeren geografischen Gebiet als nur der Schweiz verbunden sei.
- (6) Dies wird dadurch bestätigt, dass sich drei in der Europäischen Union als geografische Angaben geschützte Namen, die den Namen „Emmentaler“ oder eine anderssprachige Variante dieses Namens enthalten, auf Erzeugnisse beziehen, die außerhalb des Gebiets der Schweiz hergestellt werden: „Allgäuer Emmentaler“ (g. U.), hergestellt in Deutschland, „Emmental français est-central“ (g. g. A.) und „Emmental de Savoie“ (g. g. A.), hergestellt in Frankreich. In all diesen Fällen wird der Schutz für den zusammengesetzten Namen und nicht für den Namen „Emmentaler“ an sich gewährt.

⁽¹⁾ ABl. L 271 vom 24.10.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1753/oj>.

⁽²⁾ ABl. C, C/2024/2686, 12.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2686/oj>.

- (7) Insbesondere in der Verordnung (EG) Nr. 1107/96 der Kommission ⁽³⁾, mit der u. a. „Emmental français est-central“ (g. g. A.) und „Emmental de Savoie“ (g. g. A.) eingetragen wurden, sowie in der Verordnung (EG) Nr. 123/97 der Kommission ⁽⁴⁾, mit der u. a. „Allgäuer Emmentaler“ (g. U.) eingetragen wurde, wird in den Fußnoten zu diesen Namen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nicht der Schutz der Namen „Emmental“ und „Emmentaler“ beantragt wird.
- (8) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gilt der Name „Emmentaler“ im Gebiet der Union als Gattungsbezeichnung.
- (9) Der Schutz des Namens „Emmentaler“, der im internationalen Register als Ursprungsbezeichnung aus der Schweiz eingetragen ist, sollte daher in der Union verweigert werden.
- (10) Angesichts der Mitgliedschaft sowohl der EU als auch Frankreichs, Ungarns, Tschechiens, Portugals und der Slowakei im Rahmen der Genfer Akte und in Anbetracht der fehlenden Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, über den nationalen Schutz einer Ursprungsbezeichnung zu entscheiden, muss klargestellt werden, dass die Verweigerung für das gesamte Gebiet der Europäischen Union gilt und dass sie aus Gründen der Klarheit und Kohärenz der Weltorganisation für geistiges Eigentum auch im Namen dieser Mitgliedstaaten als Mitglieder der Genfer Akte mitgeteilt werden sollte.
- (11) Obwohl sie nicht befugt sind, Entscheidungen über den nationalen Schutz der nach der Genfer Akte eingetragenen Ursprungsbezeichnungen zu fassen, sollten Mitgliedstaaten, die Mitglieder des Lissabonner Abkommens sind und der Genfer Akte noch nicht beigetreten sind, zur Gewährleistung eines einheitlichen Schutzes dieser Bezeichnungen im gesamten Gebiet der Europäischen Union ermächtigt und verpflichtet werden, der Weltorganisation für geistiges Eigentum die Verweigerung des Schutzes der Ursprungsbezeichnung „Emmentaler“ innerhalb eines Jahres nach ihrem Beitritt zur Genfer Akte mitzuteilen.
- (12) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit der Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ eingesetzten Ausschusses für Qualitätspolitik für landwirtschaftliche Erzeugnisse, Wein und Spirituosen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Schutz des Namens „Emmentaler“, der im internationalen Register als Ursprungsbezeichnung eingetragen ist, wird in der Union verweigert.

Mit dem in Absatz 1 genannten Namen wird ein der Kategorie „Käse“ zuzuordnendes Erzeugnis bezeichnet.

Artikel 2

Die in Artikel 1 genannte Verweigerung des Schutzes gilt für das gesamte Gebiet der Europäischen Union. Sie wird der Weltorganisation für geistiges Eigentum auch im Namen Frankreichs, Ungarns, Tschechiens, Portugals und der Slowakei als Mitglieder der Genfer Akte mitgeteilt.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1107/96 der Kommission vom 12. Juni 1996 zur Eintragung geographischer Angaben und Ursprungsbezeichnungen gemäß dem Verfahren nach Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 des Rates (ABl. L 148 vom 21.6.1996, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/1107/oj>).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 123/97 der Kommission vom 23. Januar 1997 zur Ergänzung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1107/96 der Kommission über die Eintragung der geographischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen gemäß dem in Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 vorgesehenen Verfahren (ABl. L 22 vom 24.1.1997, S. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/123/oj>).

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über geografische Angaben für Wein, Spirituosen und landwirtschaftliche Erzeugnisse und über garantiert traditionelle Spezialitäten und fakultative Qualitätsangaben für landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1308/2013, (EU) 2019/787 und (EU) 2019/1753 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 (ABl. L, 2024/1143, 23.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1143/oj>).

Artikel 3

Bulgarien und Italien teilen der Weltorganisation für geistiges Eigentum die Verweigerung des Schutzes der Ursprungsbezeichnung „Emmentaler“ innerhalb eines Jahres nach ihrem Beitritt zur Genfer Akte mit.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. Er wird der Weltorganisation für geistiges Eigentum mitgeteilt.

Brüssel, den 23. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/111 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb und anderen nichtkonventionellen Luftfahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b und die Buchstaben d bis f,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ⁽²⁾ sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen festgelegt, einschließlich der Qualifikationen und Lizenzen des Personals, das für die Freigabe von Erzeugnissen nach der Instandhaltung verantwortlich ist.
- (2) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 enthält explizite Festlegungen zu den in ihren Anwendungsbereich fallenden Luftfahrzeugkategorien – Flugzeuge, Hubschrauber bzw. Drehflügler, Segelflugzeuge, Ballone und Luftschiffe. Darüber hinaus gibt es nichtkonventionelle Luftfahrzeuge, die in erster Linie aus den jüngsten industriellen Entwicklungen hervorgegangen sind, als neue Luftfahrzeuge für die Luftmobilität bezeichnet werden und keiner der vorgenannten Luftfahrzeugkategorien zugeordnet werden können. Dies führt zu Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Anwendbarkeit bestimmter Aspekte des derzeitigen Rechtsrahmens auf diese Luftfahrzeuge. Zudem sollten bestehende Erleichterungen, die auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 gewährt werden und für Luftfahrzeuge mit einem vergleichbaren Sicherheitsrisiko gelten, analog auch auf nichtkonventionelle Luftfahrzeuge ausgeweitet werden.
- (3) Ebenso gibt es Regelungslücken, die darauf zurückzuführen sind, dass die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 bei Flugzeug- und Hubschrauberantrieben mitunter die Vorgaben auf Kolben- und Turbinenantriebe einengt. Dies steht nicht im Einklang mit neuen Entwicklungen in der Branche, bei denen es um andere Antriebe wie Elektromotoren oder Hybridantriebe geht. Außerdem gilt es, für einen reibungslosen Übergang zu den neuen Vorschriften zu sorgen, damit die Einführung kleiner Elektroflugzeuge nicht an ihrer Lizenz für die Luftfahrzeuginstandhaltung scheitert.
- (4) Um diese Regelungslücken zu schließen, sollten die Anforderungen auf alle aktuellen oder künftigen Luftfahrzeugentwicklungen und deren Antriebe anwendbar sein.
- (5) Da in der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sämtliche Luftfahrzeuge mit Kipprotor als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge behandelt werden, fallen auch die einfachsten Kipprotor-Luftfahrzeuge unter die strengen Anforderungen an technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, obwohl auf sie die weniger strengen Anforderungen, wie sie für einfache Luftfahrzeuge anderer Kategorien, wie Flugzeuge und Hubschrauber, gelten, Anwendung finden sollten. Daher sollte die Begriffsbestimmung für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge geändert werden.
- (6) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sollte daher entsprechend geändert werden.

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

- (7) Die Änderungen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 04/2024 ^(?), die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstabe b sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben hat.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck“
 - b) Buchstabe u erhält folgende Fassung:

„u) ‚technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug‘ (complex motor-powered aircraft)

 - i) ein Flugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse von über 5 700 kg oder
 - zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder
 - ii) einen Hubschrauber
 - zugelassen für eine maximale Startmasse von über 3 175 kg oder
 - zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - iii) ein nichtkonventionelles Luftfahrzeug
 - zugelassen für eine maximale Startmasse von über 5 700 kg oder
 - zugelassen für eine maximale Startmasse von über 3 175 kg, sofern das Luftfahrzeug ohne horizontale Fortbewegung schweben kann, oder
 - zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 9.“
 - c) Die folgenden Buchstaben v, w, x und y werden angefügt:

„v) ‚Flugzeug‘ (aeroplane) ein von einem Triebwerk angetriebenes Starrflügel-Luftfahrzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an seinen Tragflächen in der Luft gehalten wird;

w) ‚Drehflügler‘ (rotorcraft) ein motorgetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das im Wesentlichen mithilfe des von bis zu zwei Rotoren erzeugten Auftriebs in der Luft gehalten wird;

x) ‚Hubschrauber‘ (helicopter) eine Art von Drehflüglern, die hauptsächlich durch die Reaktionskräfte der Luft auf einen oder zwei motorgetriebene Rotoren auf im Wesentlichen senkrechten Achsen in der Luft gehalten werden;

^(?) Stellungnahme 04/2024 der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit vom 19. Juni 2024 „New air mobility – Continuing airworthiness rules for electric- and hybrid-propulsion aircraft and other non-conventional aircraft (Subtask 1)“.

y) ‚nichtkonventionelles Luftfahrzeug‘ (non-conventional aircraft) ein Luftfahrzeug, das kein Flugzeug, Hubschrauber, Segelflugzeug, Ballon oder Luftschiff ist.“

2. Artikel 3 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Die Anforderungen von Anhang Vb (Teil-ML) gelten für folgende Luftfahrzeuge, bei denen es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge handelt:

- a) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 730 kg oder weniger,
- b) Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind,
- c) sonstige ELA2-Luftfahrzeuge,
- d) nichtkonventionelle Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von:
 - i) 1 200 kg oder weniger, sofern die Luftfahrzeuge ohne horizontale Fortbewegung schweben können, oder
 - ii) 2 730 kg oder weniger für andere als die unter Ziffer i genannten.

Sind die in Unterabsatz 1 genannten Luftfahrzeuge im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen, gelten die Anforderungen von Anhang I (Teil-M).

3) Damit sie in das Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen werden können, müssen die in Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Luftfahrzeuge alle nachstehenden Anforderungen erfüllen:

- a) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für diese Luftfahrzeuge wurde von der zuständigen Behörde nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.302 genehmigt.
- b) Die Instandhaltung wurde entsprechend dem in Buchstabe a genannten Instandhaltungsprogramm fristgerecht durchgeführt und nach Anhang II (Teil-145) Punkte 145.A.48 und 145.A.50 bescheinigt.
- c) Es wurde eine Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt und eine neue Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.901 ausgestellt.“

3. In Artikel 5 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Abweichend von Anhang III (Teil-66) Punkt 66.A.3 Absatz 1 Buchstabe b und Punkt 66.A.45 Buchstabe a kann ein Flugzeug mit Elektromotor und einer MTOM unter 5 700 kg bis zum 13. Februar 2028 in eine Lizenz mit Unterkategorie B1.1 oder B1.2 eingetragen werden, sofern

- a) der Lizenzinhaber in den vorangegangenen 24 Monaten mindestens sechs Monate Erfahrung in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen hat, die unter die Lizenz(unter)kategorie fallen;
- b) es sich bei dem Flugzeug, das eingetragen werden soll, nicht um das erste Flugzeug für die betreffende (Unter) Kategorie handelt und
- c) der Lizenzinhaber eine Luftfahrzeugmusterschulung nach Anhang III (Teil-66) Anlage III, das Verfahren für die direkte Genehmigung einer Luftfahrzeugmusterschulung nach Anhang III (Teil-66) Punkt 66.B.130 oder das in Anhang III (Teil-66) Punkt 66.A.45 Buchstabe da beschriebene Verfahren absolviert hat.“

4. Anhang I (Teil-M) wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.

5. Anhang II (Teil-145) wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert.

6. Anhang III (Teil-66) wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.

7. Anhang IV (Teil-147) wird gemäß Anhang IV dieser Verordnung geändert.

8. Anhang Vb (Teil-ML) wird gemäß Anhang V dieser Verordnung geändert.

9. Anhang Vd (Teil-CAO) wird gemäß Anhang VI dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 13. Februar 2026.

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

Brüssel, den 23. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

In Anhang I (Teil-M) Anlage VII der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 werden die folgenden Nummern 3a und 3b eingefügt:

- „3a. Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten am Antrieb, die die Demontage von Triebwerken, Hauptbatterien oder Brennstoffzellen erfordern, nicht jedoch deren Ausbau aus dem Luftfahrzeug und deren Wiedereinbau (einschließlich Einbau- und Ausbau der Triebwerksaufhängung).
- 3b. Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an mit dem Antrieb verbundenen Hochdruckbehältern und Komponenten von Hochdruckleitungen/-systemen.“

—

Anhang II (Teil-145) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

(1) Punkt 145.A.30 Buchstabe h Nummer 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) geeignetes für das jeweilige Luftfahrzeug freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C oder gegebenenfalls L5, das von dem in Punkt 145.A.35 Buchstabe a Ziffer i genannten Personal unterstützt wird.“

(2) Anlage II Buchstaben l und m erhalten folgende Fassung:

„l) Tabelle

KLASSE	KATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG	BASE MAINTENANCE	LINE MAINTENANCE
LUFTFAHRZEUGE	A1 Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von über 5 700 kg	[Angabe des Flugzeugherstellers oder der Gruppe, Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben] <i>Beispiel: Airbus A320-Serie</i>	[JA/NEIN] (*)	[JA/NEIN] (*)
	A2 Flugzeuge mit einer MTOM von 5 700 kg und weniger	[Angabe des Flugzeugherstellers oder der Gruppe, Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben] <i>Beispiel: DHC-6 Twin Otter-Serie</i> Angabe, ob die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit genehmigt ist (nur für Luftfahrzeuge, die unter Anhang Vb (Teil-ML) fallen)	[JA/NEIN] (*)	[JA/NEIN] (*)
	A3 Hubschrauber	[Angabe des Hubschrauberherstellers oder der Gruppe, Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben] <i>Beispiel: Robinson R44</i> Angabe, ob die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit genehmigt ist (nur für Luftfahrzeuge, die unter Anhang Vb (Teil-ML) fallen)	[JA/NEIN] (*)	[JA/NEIN] (*)
	A4 Andere Luftfahrzeuge als der Kategorie A1, A2 und A3	[Angabe der Luftfahrzeugkategorie (Segelflugzeug, Ballon, Luftschild usw.) ggfs. des Herstellers oder der Gruppe oder der Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben.] Angabe, ob die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit genehmigt ist (nur für Luftfahrzeuge, die unter Anhang Vb (Teil-ML) fallen)	[JA/NEIN] (*)	[JA/NEIN] (*)
TRIEBWERKE	B1 Turbine	[Angabe der Triebwerksserie oder des Triebwerksmusters und/oder der Instandhaltungsaufgaben] <i>Beispiel: PT6A-Serie</i>		
	B2 Kolbentriebwerk	[Angabe des Triebwerkherstellers oder der Gruppe, der Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben]		
	B3 Hilfstriebwerk (APU)	[Angabe des Triebwerkherstellers, der Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben]		
	B4 Andere Triebwerke als B1, B2 und B3	[Angabe des Triebwerkherstellers oder der Gruppe, der Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgaben]		

KLASSE	KATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG	BASE MAINTENANCE	LINE MAINTENANCE
KOMponenten AUSGENOMMEN VOLLSTÄNDIGE TRIEBWERKE ODER APU	C1 — Klima- und Druckluftanlage	[Angabe des Luftfahrzeugmusters, des Luftfahrzeugherstellers, des Komponentenherstellers oder der jeweiligen Komponente und/oder Bezugnahme auf eine Befähigungsliste im Handbuch und/oder Angabe der Instandhaltungsaufgaben] <i>Beispiel: PT6A Kraftstoffregelung</i>		
	C2 — Automatische Flugsteuerungssysteme			
	C3 — Kommunikation und Navigationsausrüstung			
	C4 — Türen — Luken/Klappen			
	C5 — Stromversorgung und Licht			
	C6 — Ausrüstung			
	C7 — Triebwerke — APU			
	C8 — Flugsteuerungen			
	C9 — Kraftstoffsystem			
	C10 — Drehflügler -Rotoren			
	C11 — Drehflügler - Getriebe			
	C12 — Hydraulik			
	C13 — Instrumente — Aufzeichnungssystem			
	C14 — Fahrwerk			
	C15 — Sauerstoff			
	C16 — Propeller			

KLASSE	KATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG	BASE MAINTENANCE	LINE MAINTENANCE
	C17 — Pneumatik & Vakuum			
	C18 — Vereisungs-/ Regen-/Brandschutz			
	C19 — Fenster			
	C20 — Strukturbauteile			
	C21 — Wasserballast			
	C22 — Antriebssteigerung			
	C23 — Sonstige			
SPEZIELLE LEISTUNGEN	D1 — Zerstörungsfreie Prüfung	[Angabe der jeweiligen zerstörungsfreien Prüfverfahren]		

(*) Nichtzutreffendes streichen.

- m) Einer Instandhaltungsorganisation, die nur eine einzige Person sowohl für die Planung als auch die Durchführung aller Instandhaltungsarbeiten beschäftigt, kann nur eine Berechtigung mit eingeschränktem Genehmigungsumfang erteilt werden. Die maximal zulässigen Einschränkungen sind:

KLASSE	KATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG
LUFTFAHRZEUGE	A2	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK ODER ELEKTROMOTOR OHNE BRENNSTOFFZELLE MIT EINER MTOM VON 5 700 KG ODER WENIGER
LUFTFAHRZEUGE	A3	EINMOTORIGER HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK ODER ELEKTROMOTOR OHNE BRENNSTOFFZELLE MIT EINER MTOM VON 3 175 KG ODER WENIGER
LUFTFAHRZEUGE	A4	SEGELFLUGZEUGE, BALLONE, LUFTSCHIFFE UND SONSTIGE EINMOTORIGE LUFTFAHRZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK ODER ELEKTROMOTOR OHNE BRENNSTOFFZELLE MIT EINER MTOM VON 3 175 KG ODER WENIGER
TRIEBWERKE	B2	UNTER 450 PS
TRIEBWERKE	B4	ELEKTROMOTOREN
KOMPONENTEN AUSGENOMMEN VOLLSTÄNDIGE TRIEBWERKE ODER APU	C1 BIS C23	GEMÄSS BEFÄHIGUNGSLISTE
SPEZIELLE LEISTUNGEN	D1 — ZERSTÖRUNGSFREIE PRÜFUNG	METHODEN DER ZERSTÖRUNGSFREIEN PRÜFUNG SIND ANZUGEBEN

Es ist zu beachten, dass die zuständige Behörde für eine solche Organisation den Genehmigungsumfang in Abhängigkeit von der Befähigung der betreffenden Organisation weiter einschränken kann.“

Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

(1) Punkt 66.1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Die Agentur ist verantwortlich für

1. die Festlegung der Liste der Luftfahrzeugmuster;
2. die Festlegung, welche Kombination aus Luftfahrzeugzelle/Triebwerk (oder Antrieb) in die jeweiligen Luftfahrzeugmusterberechtigungen aufgenommen werden muss;
3. die Festlegung, welche Lizenz(unter)kategorien auf ein Luftfahrzeug Anwendung finden, das unter keine der Lizenz(unter)kategorien nach Punkt 66.A.3 Buchstabe a fällt und den Lizenzinhaber zur Ausübung der in Punkt 66.A.20 festgelegten Rechte bei jenem Luftfahrzeug berechtigen.“

(2) Punkt 66.A.3 erhält folgende Fassung:

„66.A.3 Kategorien und Unterkategorien von Lizenzen

a) Die Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen umfassen die folgenden Kategorien und gegebenenfalls Unterkategorien und Systemberechtigungen:

1. Kategorie A:

i) Die Kategorie A ist in die folgenden Unterkategorien unterteilt:

- A1 Flugzeuge mit Turbintriebwerk
- A2 Flugzeuge mit Kolbenriebwerk
- A3 Hubschrauber mit Turbintriebwerk
- A4 Hubschrauber mit Kolbenriebwerk

ii) Die Unterkategorien A1 und A3 können auch für Luftfahrzeuge verwendet werden, die nicht unter eine der Unterkategorien der Kategorie A fallen.

2. Die Kategorie B1 ist in die folgenden Unterkategorien unterteilt:

- B1.1 Flugzeuge mit Turbintriebwerk
- B1.2 Flugzeuge mit Kolbenriebwerk
- B1.E Flugzeuge mit Elektromotor und MTOM unter 5 700 kg;
- B1.3 Hubschrauber mit Turbintriebwerk
- B1.4 Hubschrauber mit Kolbenriebwerk

3. Kategorie B2

Die Lizenz der Kategorie B2 gilt für alle Luftfahrzeuge.

4. Kategorie B2L

Die Lizenz der Kategorie B2L gilt für alle Luftfahrzeuge, die nicht in Gruppe 1 von Punkt 66.A.5 Nummer 1 erfasst sind, und ist unterteilt in die folgenden Systemberechtigungen:

- Kommunikation/Navigation (com/nav)
- Instrumente
- Flugregelung
- Luftraumüberwachung
- Luftfahrzeugzellensysteme

Eine Lizenz der Kategorie B2L muss mindestens eine Systemberechtigung beinhalten.

5. Kategorie B3

Die Lizenz der Kategorie B3 gilt für nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und weniger.

6. Die Kategorie L ist in die folgenden Unterkategorien unterteilt:

- L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise
- L1: Segelflugzeuge
- L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise
- L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge
- L3H: Heißluftballone
- L3G: Gasballone
- L4H: Heißluft-Luftschiffe
- L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe
- L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2

7. Kategorie C

Die Lizenz der Kategorie C gilt für Flugzeuge und Hubschrauber.

8. Kann davon ausgegangen werden, dass ein Luftfahrzeug zu mehreren der oben genannten (Unter)Kategorien gehört, muss die Agentur ausgehend von den Merkmalen des betreffenden Luftfahrzeugs in dessen Datenblatt der Musterzulassung die (Unter)Kategorie(n) der für das Luftfahrzeug geltenden Lizenz festlegen.

- b) Darüber hinaus gelten für Luftfahrzeuge und Kombinationen aus Luftfahrzeugen und Antrieben, die nicht unter Buchstabe a fallen, die von der Agentur angegebene(n) Lizenz(unter)kategorie(n).

Diese Lizenz(unter)kategorie(n) muss die Agentur in den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten angeben und dabei den vom Antragsteller oder Inhaber der Luftfahrzeugmusterzulassung vorgelegten Bericht, in dem dieser die Architektur und die Systeme des Luftfahrzeugs (und des Antriebs) mit dem Lehrplan der für die angegebene Lizenz(unter)kategorie relevanten Module der Grundkenntnisse und dem Wissensstand abgleicht, sowie die in Punkt 66.A.20 festgelegten Rechte berücksichtigen.“

- (3) In Punkt 66.A.5 erhalten die Nummern 1 und 2 folgende Fassung:

„1. Die Gruppe 1 umfasst folgende Luftfahrzeuge:

- i) Flugzeuge, die für eine MTOM über 5 700 kg zugelassen sind; Flugzeuge, die für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 zugelassen sind; Flugzeuge, die für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten zugelassen sind; Flugzeuge, die mit einem oder mehreren Turbojet-Triebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk ausgerüstet sind; Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Dienstgipfelhöhe über FL290, die mit einem anderen Antrieb als einem Kolbentriebwerk ausgerüstet sind; Flugzeuge mit einem anderen Antrieb als einem Kolbentriebwerk, Turbinenriebwerk oder Elektromotor;
- ii) Hubschrauber, die für eine MTOM über 3 175 kg zugelassen sind; Hubschrauber, die für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 zugelassen sind; Hubschrauber, die für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten zugelassen sind; Hubschrauber, die mit mehreren Triebwerken ausgerüstet sind; Hubschrauber mit einem anderen Antrieb als einem Kolbenriebwerk, Turbinenriebwerk oder Elektromotor;
- iii) andere Gas-Luftschiffe als ELA2;
- iv) nichtkonventionelle Luftfahrzeuge und
- v) Luftfahrzeuge mit „Fly-by-Wire“-Systemen.

Unbeschadet Nummer 1 kann die Agentur ein Luftfahrzeug in eine Untergruppe der Gruppe 2, Gruppe 3 bzw. Gruppe 4 einstufen, das die in Nummer 1 genannten Bedingungen erfüllt, sofern sie dies aufgrund der geringeren Komplexität des betreffenden Luftfahrzeugs für gerechtfertigt erachtet.

2. Gruppe 2: Andere Luftfahrzeuge als die der Gruppe 1, die den folgenden Untergruppen angehören:

- i) Untergruppe 2a: einmotorige Turboprop-Flugzeuge
- ii) Untergruppe 2b: einmotorige Hubschrauber mit Turbinenriebwerk
- iii) Untergruppe 2c: einmotorige Hubschrauber mit Kolbenriebwerk
- iv) Untergruppe 2E: Flugzeuge mit Elektromotor.“

- (4) In Punkt 66.A.20 Buchstabe a wird folgende Nummer 8 angefügt:

„8. Darüber hinaus werden die in den Nummern 1 bis 7 aufgeführten Rechte auch auf die in Punkt 66.A.3 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge ausgeweitet, sofern die entsprechenden Lizenz(unter)kategorien in den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für jene Luftfahrzeuge festgelegten betrieblichen Eignungsdaten als anwendbar ausgewiesen sind.“

- (5) Punkt 66.A.30 wird wie folgt geändert:

(a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

- (i) Nummer 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:
„1. Für Kategorie A, Unterkategorien B1.2, B1.E und B1.4 sowie Kategorie B3:“
- ii) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
— Ziffer ii) erhält folgende Fassung:

- „ii) fünf Jahre Erfahrung in der Ausübung von Rechten der Kategorien B1.2, B1.E, B1.4 oder L5 als Unterstützungspersonal oder sowohl als Unterstützungspersonal als auch freigabeberechtigtes Personal nach Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.35 in einer Instandhaltungsorganisation, die Instandhaltungstätigkeiten an technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführt, davon 12 Monate Erfahrung als Unterstützungspersonal in der Base Maintenance, oder“

— Ziffer iv Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) zwei Jahre Erfahrung in der Ausübung von Rechten der Kategorien B1.1, B1.2, B1.E B1.3, B1.4, B2 oder L5 als Unterstützungspersonal oder sowohl als Unterstützungspersonal als auch freigabeberechtigtes Personal nach Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.35 in einer Instandhaltungsorganisation, die Instandhaltungstätigkeiten an technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführt, davon sechs Monate Erfahrung als Unterstützungspersonal in der Base-Maintenance, oder“

b) Folgender Buchstabe da wird eingefügt:

- „da) Ungeachtet der Buchstaben a, b und d dürfen praktische und neuere Erfahrungen in der Instandhaltung, die mit den in Punkt 66.A.3 Buchstabe b genannten Luftfahrzeugen gesammelt wurden, höchstens 50 % der in den Buchstaben a, b oder d geforderten praktischen und neueren Instandhaltungserfahrung mit den in die Lizenz(unter)kategorien eingetragenen Luftfahrzeugen ausmachen.“

(6) Punkt 66.A.45 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

- „c) Für andere Lizenzen als solche der Kategorie C und zusätzlich zu den Anforderungen von Buchstabe b erfordert die Eintragung der ersten Luftfahrzeugmusterberechtigung in einer bestimmten Kategorie bzw. Unterkategorie den zufriedenstellenden Abschluss einer entsprechenden Ausbildung am Arbeitsplatz. Diese Ausbildung am Arbeitsplatz muss der Anlage III von Anhang III (Teil-66) genügen, sofern es sich nicht um Gas-Luftschiffe handelt, bei denen die zuständige Behörde die Genehmigung direkt erteilt.

Die Ausbildung am Arbeitsplatz an einem in Punkt 66.A.3 Buchstabe b genannten Luftfahrzeug darf für die Zwecke der Eintragung der ersten Luftfahrzeugmusterberechtigung in einer bestimmten Lizenzkategorie bzw. Lizenzunterkategorie gemäß dem vorstehenden Absatz nur dann berücksichtigt werden, wenn dies in den betrieblichen Eignungsdaten des Luftfahrzeugs so festgelegt ist.

Andernfalls kann für ein in Punkt 66.A.3 Buchstabe b genanntes Luftfahrzeug nach zufriedenstellendem Abschluss der entsprechenden Ausbildung am Arbeitsplatz eine erste Luftfahrzeugmusterberechtigung innerhalb einer bestimmten (Unter)Kategorie eingetragen werden, wobei in diesem Fall für die Eintragung einer ersten Luftfahrzeugmusterberechtigung in die Lizenz innerhalb jener (Unter)Kategorie, die zu den in Punkt 66.A.3 Buchstabe a genannten Kategorien gehört, eine zusätzliche Ausbildung am Arbeitsplatz erforderlich ist.“

b) Folgender Buchstabe da wird eingefügt:

- „da) Abweichend von den Buchstaben b und d und nur während der ersten 30 Monate nach Erteilung der Musterzulassung für ein neues Luftfahrzeugmuster kann eine AML mit der entsprechenden Luftfahrzeugmusterberechtigung für eine bestimmte (Unter)Kategorie auf der Grundlage einer vollständigen Ausbildung durch den Hersteller, einschließlich der praktischen Ausbildung vor Ort, eingetragen werden, sofern es sich bei der Luftfahrzeugmusterberechtigung nicht um das erste Luftfahrzeug handelt, das für diese (Unter)Kategorie eingetragen wurde.

Niveau und Dauer dieser Ausbildung müssen denselben Zielen genügen wie die in Anlage III Nummer 5 Buchstaben a, b und c genannten, wobei die Ausbildung die einschlägigen Instandhaltungsunterlagen zum Gegenstand haben muss und der für die AML-(Unter)Kategorie erforderliche Wissensstand und Umfang abgedeckt sein müssen.

Über die Erfüllung der Anforderungen dieses Punkts 66.A.45 Buchstabe da muss eine verantwortliche Person des Luftfahrzeugherstellers einen abschließenden Bericht abgeben.“

- (7) Anlage I Nummer 2 wird wie folgt geändert:
a) Die erste Tabelle erhält folgende Fassung:

„Fachmodul“	B1.1 A1	B1.2 A2	B1.E	B1.3 A3	B1.4 A4	B3	B2	B2L	C
	Turbinen- triebwerk	Kolben- triebwerk	Flugzeuge mit Elektromotor und MTOM unter 5 700 kg;	Turbinen- triebwerk	Kolben- triebwerk Triebwerk	Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenriebwerk MTOM ≤ 2 t			
1. MATHEMATIK	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2. PHYSIK	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3. GRUNDLAGEN DER ELEKTRIK	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4. GRUNDLAGEN DER ELEKTRONIK	X (n. z. für A1)	X (n. z. für A2)	X	X (n. z. für A3)	X (n. z. für A4)	X	X	X	X
5. INSTRUMENTENSYSTEME DER DIGITALTECHNIKEN/ELEKTRONIK	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6. WERKSTOFFE UND HARDWARE	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7. INSTANDHALTUNG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8. GRUNDLAGEN DER AERODYNAMIK:	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9. MENSCHLICHE FAKTOREN	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10. LUFTRECHT	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11. AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON FLUGZEUGEN	X	X	X	n. z.	n. z.	X	n. z.	n. z.	11, 15 und 17 wie B1.1 oder 11, 16 und 17 wie B1.2 oder 11, 17 und 18 wie B1.E oder 12 und 15 wie B1.3 oder 12 und 16 wie B1.4 oder 13 und 14 wie B2“
12. AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON HUBSCHRAUBERN	n. z.	n. z.	n. z.	X	X	n. z.	n. z.	n. z.	
13. AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON LUFTFAHRZEUGEN	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	X	X	
14. ANTRIEB	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	X	X	
15. GASTURBINENTRIEBWERK	X	n. z.	n. z.	X	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	
16. KOLBENTRIEBWERK	n. z.	X	n. z.	n. z.	X	X	n. z.	n. z.	
17. PROPELLER	X	X	X	n. z.	n. z.	X	n. z.	n. z.	
18. ELEKTROMOTOR	n. z.	n. z.	X	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.	

b) In der Tabelle zu Modul 7 erhält Zeile 7.4 folgende Fassung:

„7.4 Mögliche Sicherheitsrisiken bei der Arbeit mit elektrischen Systemen sowie Schutzausrüstungen	3	3	3“
--	---	---	----

c) Die Tabelle zu Modul 11 wird wie folgt geändert:

i) Der Titel erhält folgende Fassung:

„MODUL 11. AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON FLUGZEUGEN	STUFE				
	A1	A2	B1.1	B1.2 / B1.E	B3“

ii) Die Zeilen für das Untermodul 11.8 erhalten folgende Fassung:

„11.8 Brandschutz (ATA 26)					
a) Feuer- und Rauchmelde- sowie Feuerlöschanlagen	1	1	3	3	—
b) Tragbare Feuerlöscher	1	1	1	1	1“

iii) Die Zeilen für das Untermodul 11.10 erhalten folgende Fassung:

„11.10 Kraftstoffanlagen (ATA 28, ATA 47)					
a) Systemlayout	1	1	3	3/-	1
b) Kraftstoffhandling	1	1	3	3/-	1
c) Anzeige- und Warneinrichtungen	1	1	3	3/-	1
d) Spezielle Systeme	1	—	3	—	—
e) Trimmen	1	—	3	—	—“

d) In der Tabelle zu Modul 14 erhalten die Zeilen für das Untermodul 14.1 folgende Fassung:

„14.1 Triebwerke		
a)	Turbinentriebwerke	1
b)	Hilfstriebwerke (APU)	1
c)	Kolbentriebwerke	1
d)	Elektromotoren und Hybridantriebe sowie Hilfssysteme	2
e)	Triebwerksregelung	2“

e) In der Tabelle zu Modul 17 erhält Titelzeile folgende Fassung:

„MODUL 17. PROPELLER	STUFE	
	A1 A2	B1.1 B1.2 B1.E B3“

f) Die Tabelle zu Modul 18 wird wie folgt angefügt:

„MODUL 18. ELEKTROMOTOR

MODUL 18. ELEKTROMOTOR	STUFE
	B1.E
18.1 Grundlagen	3
18.2 Triebwerksleistung	3
18.3 Triebwerkskonstruktion	3
18.4 Elektrisches Energiesystem	3
18.4.1 Batterien und Zubehör	3
18.4.2 Brennstoffzellen und Zubehör	3
18.4.3 Stromverteilungssysteme	3
18.4.4 Elektronische Triebwerksregelung	3
18.5 Triebwerksanzeigesysteme	3

MODUL 18. ELEKTROMOTOR	STUFE
	B1.E
18.6 Triebwerkseinbau	3
18.7 Überwachung und Bodenbetrieb von Triebwerken	3
18.8 Lagerung und Konservierung von Triebwerken	3“

(8) Anlage II wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 2.11 erhält folgende Fassung:

„2.11. MODUL 11 — AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON FLUGZEUGEN

Kategorie A1: 108 Auswahlfragen, keine Textfragen.

Zur Verfügung stehende Zeit: 135 Minuten.

Kategorie A2: 72 Auswahlfragen, keine Textfragen.

Zur Verfügung stehende Zeit: 90 Minuten.

Kategorie B1.1: 140 Auswahlfragen, keine Textfragen.

Zur Verfügung stehende Zeit: 175 Minuten.

Kategorien B1.2 und B1.E: 100 Auswahlfragen, keine Textfragen.

Zur Verfügung stehende Zeit: 125 Minuten.

Kategorie B3: 60 Auswahlfragen, keine Textfragen.

Zur Verfügung stehende Zeit: 75 Minuten.“

(b) Die folgende Nummer 2.18 wird angefügt:

„2.18. MODUL 18 — ELEKTROMOTOR

Kategorie B1.E: 76 Auswahlfragen, keine Textfragen.

Zur Verfügung stehende Zeit: 95 Minuten.“

(9) Anlage III wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 3.1 wird wie folgt geändert:

(i) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Dauer:

In der nachstehenden Tabelle sind die Mindestunterrichtsstunden für den Theorieteil angegeben:

Kategorie	Stunden
Flugzeuge (*) mit einer höchstzulässigen Startmasse über 30 000 kg:	

Kategorie	Stunden
B1.1	150
B1.2	120
B2	100
C	30
Flugzeuge (*) mit einer höchstzulässigen Startmasse gleich oder unter 30 000 kg und über 5 700 kg:	
B1.1	120
B1.2	100
B2	100
C	25
Flugzeuge (*) mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg und weniger (**)	
B1.1	80
B1.2	60
B1.E	60
B2	60
C	15
Hubschrauber (*) (***)	
B1.3	120
B1.4	100
B2	100
C	25
Flugzeuge und Hubschrauber, die oben nicht genannt sind, sowie nichtkonventionelle Luftfahrzeuge	
B1, B2 und C	OSD

(*) Flugzeuge mit Kolbentriebwerk, Turbintriebwerk oder Elektromotor oder Hubschrauber mit Kolben- oder Turbintriebwerk.

(**) Bei nicht druckbelüfteten Flugzeugen mit Kolbentriebwerk oder Elektromotor mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von weniger als 2 000 kg kann die Mindestdauer um 50 % verringert werden.

(***) Bei Hubschraubern in Gruppe 2 (gemäß Definition in Punkt 66.A.5) kann die Mindestdauer um 30 % verringert werden.

In der vorstehenden Tabelle bezieht sich ‚OSD‘ (Operational Suitability Data) auf den Begriff ‚betriebliche Eignungsdaten‘ wie er in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 definiert ist, wobei der vom Antragsteller oder Inhaber der Luftfahrzeugmusterzulassung vorgelegte Bericht berücksichtigt werden muss, in dem dieser die erforderlichen Theoriekenntnisse in Bezug auf das jeweilige Luftfahrzeug einschätzt und Angaben dazu vorlegen muss, welche Lizenz(unter)kategorie für das Luftfahrzeugmuster nach Punkt 66.A.3 in Frage käme.

Für die Zwecke der obigen Tabelle entspricht eine Unterrichtsstunde einer Unterrichtsdauer von 60 Minuten, wobei Pausen, Prüfung, Vertiefung, Vorbereitung und Besichtigung von Luftfahrzeugen nicht mitgerechnet sind.

Diese Stundenzahlen gelten nur für Theorielehrgänge für vollständige Luftfahrzeug-Triebwerks-Kombinationen entsprechend der von der Agentur festgelegten Musterberechtigung.“

(ii) In Buchstabe e erhält die Tabelle folgende Fassung:

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbinentriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbinentriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
	B1.1	C	B1.2	C	B1.E	C	B1.3	C	B1.4	C	
Lizenzkategorie	B1.1	C	B1.2	C	B1.E	C	B1.3	C	B1.4	C	B2
Einführungsmodul:											
05 Zeitgrenzen/ Instandhaltungsprü- fungen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
06 Abmessungen/ Flächen (MTOM usw.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
07 Heben und Abstützen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 Lagestabilisierung und Wägung	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 Abschleppen und Rollen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Abstellen/Verankern, Einlagern und Wiederinbetriebnahme	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Schilder und Markierungen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Wartung	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Standardverfahren — nurusterspezifisch	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbintriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbintriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
<i>Hubschrauber</i>											
18 Schwingungs- und Geräuschanalyse (Blattspurprüfung)	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	—
60 Standardverfahren Rotor	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	—
62 Rotoren	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	1
62A Rotoren Überwachung und Anzeige	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	3
63 Rotorantriebe	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	1
63A Rotorantriebe Überwachung und Anzeige	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	3
64 Heckrotor	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	1
64A Heckrotor Überwachung und Anzeige	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	3
65 Heckrotorantrieb	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	1
65A Heckrotorantrieb Überwachung und Anzeige	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	3
66 Klapprotoren/Ausleger	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	—
67 Rotorflugsteuerung	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	—
53 Luftfahrzeugzellenstruktur (Hubschrauber)	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	—
25 Notschwimmausrüstung	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1	1

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbinentriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbinentriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
Luftfahrzeugzellenstruktu- ren:											
51 Standardverfahren und Zellen (Klassifizierung, Bewertung und Instandsetzung von Schäden)	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
53 Rumpf	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
54 Gondeln/Ausleger	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
55 Höhenflossen	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
56 Fenster	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
57 Flügel	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
52 Türen	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Zonen- und Stationskennzeichnungssys- teme	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Luftfahrzeugzellensysteme:											
21 Klimaanlage	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A Luftversorgung	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
21B Druckbeaufschlagung	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Sicherheits- und Warneinrichtungen	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Flugregelung	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
23 Kommunikation	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
24 Stromversorgung	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
25 Einrichtung und Ausstattung	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A Elektronische Ausrüstung einschließlich Notausrüstung	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbintriebwerk		Flugzeug mit Kolbtriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbintriebwerk		Hubschrauber mit Kolbtriebwerk		Avionik
	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	
26 Brandschutz	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
27 Flugsteuerung	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A Systembetrieb: elektrisch/Fly-by-Wire	3	1	—	—	3	1	3	1	—	—	3
28 Kraftstoffsysteme	3	1	3	1	—	—	3	1	3	1	2
28A Kraftstoffsysteme Überwachung und Anzeige	— 3	1	3	1	—	—	3	1	3	1	3
29 Hydraulikantrieb	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A Hydraulikantrieb Überwachung und Anzeige	— 3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
30 Eis- und Regenschutz	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31 Anzeige-/ Aufzeichnungssysteme	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A Instrumentensysteme	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
32 Fahrwerk	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A Fahrwerk Überwachung und Anzeige	— 3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33 Leuchten	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
34 Navigation	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
35 Sauerstoff	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	2
36 Pneumatik	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A Pneumatik Überwachung und Anzeige	— 3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
37 Vakuum	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
38 Wasser/Abwasser	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	2
41 Wasserballast	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
42 Integrierte Avionik	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbinentriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbinentriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
44 Kabinensysteme	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
45 Bordinstandhaltungssystem (oder unter 31 abgedeckt)	3	1	3	1	3	1	3	1	—	—	3
46 Informationssysteme	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
47 Stickstofferzeugungssystem	3	1	3	1	—	—	—	—	—	—	2
50 Frachtraum und Zubehörräume	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	1
55/57 Steuerflächen (alle)	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Turbinentriebwerk											
70 Standardverfahren — Triebwerke	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
70A Konstruktionsanordnung und Betrieb (Einbau, Verdichter, Verbrennungsbereich, Turbinenteil, Lager und Dichtungen, Schmiersysteme)	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
70B 18.2 Triebwerksleistung	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
71 Triebwerk	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
72 Triebwerksturbinen/ Turboprop/ Mantelgebläse/ mantelloses Gebläse	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
73 Triebwerkskraftstoff und -regelung	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
75 Luft	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
76 Triebwerksregelung	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbinentriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbinentriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
78 Auslass	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
79 Öl	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
80 Anlassen	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
82 Wassereinspritzung	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
83 Anbaugeräte-Getriebe	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
84 Antriebsleistungssteigerung	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	1
73A FADEC	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	3
74 Zündung	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	3
77 Triebwerksanzeigesysteme	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—	3
49 Hilfstriebwerke (APUs)	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Kolbentriebwerk											
70 Standardverfahren Triebwerke	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
70A Konstruktionsanordnung und Betrieb (Einbau, Vergaser, Kraftstoffeinspritzanlagen, Ansaugtrakt, Auslass und Kühlung, Aufladung/ Turbolader, Schmiersysteme)	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
70B Triebwerksleistung	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
71 Triebwerk	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
73 Triebwerkskraftstoff und -regelung	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbinentriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbinentriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	
76 Triebwerksregelung	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
79 Öl	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
80 Anlassen	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
81 Turbinen	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
82 Wassereinspritzung	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
83 Anbaugeräte-Getriebe	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
84 Antriebsleistungssteigerung	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	1
73A FADEC	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	3
74 Zündung	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	3
77 Triebwerksanzeigesysteme	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	3
Elektromotor											
Elektromotoren	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	3
Brennstoffzellen und verwandte Systeme	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	3
Batterien	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	3
Hilfsanlagen für den Elektromotor	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	3
Propeller											
60A Standardverfahren Propeller	—	3	1	3	1	3	1	—	—	—	1
61A Propeller/Antrieb	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61A Propellerbau	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61B Propellerverstellsteuerung	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	—

„Stufe Kapitel	Flugzeug mit Turbintriebwerk		Flugzeug mit Kolbentriebwerk		Flugzeuge mit Elektromotor		Hubschrauber mit Turbintriebwerk		Hubschrauber mit Kolbentriebwerk		Avionik
61C Propellersynchronisierung	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61D elektronische Steuerung — Propeller	2	1	2	1	2	1	—	—	—	—	3
61E Propellervereisungsschutz	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61F Propellerinstandhaltung	3	1	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Besondere Kapitel für Flugzeuge mit anderen Antrieben als Kolben- oder Turbintriebwerke, bei denen es sich nicht um Hubschrauber mit Kolben- oder Turbintriebwerk handelt.	In den nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten OSD des Luftfahrzeugs sind besondere Kapitel des Theorieelements der Luftfahrzeugmustersausbildung definiert. Für diese Luftfahrzeuge kann die EASA auch einige der in der vorstehenden Tabelle enthaltenen Kapitel als ‚nicht erforderlich‘ betrachten.										
Besondere Kapitel für nichtkonventionelle Luftfahrzeuge	In den nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten OSD des Luftfahrzeugs sind besondere Kapitel des Theorieelements der Luftfahrzeugmustersausbildung definiert. Für diese Luftfahrzeuge kann die EASA auch einige der in der vorstehenden Tabelle enthaltenen Kapitel als ‚nicht erforderlich‘ betrachten.“										

(b) In Nummer 3.2 Buchstabe b wird die Tabelle wie folgt geändert:

(i) Zwischen den Stufen „Kolben- oder Turbintriebwerke“ und „Propeller“ von Kapitel 84 „Antriebsleistungssteigerung“ wird die Stufe „Elektromotor“ mit den zugehörigen Kapiteln wie folgt eingefügt:

„Kapitel	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
[...]											
Elektromotor											
Elektromotoren	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	X	—
Brennstoffzellen und verwandte Systeme	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	X	—
Batterien	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	X	—

„Kapitel	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
Hilfsanlagen für den Elektromotor	X/X	X	X	X	X	X	X	—	X	X	X“
[...]											

(ii) Die nachstehenden Kapitel werden angefügt:

„Kapitel	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
[...]											
Besondere Kapitel für Flugzeuge mit anderen Antrieben als Kolbentriebwerke, Turbinentriebwerke und Elektromotoren, bei denen es sich nicht um Hubschrauber mit Kolben- oder Turbinentriebwerk handelt.	In den nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten OSD des Luftfahrzeugs sind besondere Kapitel des Theorieelements der Luftfahrzeugmustersausbildung für das betreffende Luftfahrzeugmuster definiert.										
Besondere Kapitel für nichtkonventionelle Luftfahrzeuge	In den nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten OSD des Luftfahrzeugs sind besondere Kapitel des Theorieelements der Luftfahrzeugmustersausbildung für das betreffende Luftfahrzeugmuster definiert.“										

(10) Anlage IV erhält folgende Fassung:

„Anlage IV

Module oder Teilmodule für Erfahrung und Grundwissen, die für die Verlängerung einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen nach Teil-66 erforderlich sind

A. Erforderliche Erfahrung

Tabelle A zeigt die Erfahrung (in Monaten), die für das Hinzufügen einer neuen Kategorie oder Unterkategorie zu einer bestehenden Teil-66-Lizenz erforderlich ist.

Die Anforderungen an die Erfahrung können um 50 % reduziert werden, wenn der Antragsteller einen für eine bestimmte Unterkategorie relevanten und genehmigten Teil-147-Grundlagenlehrgang abgeschlossen hat.

Tabelle A

Auf: Von:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.E	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1	L2	L3	L4	L5
A1	—	6	6	6	24	6	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A2	6	—	6	6	24	6	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A3	6	6	—	6	24	12	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
A4	6	6	6	—	24	12	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
B1.1	—	6	6	6	—	6	6	6	6	12	12	6	6	6	12	12	12

Auf: Von:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.E	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1	L2	L3	L4	L5
B1.2	6	—	6	6	24	—	6	24	6	24	12	—	—	—	12	12	12
B1.E	6	6	6	6	24	6	—	24	12	24	12	6	6	6	12	12	12
B1.3	6	6	—	6	6	6	6	—	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.4	6	6	6	—	24	6	12	24	—	24	12	6	6	6	12	12	12
B2	6	6	6	6	12	12	12	12	12	—	—	12	6	6	12	12	24
B2L	6	6	6	6	12	12	12	12	12	12	—	12	6	6	12	12	24
B3	6	—	6	6	24	6	12	24	12	24	12	—	—	—	12	12	12
L1	24	24	24	24	36	24	24	36	24	36	24	24	—	6 (*)	12 (*)	12 (*)	24
L2	24	12	24	24	36	12	12	36	24	36	24	12	—	—	12 (*)	12 (*)	24
L3	30	30	30	30	48	30	30	48	30	48	30	30	12 (*)	12 (*)	—	6 (*)	24
L4	30	30	30	30	48	30	30	48	30	48	30	30	12 (*)	12 (*)	—	—	24
L5	24	24	24	24	36	24	24	36	24	36	24	24	12 (*)	12 (*)	12 (*)	—	—

(*) Auch wenn die Anforderungen an die Erfahrung möglicherweise um 50 % reduziert wurden, ist eine Lizenz mit Einschränkungen nach Punkt 66.A.45 Buchstabe h Ziffer ii Nummer 3 zulässig.

B. Module oder Teilmodule für das erforderliche Grundwissen

Diese Tabelle gibt einen Überblick über die Prüfungen, die für die Aufnahme einer neuen (Unter)Kategorie in eine gemäß diesem Anhang erteilte AML erforderlich sind.

Die gemäß Anlage I und Anlage VII erstellten Lehrpläne setzen einen jeweils unterschiedlichen Kenntnisstand für die verschiedenen Lizenzkategorien innerhalb eines Moduls voraus, weshalb Lizenzinhaber für bestimmte Module zusätzliche Prüfungen ablegen müssen, wenn sie eine nach diesem Anhang erteilte AML auf eine weitere (Unter)Kategorie erweitern wollen. Zur Festlegung der noch fehlenden oder bereits auf einem niedrigeren Niveau bestandenen Themen muss das betreffende Modul analysiert werden.

Tabelle B

Auf Von	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.E	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
A1	Keine	16.	12.	12, 16.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 2, 8, 9.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 9.
A2	11, 15.	Keine	12, 15.	12.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 2, 8, 9.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 9.
A3	11, 17.	11, 16, 17.	Keine	16.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 2, 8, 9.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 9.
A4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Keine	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 9.	Alle außer 2, 8, 9.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 2L.	Alle außer 9.
B1.1	Keine	16.	12.	12, 16.	Keine	16.	18.	12.	12, 16.	4, 5, 13, 14.	4, 5, 13SQ, 14SQ	16.	12L.	12L.	8L ² , 12L.	8L ² , 12L.	9L.	10L.	8L ² , 9L, 11L, 12L.	8L ² , 10L, 11L, 12L.	8L ² , 10L, 11L, 12L.
B1.2	11, 15.	Keine	12, 15.	12.	11, 15.	Keine	18.	12, 15.	12.	4, 5, 13, 14.	4, 5, 13SQ, 14SQ	Keine	12L.	12L.	8L ¹ , 12L.	8L ¹ , 12L.	9L.	10L.	8L ¹ , 9L, 11L, 12L.	8L ¹ , 10L, 11L, 12L.	8L ¹ , 10L, 11L, 12L.
B1.E	11, 15.	11 ⁴ , 16	12, 15.	12, 16.	11, 15.	11 ⁴ , 16	Keine	12, 15.	12, 16.	4, 5, 13, 14.	4, 5, 13SQ, 14SQ	11 ⁴ , 16.	12L.	12L.	8L ³ , 12L.	8L ³ , 12L.	9L.	10L.	8L ³ , 9L, 11L, 12L.	8L ³ , 10L, 11L, 12L.	8L ³ , 10L, 11L, 12L.
B1.3	11, 17.	11, 16, 17.	Keine	16.	11, 17.	11, 16, 17.	11, 17, 18.	Keine	16.	4, 5, 13, 14.	4, 5, 13SQ, 14SQ	11, 16, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L ² , 12L.	7L, 8L ² , 12L.	9L.	10L.	8L ² , 9L, 11L, 12L.	8L ² , 10L, 11L, 12L.	8L ² , 10L, 11L, 12L.
B1.4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Keine	11, 15, 17.	11, 17.	11, 17, 18.	15.	Keine	4, 5, 13, 14.	4, 5, 13SQ, 14SQ	11, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L ¹ , 12L.	7L, 8L ¹ , 12L.	9L.	10L.	8L ¹ , 9L, 11L, 12L.	8L ¹ , 10L, 11L, 12L.	8L ¹ , 10L, 11L, 12L.

Auf Von	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.E	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
B2	7, 11, 15, 17.	7, 11, 16, 17.	7, 12, 15.	7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 11, 17, 18.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	Keine	Keine	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.	6, 7, [11 oder 12], [15, 16 oder 18], 17, 8L ⁸ , 10L, 11L
B2L	7, 11, 15, 17.	7, 11, 16, 17.	7, 12, 15.	7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 11, 17, 18.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	13SQ, 14SQ.	Keine	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L, 12LSQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 12LSQ.	5L, 7L, 8L, 12LSQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12LSQ.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L, 12L-SQ.	8L, 10L, 11L, 12LSQ.	6, 7, [11 oder 12], [15, 16 oder 18], 17, 8L ⁸ , 10L, 11L, 12LSQ
B3	11, 15.	11	12, 15.	12.	2, 3, 5, 8, 11, 15.	2, 3, 5, 8, 11.	2, 3, 5, 8, 11, 18.	2, 3, 5, 8, 12, 15.	2, 3, 5, 8, 12.	2, 3, 4, 5, 8, 13, 14.	2, 3, 4, 5, 8, 13SQ, 14SQ.	Keine	12L.	12L.	8L ¹ , 12L.	8L ¹ , 12L.	9L.	10L.	8L ¹ , 9L, 11L, 12L.	8L ¹ , 10L, 11L, 12L.	2, 3, 5, 8, [11 oder 12], 8L ¹ , 10L, 11L, 12L.

Auf Von	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.E	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
L1C	Alle	Keine	4L, 6L.	8L.	4L, 6L, 8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.	Alle außer 12L.											
L1	Alle	Keine	Keine	8L.	8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.	Alle außer 12L.											
L2C	Alle	Keine	4L, 6L.	Keine	4L, 6L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	Alle außer 8L und 12L.											
L2	Alle	Keine	Keine	Keine	Keine	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	Alle außer 8L und 12L.											
L3H	Alle	5L, 7L, 12L.	4L, 5L, 6L, 7L, 12L.	5L, 7L, 8L, 12L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12L.	Keine	10L.	8L, 11L, 12L.	8L, 10L, 11L, 12L.	Alle.											
L3G	Alle	5L, 7L, 12L.	4L, 5L, 6L, 7L, 12L.	5L, 7L, 8L, 12L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12L.	9L.	Keine	8L, 9L, 11L, 12L.	8L, 11L, 12L.	Alle außer 10L.											
L4H	Alle	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	Keine	10L.	Keine	10L.	Alle außer 8L, 11L und 12L.											

Auf Von	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.E	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5	
L4G	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	5L, 7L	4L, 5L, 6L, 7L	5L, 7L	4L, 5L, 6L, 7L	9L	Keine	9L	Keine	Alle außer 8L, 10L, 11L und 12L	
L5 ¹⁰	B1.1	Keine	Keine	12.	12.	Keine	16 ⁶ .	18.	12.	12, 16 ⁶ .	4, 5, 13.	4, 5, 13SQ.	16 ⁶ .	Keine	Keine	Keine	Keine	9L	Keine	9L	Keine	Keine
	B1.2	11.	Keine	12.	12.	11, 15.	Keine	18.	12, 15.	12.	4, 5, 13.	4, 5, 13SQ.	Keine	Keine	Keine	Keine	Keine	9L	Keine	9L	Keine	Keine
	B1.E	11.	Keine	12.	12.	11, 15.	11 ⁴ , 16 ⁶ .	Keine	12, 15.	12, 16 ⁶ .	4, 5, 13.	4, 5, 13SQ.	11 ⁴ , 16 ⁶ .	Keine	Keine	Keine	Keine	9L	Keine	9L	Keine	Keine
	B1.3	11.	11.	Keine	Keine	11, 17 ⁵ .	11, 16 ⁶ , 17 ⁵ .	11, 17 ⁵ , 18.	Keine	16 ⁶ .	4, 5, 13.	4, 5, 13SQ.	11, 16 ⁶ , 17 ⁵ .	7L	7L	7L	7L	9L	Keine	9L	Keine	Keine
	B1.4	11.	11.	Keine	Keine	11, 15, 17 ⁵ .	11, 17 ⁵ .	11, 17 ⁵ , 18.	15.	Keine	4, 5, 13.	4, 5, 13SQ.	11, 17 ⁵ .	7L	7L	7L	7L	9L	Keine	9L	Keine	Keine

Anmerkung: „Alle“ bezieht sich auf alle relevanten Elemente der in Anlage 1 Nummer 2 ‚Modularisierung‘ oder in Anlage VII Nummer 1 ‚Modularisierung‘ genannten Module für die Ziel(unter)kategorie (d. h. die (Unter)Kategorie in der Zeile ‚Auf‘).

SQ = abhängig von der Systemqualifikation.

- ¹: Ausgenommen Themen im Zusammenhang mit Kolbentriebwerken, bei einer Erweiterung ‚von B1.2‘ oder ‚von B3‘ sind auch die Themen im Zusammenhang mit Propellern ausgenommen.
- ²: Ausgenommen Themen im Zusammenhang mit Turbinentriebwerken, bei einer Erweiterung ‚von B1.1‘ sind auch die Themen im Zusammenhang mit Propellern ausgenommen.
- ³: Ausgenommen Themen im Zusammenhang mit Elektromotoren und Propellern.
- ⁴: Nur Teilmodul ‚11.10‘.
- ⁵: Nur Teilmodul ‚17.4‘.
- ⁶: Nur Teilmodul ‚16.12‘.
- ⁷: Die Module 12 und 18 können nicht zusammen gewählt werden.
- ⁸: Abhängig vom gewählten Modul [11 oder 12] und [15, 16 oder 18] müssen nur einige Themen von Modul 8L gewählt werden.
- ⁹: Jedes in den einzelnen Feldern angegebene (Unter)Modul muss auf dem in Anlage 1 Nummer 2 ‚Modularisierung‘ oder in Anlage VII Nummer 1 ‚Modularisierung‘ genannten Wissensstand entsprechend der Ziel(unter)kategorie (d. h. die (Unter)Kategorie in der Zeile ‚Auf‘) unterrichtet werden.
- ¹⁰: Die Zeile B1.x ist abhängig von der B1-Unterkategorie, auf deren Grundlage die L5-Lizenz erteilt wurde, zu verwenden (siehe Anlage VII Nummer 1 ‚Modularisierung‘).

- (11) Anlage V, EASA-Formblatt 19, wird wie folgt geändert:
 - a) Die erste Seite des EASA-Formblatts 19 erhält folgende Fassung:

„ANTRAG AUF ERTEILUNG/ÄNDERUNG/VERLÄNGERUNG DER TEIL-66-LIZENZ FÜR DIE INSTANDHALTUNG VON LUFTFAHRZEUGEN (AML)	EASA- FORMBLATT 19																																																																																			
ANGABEN ZUM ANTRAGSTELLER: Name: Anschrift: Tel.:E-Mail: Staatsangehörigkeit:Geburtsdatum und -ort:																																																																																				
ANGABEN ZU TEIL-66 AML (soweit zutreffend): Lizenznummer:Ausstellungsdatum:																																																																																				
ANGABEN ZUM ARBEITGEBER: Name: Anschrift: Referenz-Nr. der Genehmigung als Instandhaltungsorganisation: Tel.: Fax:																																																																																				
ANTRAG AUF: (Zutreffendes ankreuzen) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">Erteilung <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 33%;">Änderung <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 33%;">Verlängerung <input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border: none; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 2px;">(Unter)Kategorien</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">A</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B1</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B2</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B2L</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B3</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">C</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">L (siehe unten)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Flugzeug mit Turbinentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Flugzeug mit Kolbentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Flugzeug — elektrisch</td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Hubschrauber mit Turbinentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Hubschrauber mit Kolbentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Avionik</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td colspan="2" style="padding: 2px;">Siehe Systemberechtigungen unten</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 t und weniger</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Erteilung <input type="checkbox"/>	Änderung <input type="checkbox"/>	Verlängerung <input type="checkbox"/>	(Unter)Kategorien	A	B1	B2	B2L	B3	C	L (siehe unten)	Flugzeug mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Flugzeug mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Flugzeug — elektrisch		<input type="checkbox"/>						Hubschrauber mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Hubschrauber mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Avionik			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Siehe Systemberechtigungen unten		Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 t und weniger					<input type="checkbox"/>			Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge						<input type="checkbox"/>		Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge						<input type="checkbox"/>	
Erteilung <input type="checkbox"/>	Änderung <input type="checkbox"/>	Verlängerung <input type="checkbox"/>																																																																																		
(Unter)Kategorien	A	B1	B2	B2L	B3	C	L (siehe unten)																																																																													
Flugzeug mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																		
Flugzeug mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																		
Flugzeug — elektrisch		<input type="checkbox"/>																																																																																		
Hubschrauber mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																		
Hubschrauber mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																		
Avionik			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Siehe Systemberechtigungen unten																																																																														
Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 t und weniger					<input type="checkbox"/>																																																																															
Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge						<input type="checkbox"/>																																																																														
Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge						<input type="checkbox"/>																																																																														

Systemberechtigungen für die B2L-Lizenz:

1. Flugregelung

2. Instrumente

3. KOM/NAV

4. Überwachung

5. Luftfahrzeugzellensysteme

Unterkategorien der L-Lizenz:

L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise

L1: Segelflugzeuge

L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise

L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge

L3H: Heißluftballone

L3G: Gasballone

L4H: Gasballone

L4H: Heißluft-Luftschiffe

L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe

L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2

Mustereintragungen/Berechtigungseintragung/Aufhebung von Einschränkungen (sofern zutreffend):
“

b) Das Formblatt „EASA-Formblatt 19 Ausgabe 5“ erhält jetzt die Bezeichnung „EASA-Formblatt 19 Ausgabe 6“.

(12) Anlage VI, EASA-Formblatt 26, wird wie folgt geändert:

(a) Das Formblatt „EASA-Formblatt 26 Ausgabe 6“ erhält jetzt die Bezeichnung „EASA-Formblatt 26 Ausgabe 7“.

(b) Abschnitt IX. „Teil-66 KATEGORIEN“ erhält folgende Fassung:

„IX. Teil-66 KATEGORIEN

GÜLTIGKEIT	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Flugzeug mit Turbintriebwerk			n. z.		n. z.	n. z.	n. z.
Flugzeug mit Kolbtriebwerk			n. z.		n. z.	n. z.	n. z.
Flugzeuge mit Elektromotor	n. z.		n. z.		n. z.	n. z.	n. z.
Hubschrauber mit Turbintriebwerk			n. z.		n. z.	n. z.	n. z.
Hubschrauber mit Kolbtriebwerk			n. z.		n. z.	n. z.	n. z.
Avionik	n. z.	n. z.			n. z.	n. z.	n. z.

Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge	n. z.					
Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge	n. z.					
Segelflugzeuge, Motorsegler, ELA1-Flugzeuge, Ballone und Luftschiffe	n. z.	n. z.	n. z.	n. z.		n. z.
Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und weniger“	n. z.	n. z.	n. z.		n. z.	n. z.“

- c) Das Formblatt „EASA-Formblatt 26 Ausgabe 5“ erhält jetzt die Bezeichnung „EASA-Formblatt 26 Ausgabe 7“.

—

ANHANG IV

Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

- (1) In der Tabelle in Anlage I wird zwischen der Zeile für die Unterkategorie B1.2 und der Zeile für die Unterkategorie B1.3 folgende Zeile eingefügt:

„B1.E	2 000	50-60“
-------	-------	--------

- (2) Anlage II, EASA-Formblatt 11, wird wie folgt geändert:

- (a) Das Formblatt „EASA-Formblatt 11 Ausgabe 6“ erhält jetzt die Bezeichnung „EASA-Formblatt 11 Ausgabe 7“.
 (b) Die zweite Seite des Formblatts erhält folgende Fassung:

— Seite 2 von 2

„GENEHMIGUNGSVERZEICHNIS DER AUSBILDUNGS- UND PRÜFUNGSORGANISATION FÜR INSTANDHALTUNGSPERSONAL

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*).147.[XXXX].

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES UNTERNEHMENS]

KLASSE	LIZENSKATEGORI E	EINSCHRÄNKUNG	
GRUNDLAGEN(**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	FLUGZEUGE MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TB1.2 (**)	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
		TB1.E (**)	FLUGZEUGE MIT ELEKTROMOTOR MIT EINER HÖCHSTZULÄSSIGEN STARTMASSE (MTOM) VON 5 700 KG UND WENIGER(**)
		TB1.3 (**)	HUBSCHRAUBER MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TB1.4 (**)	HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	AVIONIK (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	AVIONIK (Systemberechtigungen angeben) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	NICHT DRUCKBELÜFTETE FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK MIT EINER HÖCHSTZULÄSSIGEN STARTMASSE (MTOM) VON 2 000 KG UND WENIGER(**)
	A (**)	TA.1 (**)	FLUGZEUGE MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TA.2 (**)	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
TA.3 (**)		HUBSCHRAUBER MIT TURBINENTRIEBWERK (**)	
TA.4 (**)		HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK (**)	
L (**) (Nur Prüfung)	TL (**)	DIE JEWEILIGE UNTERKATEGORIE DER LIZENZ ANGEBEN (**)	
MUSTER/AUFGABEN(**)	C (**)	T4 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	A (**)	T3 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)

Dieses Genehmigungsverzeichnis ist auf die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des Handbuchs der Ausbildungsorganisation für Instandhaltungspersonal aufgeführten Ausbildungen und Prüfungen beschränkt.

Referenz des Handbuchs der Ausbildungsorganisation für Instandhaltungspersonal:
.....

Datum der Erstausstellung:
.....

Datum der letzten genehmigten Revision: Revisionsnummer:
.....

Unterschrift:

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

- (3) In Anlange III Nummer 2 erhält der zweite Absatz folgende Fassung:
„In der Urkunde ist die in dem Lehrgang behandelte Kombination aus Luftfahrzeugzelle und Triebwerk (oder Antrieb) anzugeben.“



ANHANG V

Anhang Vb (Teil-ML) [der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014] wird wie folgt geändert:

(1) Punkt ML.1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Gemäß Artikel 3 Absatz 2 gilt dieser Anhang (Teil-ML) für folgende andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen sind:

1. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 730 kg oder weniger,
2. Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von 1 200 kg oder weniger, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind,
3. sonstige ELA2-Luftfahrzeuge,
4. nichtkonventionelle Luftfahrzeuge mit einer MTOM von:
 - i) 1 200 kg oder weniger, sofern die Luftfahrzeuge ohne horizontale Fortbewegung schweben können, oder
 - ii) 2 730 kg oder weniger für andere als die unter Ziffer i genannten.“

(2) Punkt ML.A.302 Buchstabe d wird wie folgt geändert:

(i) Nummer 2 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) bei Flugzeugen, abhängig vom Luftfahrzeugantrieb:

- i) Funktionsprüfungen von Leistung und Drehzahl (RPM), Magnetzündern, Kraftstoff- und Öldruck, Triebwerkstemperaturen;
- ii) bei Triebwerken mit automatischer Triebwerkssteuerung das veröffentlichte Verfahren für den Prüflauf;
- iii) bei Motoren mit Trockensumpfschmierung, Motoren mit Turboladern und flüssigkeitsgekühlten Motoren Funktionsprüfung auf Anzeichen von Störungen des Flüssigkeitskreislaufs;
- iv) in Bezug auf andere Antriebe als Kolbenriebwerke die Instandhaltungsaufgaben wie in dem vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung des Flugzeugs ausgestellten Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;“

(ii) Der letzte Absatz erhält folgende Fassung:

„Solange dieser Anhang kein Mindestinspektionsprogramm für andere Luftfahrzeuge als Flugzeuge, Segelflugzeuge und Ballone enthält, wird deren Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm auf der Grundlage der vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Buchstabe c Nummer 2 Buchstabe b festgelegt.“

(3) In Anlage III werden die folgenden Buchstaben ca und cb eingefügt:

„ca) Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten am Antrieb, die die Demontage von Triebwerken, Hauptbatterien oder Brennstoffzellen erfordern, nicht jedoch deren Ausbau aus dem Luftfahrzeug und deren Wiedereinbau (einschließlich Einbau- und Ausbau der Triebwerksaufhängung).

cb) Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an mit dem Antrieb verbundenen Hochdruckbehältern und Komponenten von Hochdruckleitungen/-systemen.“

ANHANG VI

Anhang Vd (Teil-CAO) [der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014] wird wie folgt geändert:

(1) Punkt CAO.A.020 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

- „1. Für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von mehr als 2 730 kg und für Hubschrauber, die über eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 1 200 kg verfügen oder für mehr als vier Insassen zugelassen sind, und für andere Luftfahrzeuge als ELA2 muss im Arbeitsumfang das jeweilige Luftfahrzeugmuster angegeben werden. Änderungen an diesem Arbeitsumfang müssen von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO.A.105 Buchstabe a und Punkt CAO.B.065 Buchstabe a genehmigt werden.
2. Für andere Triebwerke als Kolbenriebwerke oder Elektromotoren müssen im Arbeitsumfang der Triebwerks-hersteller oder die Gruppe, die Serie oder das Muster oder die Instandhaltungsaufgaben angegeben werden. Änderungen an diesem Arbeitsumfang müssen von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO.A.105 Buchstabe a und Punkt CAO.B.065 Buchstabe a genehmigt werden.
3. Eine CAO, bei der nur eine Person sowohl für die Planung als auch für die Ausführung aller Instandhaltungs-aufgaben zuständig ist, darf keine Rechte innehaben für die Instandhaltung von:
 - a) Flugzeugen, Hubschraubern und anderen Luftfahrzeugen als ELA2, wenn es sich bei ihrem Antrieb nicht um Elektromotoren oder Kolbenriebwerke handelt (im Falle von Organisationen mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge);
 - b) Hubschraubern mit mehr als einem Kolbenriebwerk (im Fall von Organisationen mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge);
 - c) vollständigen Triebwerken, ausgenommen Kolbenriebwerken mit einer Ausgangsleistung von unter 450 PS oder Elektromotoren (im Falle von Organisationen mit Berechtigungen für Triebwerke).“

b) In Nummer 4 erhalten die Ziffern xxi und xxii folgende Fassung:

- „xxi) C21: Wasserballast,
xxii) C22: Antriebssteigerung,“

c) In Nummer 4 wird die Ziffer xxiii angefügt:

- „xxiii) C23: Sonstige.“

(2) Punkt CAO.A.105 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) Um der zuständigen Behörde die Feststellung zu ermöglichen, dass die Bestimmungen dieses Anhangs weiterhin erfüllt werden, muss die CAO die zuständige Behörde von Vorhaben zur Durchführung einer der folgenden Änderungen unterrichten, bevor solche Änderungen stattfinden:
1. Änderungen, die sich auf die Angaben in der Bescheinigung über die Genehmigung gemäß Anlage I und die Genehmigungsbedingungen dieses Anhangs auswirken,
 2. Änderungen der in Punkt CAO.A.035 Buchstaben a und b genannten Personen,
 3. Änderungen der Luftfahrzeugmuster, die in den in Punkt CAO.A.020 Buchstabe a Nummer 1 genannten Arbeitsumfang fallen, bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von mehr als 2 730 kg, bei Hubschraubern, die über eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 1 200 kg verfügen oder für mehr als vier Insassen zugelassen sind, und für andere Luftfahrzeuge als ELA2;
 4. Änderungen des Arbeitsumfangs gemäß Punkt CAO.A.020 Buchstabe a Nummer 2 bei anderen Triebwerken als Kolbenriebwerke oder Elektromotoren,
 5. Änderungen des in Buchstabe b festgelegten Kontrollverfahrens.“

(3) Anlage I wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

- „c) Eine Berechtigung für Triebwerke (Turbinentriebwerke, Kolbenriebwerke, Elektromotoren oder andere) bedeutet, dass die CAO Instandhaltung am nicht eingebauten Triebwerk und an Komponenten des Triebwerks in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Triebwerks oder, wenn die zuständige Behörde dem zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten in das Triebwerk eingebaut sind. Dessen

ungeachtet können CAO mit Berechtigung für Triebwerke eine Komponente vorübergehend für Instandhaltungszwecke ausbauen, um die Zugänglichkeit zu dieser Komponente zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzliche Instandhaltung erforderlich macht, die nicht unter die Anforderungen von Buchstabe c fällt. Eine CAO mit Berechtigung für Triebwerke darf vorbehaltlich des im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten und von der zuständigen Behörde zu genehmigenden Kontrollverfahrens eine Instandhaltung an einem eingebauten Triebwerk während der ‚Base Maintenance‘ und der ‚Line Maintenance‘ durchführen.“

- b) Das Formblatt „EASA-Formblatt 3-CAO Ausgabe 1“ erhält jetzt die Bezeichnung „EASA-Formblatt 3-CAO Ausgabe 2“.
- c) Die zweite Seite des Formblatts erhält folgende Fassung:

— Seite 2 von 2

**„GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN FÜR KOMBINIERTE
LUFTTÜCHTIGKEITSORGANISATIONEN**

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*).CAO.XXXX

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES UNTERNEHMENS]

KLASSE	KATEGORIE	RECHTE(***)
LUFTFAHRZEUGE(**)	Flugzeuge — andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge(**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 2 730 kg(**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Hubschrauber — andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 1 200 kg, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung

	Luftschiffe (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Ballone (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Segelflugzeuge (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Sonstige Luftfahrzeuge (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
KOMPONENTEN (**)	Vollständige Turbinentriebwerke (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung
	Vollständige Kolbentriebwerke (**)	
	Elektromotoren (**)	
	Sonstige Triebwerke/Antriebe (**)	
	Komponenten, ausgenommen vollständige Triebwerke(**)	
SPEZIELLE LEISTUNGEN (**)	Zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) (**)	<input type="checkbox"/> NDT

BESCHRÄNKUNGEN

(Nur auszufüllen bei Organisationen mit einer Berechtigung für bestimmte Luftfahrzeuge (siehe CAO.A.20 Buchstabe a Nummer 3) oder vollständige Triebwerke, bei denen nur eine Person sowohl für die Planung als auch für die Ausführung aller Instandhaltungsaufgaben zuständig ist)

Folgende Instandhaltung ist vom Arbeitsumfang ausgenommen (***):

- Instandhaltung von Flugzeugen, Hubschraubern und anderen Luftfahrzeugen als ELA2, wenn es sich bei ihrem Antrieb nicht um Elektromotoren oder Kolbenriebwerke handelt;
- Instandhaltung von Hubschraubern mit mehr als einem Kolbenriebwerk; und
- Instandhaltung vollständiger Triebwerke außer Kolbenriebwerken mit einer Ausgangsleistung von weniger als 450 PS oder Elektromotoren.

Liste der Organisationen, die gemäß einem Qualitätssicherungssystem arbeiten (***)

Diese Genehmigungsbedingungen sind beschränkt auf die Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie die Tätigkeiten, die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des genehmigten kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs aufgeführt sind.

Referenz des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs:

Datum der Erstaussstellung des Handbuchs:

Datum der letzten genehmigten Revision:

Revisionsnummer:

Unterschrift:

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

(*) oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Nichtzutreffendes streichen, falls die Organisation nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.

(***) Soweit zutreffend ausfüllen.

EASA-Formblatt 3-CAO Ausgabe 2.“



2025/113

24.1.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/113 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

über das Format für die Übermittlung der Informationen der Mitgliedstaaten über die Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/896/EU

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 376)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 21 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie 2012/18/EU (im Folgenden „Richtlinie“) müssen die Mitgliedstaaten bis zum 30. September 2019 und danach alle vier Jahre unter Verwendung des speziellen Formulars im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/896/EU der Kommission ⁽²⁾ Bericht über die Umsetzung der Richtlinie erstatten.
- (2) Die Kommission hat ein spezielles Formular im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/896/EU entwickelt, in dem festgelegt ist, welche Informationen die Mitgliedstaaten für die Berichterstattung über die Umsetzung der Richtlinie bereitstellen müssen.
- (3) Die Analyse des ersten Berichtszeitraums, der sich auf den Zeitraum vom 1. Juni 2015 bis zum 31. Dezember 2018 erstreckte, hat gezeigt, dass das von den Mitgliedstaaten verwendete spezielle Formular gestrafft werden sollte, um die Genauigkeit und Vergleichbarkeit der bereitgestellten Informationen zu maximieren, damit die Kommission die Wirksamkeit der Verhütung von Industrieunfällen besser bewerten und der Öffentlichkeit relevantere Informationen zur Verfügung stellen kann. Um diese Ziele zu erreichen, sollte das spezielle Formular aktualisiert und der Durchführungsbeschluss 2014/896/EU entsprechend geändert werden.
- (4) Der nächste Berichtszeitraum auf der Grundlage dieses aktualisierten Formulars sollte sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2026 erstrecken. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission diese Informationen vor dem 30. September 2027 übermitteln.
- (5) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 27 der Richtlinie 2012/18/EU eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten verwenden zur Übermittlung der Informationen über die Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU gemäß Artikel 21 Absatz 2 der genannten Richtlinie das Berichtsformular im Anhang dieses Beschlusses ⁽³⁾.

⁽¹⁾ ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/18/oj>.

⁽²⁾ Durchführungsbeschluss 2014/896/EU der Kommission vom 10. Dezember 2014 über das Format für die Übermittlung der Informationen der Mitgliedstaaten über die Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 9335) (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2014/896/oj).

⁽³⁾ Auch zugänglich über die folgende Website der Europäischen Kommission: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>.

Artikel 2

Der Durchführungsbeschluss 2014/896/EU wird mit Wirkung vom 31. Dezember 2026 aufgehoben.

Bezüge auf den aufgehobenen Beschluss gelten als Bezüge auf den vorliegenden Beschluss.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt ab dem 1. Januar 2027.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 23. Januar 2025

Für die Kommission
Jessika ROSWALL
Mitglied der Kommission

ANHANG

Formular für die Übermittlung von Daten durch die Mitgliedstaaten für die Berichterstattung gemäß Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie 2012/18/EU

1.	ALLGEMEINE ANGABEN		
1.1	Geben Sie an, wann die Angaben zu den Betrieben in Bezug auf ihre Aufnahme in die eSPIRS-Datenbank zuletzt aktualisiert wurden.		
	Datum von eSPIRS (JJ/MM/TT):		
Freitextfeld für Überlegungen der Mitgliedstaaten zu diesem Thema (höchstens 6 000 Wörter)			
2.	SICHERHEITSBERICHTE (ARTIKEL 10 DER RICHTLINIE 2012/18/EU)		Berichtszeitraum
2.1	Haben alle Betriebe der oberen Klasse, für die dies während des Berichtszeitraums Pflicht war, einen Sicherheitsbericht übermittelt? Falls nein, machen Sie bitte folgende Angaben:		
	2.1.1	Wie viele Betriebe der oberen Klasse haben am Ende des Berichtszeitraums keinen Sicherheitsbericht erstellt, obwohl sie dazu verpflichtet sind (Anzahl der Betriebe)?	
2.2	Wurden alle Sicherheitsberichte von Betrieben der oberen Klasse, für die dies während des Berichtszeitraums Pflicht war, im Laufe der vorangegangenen fünf Jahre aktualisiert? Falls nein, machen Sie bitte folgende Angaben:		
	2.2.1	Wie viele Betriebe der oberen Klasse, für die dies während des Berichtszeitraums Pflicht war, haben ihre Sicherheitsberichte bis zum Ende des Berichtszeitraums nicht innerhalb dieser fünf Jahre aktualisiert (Anzahl der Betriebe)?	
Freitextfeld für Überlegungen der Mitgliedstaaten zu diesem Thema (höchstens 6 000 Wörter)			

3.	NOTFALLPLÄNE (ARTIKEL 12 DER RICHTLINIE 2012/18/EU)	Berichtszeitraum
3.1	Wie viele Betriebe der oberen Klasse haben keinen externen Notfallplan, obwohl sie dazu verpflichtet sind (Anzahl der Betriebe am Ende des Berichtszeitraums, ausgenommen die unter Eintrag 3.2 gemeldeten Betriebe)?	
3.2	Für wie viele Betriebe der oberen Klasse haben die Behörden entschieden, dass kein externer Notfallplan erstellt werden muss (Anzahl der Betriebe am Ende des Berichtszeitraums, ausgenommen die unter Eintrag 3.1 gemeldeten Betriebe)?	
3.3	Wurden in den letzten drei Jahren vor dem Ende des Berichtszeitraums externe Notfallpläne für alle Betriebe der oberen Klasse erprobt? Wenn nein, in wie vielen Fällen wurde der externe Notfallplan nicht erprobt (Anzahl der Fälle)?	
Freitextfeld für Überlegungen der Mitgliedstaaten zu diesem Thema (höchstens 6 000 Wörter)		
4.	UNTERRICHTUNG ÜBER SICHERHEITSMABNAHMEN (ARTIKEL 14 UND ANHANG V DER RICHTLINIE 2012/18/EU)	Berichtsjahr
4.1	Wurde die Öffentlichkeit in den letzten fünf Jahren vor dem Ende des Berichtszeitraums für alle Betriebe der oberen Klasse gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2012/18/EU aktiv über die Sicherheitsmaßnahmen und das richtige Verhalten im Fall eines schweren Unfalls unterrichtet? Wenn nein, für wie viele Betriebe der oberen Klasse war dies nicht der Fall?	

4.2	Wie viele Betriebe gelten über den Berichtszeitraum als Betriebe mit einem Unfallpotenzial grenzüberschreitenden Ausmaßes (Anzahl der Betriebe)?				
Freitextfeld für Überlegungen der Mitgliedstaaten zu diesem Thema (höchstens 6 000 Wörter)					
5.	INSPEKTIONEN (ARTIKEL 20 DER RICHTLINIE 2012/18/EU)	Berichtszeitraum			
		Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	Jahr 4
5.1	Wie viele Betriebe der unteren Klasse, bei denen Inspektionen (gemäß Artikel 20 Absätze 4, 6 und 8 der Richtlinie 2012/18/EU) durchzuführen sind, wurden im Berichtszeitraum nicht überprüft (Anzahl der Betriebe)?				
5.2	Wie viele Betriebe der oberen Klasse, bei denen Inspektionen (gemäß Artikel 20 Absätze 4, 6 und 8 der Richtlinie 2012/18/EU) durchzuführen sind, wurden im Berichtszeitraum nicht überprüft (Anzahl der Betriebe)?				
Freitextfeld für Überlegungen der Mitgliedstaaten zu diesem Thema (höchstens 6 000 Wörter)					
6.	VERBOT DER WEITERFÜHRUNG, SANKTIONEN UND ANDERE ZWANGSMITTEL (ARTIKEL 19 UND 28 DER RICHTLINIE 2012/18/EU)	Berichtszeitraum			
6.1	Für wie viele Betriebe, Anlagen oder Lager oder Teile davon wurde die Weiterführung oder Inbetriebnahme im Berichtszeitraum verboten (Anzahl der Betriebe)?				
Freitextfeld für Überlegungen der Mitgliedstaaten zu diesem Thema (höchstens 6 000 Wörter)					

7.	SONSTIGE FAKULTATIVE ANGABEN		
7.1	Soweit relevant, alle Rechtsvorschriften (z. B. allgemein verbindliche Vorschriften usw.), die den Seveso-Bestimmungen ähneln (hinsichtlich der Mitteilung von Tätigkeiten, Anforderungen an das Sicherheitsmanagement, Sicherheitsberichte, Unterrichtung der Öffentlichkeit, Notfallplanung und Inspektionen) und die auf nicht unter die Richtlinie 2012/18/EU fallende Anlagen und Tätigkeiten (wie Pipelines, Häfen, Rangierbahnhöfe, Offshore-Anlagen, Erdgasexploration, Gewinnung von Mineralien und Kohlenwasserstoffen usw.) angewendet werden, sowie einschlägige bewährte Verfahren. (Freitextfeld)		
	7.1.1	Für Pipelines (Freitextfeld):	
	7.1.2	Für Rangierbahnhöfe (Freitextfeld):	
	7.1.3	Für Häfen (Freitextfeld):	
	7.1.4	Für zeitlich begrenzte Lagerung (Freitextfeld):	
	7.1.5	Für Offshore-Anlagen, einschl. Vergasungsplattformen (Freitextfeld):	
	7.1.6	Für Erdgasexploration (Freitextfeld):	
	7.1.7	Für Gewinnung von Mineralen und Kohlenwasserstoffen (Freitextfeld):	
	7.1.8	Für böswillige Handlungen (Freitextfeld):	
	7.1.9	Für Batterien (Freitextfeld):	
	7.1.10	Für Flughäfen (Freitextfeld):	
	7.1.11	Für Wasserstoff (Freitextfeld):	

	7.1.12	Für Cybersicherheit und industrielle Sicherheit (Freitextfeld):	
	7.1.13	Sonstige (Freitextfeld):	
7.2	Anmerkungen zu den Folgen unterschiedlicher Bestimmungen für Betriebe der oberen Klasse und Betriebe der unteren Klasse:		
7.3	Anmerkungen zur Qualität und verschiedenen Aspekten der Umsetzung (einschl. Domino-Effekte, Sicherheitsberichte, Notfallpläne, Flächennutzungsplanung, Sicherheitsmaßnahmen, Inspektionen, Verbote/Sanktionen und Zugang zu Gerichten):		
7.4	Anmerkungen zu den Herausforderungen bei der Umsetzung:		
7.5	Wie werden die gewonnenen Erkenntnisse verbreitet (Freitext, URL usw.)?		
7.6	Anmerkungen zur Unterstützung der Umsetzung durch die Europäische Kommission:		



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/114 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

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

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern⁽¹⁾ (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 18,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Geltende Maßnahmen

- (1) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission⁽²⁾ (im Folgenden „ursprüngliche Verordnung“) führte die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China ein (im Folgenden „VR China“ oder „das betroffene Land“ oder „China“). Die derzeit geltenden Ausgleichszölle liegen zwischen 3,9 % und 17,2 % (im Folgenden „ursprüngliche Maßnahmen“). Die Untersuchung, die zur Einführung der ursprünglichen Maßnahmen führte, wird im Folgenden als „Ausgangsuntersuchung“ bezeichnet.
- (2) Nach dem Urteil des Gerichts in der Rechtssache T-243/19 wurden die Ausgleichszölle in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd im März 2023 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/610 der Kommission⁽³⁾ wieder eingeführt. Der wieder eingeführte Zoll wurde in derselben Höhe wie in der ursprünglichen Verordnung festgesetzt. Somit handelt es sich bei den derzeit geltenden Ausgleichszollsätzen um diejenigen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 festgelegt wurden.
- (3) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission⁽⁴⁾ führte die Kommission außerdem endgültige Antidumpingmaßnahmen auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in China ein. Die derzeit geltenden Antidumpingzölle liegen zwischen 9,9 % und 70,1 %.

1.2. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

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

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj>.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2023/610 der Kommission vom 17. März 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd infolge des Urteils des Gerichts in der Rechtssache T-243/19 (ABl. L 80 vom 20.3.2023, S. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

⁽⁵⁾ Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Antisubventionsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, C/2024/798, 17.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj>).

- (5) Die Kommission leitete die Untersuchung im Anschluss an einen Überprüfungsantrag ein, der am 16. Oktober 2023 vom Verband der europäischen Fahrradhersteller (im Folgenden „Antrag“ und „Antragsteller“) im Namen des Wirtschaftszweigs der Union für Elektrofahrräder im Sinne des Artikels 10 Absatz 6 der Grundverordnung eingereicht wurde. Der Antrag enthielt Nachweise für die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung und erneuten Auftretens der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, die ausreichten, um die Einleitung der Untersuchung zu rechtfertigen.
- (6) Vor der Einleitung der Überprüfung unterrichtete die Kommission die Regierung Chinas (im Folgenden „chinesische Regierung“) ⁽⁶⁾ über den Eingang eines ordnungsgemäß begründeten Antrags und lud die chinesische Regierung zu Konsultationen gemäß Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung ein. Die chinesische Regierung antwortete nicht und Konsultationen fanden daher nicht statt.

1.3. Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum

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

1.4. Interessierte Parteien

- (8) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um bei der Untersuchung mitzuarbeiten. Ferner unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, alle ihr bekannten Unionshersteller, die ihr bekannten Hersteller in der VR China sowie die Behörden der VR China, die ihr bekannten Einführer und Verwender sowie die bekanntermaßen betroffenen Verbände über die Einleitung der Auslaufüberprüfung und bat sie um ihre Mitarbeit.
- (9) Die interessierten Parteien hatten Gelegenheit, zur Einleitung der Auslaufüberprüfung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder die Anhörungsbeauftragte für Handelsverfahren zu beantragen. Es meldete sich eine Ad-hoc-Gruppe im Namen von acht Unternehmen in der Union, die aus China und anderen Drittländern eingeführte Elektrofahrradbauteile montieren, und übermittelte Stellungnahmen. Diese Stellungnahmen betrafen nicht die Einleitung als solche und werden in Abschnitt 6 zum Unionsinteresse behandelt. Diese Gruppe beantragte zudem eine Anhörung mit der Kommission, die am 30. April 2024 stattfand.

1.5. Stichprobenverfahren

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

1.5.1. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (11) In der Einleitungsbekanntmachung teilte die Kommission ihre Entscheidung mit, die Untersuchung anhand einer Stichprobe auf eine vertretbare Zahl von Unionsherstellern zu beschränken. Die Kommission bildete die Stichprobe auf der Grundlage der größten repräsentativen Produktionsmenge, die in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte.
- (12) Im Einklang mit Artikel 27 der Grundverordnung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, zu der vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen zur vorläufigen Stichprobe ein. Die Stichprobe wurde als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.

1.5.2. Bildung einer Stichprobe der Einführer

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

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

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

- (15) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle bekannten Hersteller in der VR China um Vorlage der in der Einleitungsbeurteilung genannten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der Volksrepublik China bei der Europäischen Union, etwaige andere Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit bei der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (16) Nur zwei ausführende Hersteller aus der Volksrepublik China übermittelten eine Antwort auf das Stichprobenverfahren, weshalb ein Stichprobenverfahren nicht für notwendig erachtet wurde. Auf diese beiden Unternehmen entfielen jedoch zusammen weniger als 0,1 % der chinesischen Elektrofahrradindustrie im Hinblick auf i) die Ausfuhren in die Union, ii) die Inlandsverkäufe und iii) die chinesische Produktionskapazität im Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass diese beiden Unternehmen für die Zwecke der Auslaufüberprüfung nicht als repräsentativ für die chinesische Elektrofahrradindustrie angesehen werden konnten und dass ihre unternehmensspezifischen Informationen nicht als Grundlage für repräsentative Feststellungen zu allen Ausfuhren aus der VR China in die Union herangezogen werden konnten.
- (17) Dementsprechend gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Mitarbeit der Hersteller von Elektrofahrrädern in der VR China nicht ausreichte, um repräsentative Feststellungen zu treffen, und unterrichtete die beiden Unternehmen sowie die Behörden der Volksrepublik China darüber, dass die Kommission beabsichtigte, Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden und ihre Feststellungen zum Anhalten oder erneuten Auftreten der Subvention und der Schädigung in Bezug auf die Einfuhren aus der Volksrepublik China auf die verfügbaren Informationen zu stützen.

1.6. **Fragebogenantworten und Kontrollbesuche**

- (18) Die Kommission forderte die beiden Unternehmen, die eine Antwort auf das Stichprobenverfahren übermittelt hatten, auf, sich mit den Kommissionsdienststellen in Verbindung zu setzen, falls sie beabsichtigten, trotz ihrer mangelnden Repräsentativität für die Elektrofahrradindustrie in der VR China einen Fragebogen auszufüllen (siehe oben). Bei Einleitung der Untersuchung stand der Fragebogen in dem zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien bestimmten Dossier und auf der Website der GD Handel zur Verfügung. Es wurde keine Antwort auf den Fragebogen übermittelt.
- (19) Am 12. Februar 2024 übermittelte die Kommission der Regierung Chinas (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen. Die chinesische Regierung wurde ferner aufgefordert, spezifische Fragebögen an i) die Chinese Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinosure“), ii) die Hersteller und Vertriebsunternehmen von Motoren, Akkumulatoren sowie anderen Teilen und Komponenten von Elektrofahrrädern und iii) die Banken und anderen Finanzinstitute, die dem betroffenen Wirtschaftszweig nach Kenntnis der chinesischen Regierung Darlehen gewährt haben, weiterzuleiten.
- (20) Die Kommission erhielt keine Antworten auf die genannten Fragebögen. Dementsprechend teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit Verbalnote vom 5. April 2024 mit, dass sie beabsichtigte, im Hinblick auf die in dem an die chinesische Regierung versandten Fragebogen angeforderten Informationen Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden, und forderte die chinesische Regierung auf, dazu Stellung zu nehmen. Es gingen keine Stellungnahmen ein.
- (21) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie zur Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und Schädigung sowie zur Ermittlung des Unionsinteresses benötigte, und überprüfte sie. Bei folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 26 der Grundverordnung durchgeführt:

Unionshersteller

- Cube Bikes, Deutschland,
- Accell Hunland, Ungarn,
- Cross, Bulgarien.

1.7. **Unterrichtung**

- (22) Am 25. Oktober 2024 erfolgte seitens der Kommission die Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, aufgrund derer die geltenden Ausgleichszölle aufrechterhalten werden sollten. Allen Parteien wurde eine Frist eingeräumt, innerhalb derer sie zur Unterrichtung Stellung nehmen konnten.
- (23) Mehrere interessierte Parteien übermittelten Stellungnahmen, die von der Kommission berücksichtigt und in den Abschnitten 2.3, 3.9 und 6 behandelt wurden. Eine Partei, die einen entsprechenden Antrag stellte, wurde gehört.

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

2.1. **Überprüfte Ware**

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

2.2. **Betroffene Ware**

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

2.3. **Gleichartige Ware**

- (26) Die im Rahmen der Auslaufüberprüfung durchgeführte Untersuchung bestätigte die in der Ausgangsuntersuchung getroffene Feststellung, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:
- die betroffene Ware bei der Ausfuhr in die Union;
 - die in der Volksrepublik China hergestellte und auf dem Inlandsmarkt der Volksrepublik China verkaufte überprüfte Ware;
 - die von den ausführenden Herstellern hergestellte und in die übrige Welt verkaufte überprüfte Ware und
 - die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und verkaufte überprüfte Ware.
- (27) Sie werden daher als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Grundverordnung betrachtet.
- (28) Nach der Unterrichtung brachte eine Partei vor, die Kommission solle festlegen, dass die von den befreiten Einführern und/oder von befreiten ausländischen Ausführern gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1279 der Kommission⁽⁷⁾ eingeführten Teile nicht als betroffene Ware angesehen werden sollten. Dieser Partei zufolge sollte klargestellt werden, dass Teile der betroffenen Ware, die für die betroffene Ware verwendet werden sollen, keinen Ausgleichszöllen unterliegen, wenn sie getrennt eingeführt werden.
- (29) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass eine solche Klarstellung nicht gerechtfertigt war, da Teile nicht unter die Maßnahmen fallen, die Gegenstand dieser Überprüfung sind. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

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

3. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS DER SUBVENTIONIERUNG

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

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

- (31) Am 12. Februar 2024 übermittelte die Kommission der Regierung Chinas (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen. Die chinesische Regierung wurde ferner aufgefordert, spezifische Fragebögen an i) die Chinese Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinosure“), ii) die Hersteller und Vertriebsunternehmen von Motoren, Akkumulatoren sowie anderen Teilen und Komponenten von Elektrofahrrädern und iii) die Banken und anderen Finanzinstitute, die dem betroffenen Wirtschaftszweig nach Kenntnis der chinesischen Regierung Darlehen gewährt haben, weiterzuleiten.
- (32) Die Kommission erhielt keine Antworten auf die genannten Fragebögen. Dementsprechend teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit Verbalnote vom 5. April 2024 mit, dass sie beabsichtigte, im Hinblick auf die in dem an die chinesische Regierung versandten Fragebogen angeforderten Informationen Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden, und forderte die chinesische Regierung auf, dazu Stellung zu nehmen. Es gingen keine Stellungnahmen ein.
- (33) Da die Mitarbeit der Hersteller von Elektrofahrrädern in der VR China nicht ausreichte, um repräsentative Feststellungen für die Zwecke dieser Auslaufüberprüfung zu treffen (siehe Erwägungsgründe 16 und 17), und die chinesische Regierung und andere maßgebliche Parteien in der VR China, die um die Vorlage der beschriebenen Informationen gebeten worden waren, mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit zeigten, stützte sich die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen, um die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung der Elektrofahrradindustrie in der VR China zu ermitteln.
- (34) Dementsprechend legte die Kommission ihrer Analyse alle verfügbaren Informationen zugrunde, insbesondere
- a) die im Antrag enthaltenen Angaben;
 - b) die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 dargelegten Feststellungen der Kommission in der Ausgangsuntersuchung;
 - c) die Feststellungen der jüngsten Antisubventionsuntersuchungen, die die Kommission in Bezug auf geförderte Wirtschaftszweige in China durchgeführt hat, wie etwa die Untersuchungen betreffend gestrichenes Feinpapier⁽⁸⁾, warmgewalzten Flachstahl⁽⁹⁾, Glasfaserfilament⁽¹⁰⁾ und Kabel aus optischen Fasern⁽¹¹⁾, in denen ähnliche Subventionen untersucht wurden;
 - d) Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations⁽¹²⁾ (für die Zwecke von Handelsschutzuntersuchungen erstellte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte wirtschaftliche Verzerrungen in der Volksrepublik China) (im Folgenden „China-Bericht“).

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

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

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

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

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

3.2. Einleitende Bemerkungen zur Elektrofahrzeugindustrie in der VR China

- (35) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung die strategische Vision verfolgt, wichtige Wirtschaftszweige wie den der Elektrofahrzeuge durch die Umsetzung mehrerer Pläne auf nationaler, lokaler und sektoraler Ebene weiterzuentwickeln und zu verbessern. Insbesondere umfasst der 13. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der VR China für den Zeitraum 2016 bis 2020 (im Folgenden „13. Fünfjahresplan“) alternativ angetriebene Fahrzeuge als strategische Industrie⁽¹³⁾, während der Light Industry Development Plan (Entwicklungsplan für die Leichtindustrie) für denselben Zeitraum (2016-2020), der von der chinesischen Regierung zur Umsetzung des 13. Fünfjahresplans und der „Made in China 2025“-Strategie ausgearbeitet wurde, die Fahrrad- und Akkumulatoren-Industrie als Schlüsselbranchen identifiziert.
- (36) Wie in der ursprünglichen Verordnung⁽¹⁴⁾ beschrieben, benötigte die Fahrrad- und Elektrofahrzeugindustrie gemäß dem Light Industry Development Plan „Technologie reformierendes Engineering“ durch die „Industrialisierung von Fahrzeugen aus neuartigen Materialien, die technische Umsetzung der intelligenten, umweltfreundlichen und effizienten Elektrofahrzeugfertigung und die Herstellung von Schlüsselkomponenten“. Ebenso wurde in diesem Plan empfohlen, „der Fahrradindustrie zu helfen, sich in eine leichte, vielfältige, modische und intelligente Richtung zu entwickeln; Forschung und Entwicklung zu beschleunigen sowie hochfestes Leichtmaterial, Getriebe, Antriebssysteme, alternative Energien, intelligente Sensorik und die Technologie des Internets der Dinge anzuwenden; sich auf die Entwicklung diversifizierter Fahrzeuge, die für Mode- und Freizeit Zwecke, Sport und Fitness, Langstreckenfahrten und leistungsstarkes Zusammenklappen geeignet sind, sowie auf die Übereinstimmung des Elektrofahrzeugs mit Normen und intelligente Elektrofahrzeuge mit Lithium-Ionen-Akkumulator zu konzentrieren“. Darüber hinaus enthielt der Light Industry Development Plan auch einige konkrete politische Maßnahmen zur Förderung der Schlüsselindustrien wie Elektrofahrzeuge und Akkumulatoren. Insbesondere wurde auf Maßnahmen wie die Reform für einen verbesserten Marktzugang, eine Intensivierung der finanzpolitischen Unterstützung und die Unterstützung der Finanzpolitik Bezug genommen.
- (37) Was speziell den Wirtschaftszweig der Fahrzeuge betrifft, so berücksichtigte des Weiteren der von der China Bicycle Association (im Folgenden „CBA“) herausgegebene 13. Fünfjahresplan für die Fahrrad- und Elektrofahrzeugindustrie (2016-2020) die Fahrradindustrie unter den aufstrebenden Industrien. Es wurde darin festgestellt: „Die aufstrebenden Industrien wurden auf die Ebene der nationalen Strategie gehoben, wie etwa die Bereiche alternative Energie, neuartige Materialien, Internet, Energieeinsparung und Umweltschutz sowie Informationstechnologie, sodass es für traditionelle Industrien zu einer unvermeidlichen Entwicklung in das mittlere und obere Marktsegment gekommen ist. Besonders nach der Fünften Plenarsitzung, auf der die ‚Förderung der kohlenstoffarmen Entwicklung von Verkehr und Transport und die Förderung des umweltfreundlichen Fahrens mit dem Fahrrad‘ vorgeschlagen wurde, wird die Fahrradindustrie zweifellos die neuen historischen Entwicklungsmöglichkeiten nutzen können.“ Im 13. Fahrzeugplan hieß es weiter, dass der „Exportumfang von Fahrzeugen und Ersatzteilen stabil gehalten und der Export von Elektrofahrzeugen drastisch gesteigert wird. Die Integration der Wirtschaftszweige wird weiter gestärkt werden, und der Anteil der führenden Unternehmen am Produktionsvolumen soll 50 % übersteigen. Die Industrie wird drei bis fünf Industriecluster und charakteristische Regionen fördern, gemeinsam aufbauen und verbessern. Der Anteil von Mittel- und Oberklasse-Fahrzeugen sowie Elektrofahrzeugen mit Lithium-Akkumulator wird jährlich steigen.“ Eine der Hauptaufgaben des Plans war, die „Entwicklung von diversen Marken- und Spitzenfahrzeugen im Wirtschaftszweig weiter zu fördern und den Anteil der Fahrzeugreisenden sowie der Mittelklasse- und Oberklasse-Fahrzeuge schrittweise zu erhöhen; Umsetzung des leichten Lithium-Akkumulators und intelligenter Elektrofahrzeuge sowie beständige Erhöhung des Marktanteils der Fahrzeuge mit Lithium-Akkumulator und des Exportanteils von Elektrofahrzeugen“⁽¹⁵⁾.
- (38) Im Katalog der Investitionsprojekte, die der staatlichen Überprüfung und Genehmigung unterliegen, hatte die chinesische Regierung ferner eine verstärkte Priorisierung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, einschließlich Elektrofahrzeugen, signalisiert: „Die Produktionskapazität, die die Anzahl der traditionellen kraftstoffbetriebenen Fahrzeuge erhöht, ist streng zu kontrollieren, sodass grundsätzlich keine neuen Hersteller von traditionellen kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen mehr überprüft und für den Bau zugelassen werden. Es werden Anstrengungen unternommen werden, um die gesunde und ordnungsgemäße Entwicklung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen aktiv zu steuern“⁽¹⁶⁾.
- (39) Auch in der „Made in China 2025“-Strategie, dem Beschluss Nr. 40 und dem nationalen Rahmenplan für die mittel- und langfristige Entwicklung von Wissenschaft und Technik (National Outline for the Medium and Long-term Science and Technology Development) (2006 bis 2020) wurde die Elektrofahrzeugindustrie als eine strategische/geförderte Schlüsselindustrie bezeichnet, deren Entwicklung priorisiert und befürwortet werden sollte⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 97 bis 100.

⁽¹⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 101 bis 106.

⁽¹⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 109 bis 113.

⁽¹⁶⁾ Ebd., Erwägungsgrund 114.

⁽¹⁷⁾ Ebd., Erwägungsgrund 129.

- (40) Des Weiteren wurde in der Ausgangsuntersuchung festgestellt, dass die chinesische Regierung nicht nur die Elektrofahrzeugindustrie gefördert hat, sondern mittels verschiedener Pläne auf nationaler, regionaler und sektoraler Ebene auch ihre Teilbereiche, nämlich Motoren und Akkumulatoren⁽¹⁸⁾. Insbesondere wurde im 13. Fünfjahresplan ausdrücklich auf die Förderung der Entwicklung einer hocheffizienten Energiespeicherung verwiesen, während im Light Industry Development Plan die Akkuindustrie als Schlüsselindustrie genannt wurde. Darüber hinaus waren im Katalog der Orientierungshilfe für Auslandsinvestitionen und im Katalog der prioritären Industrien für Auslandsinvestitionen in Mittel- und Westchina Fahrradbauteile, speziell Akkumulatoren und Leichtmetalle für Rahmen, als geförderte Wirtschaftszweige aufgeführt. Schließlich waren Lithium-Ionen-Akkumulatoren Teil der Liste der geförderten Industrien im Katalog zur Steuerung der Umstrukturierung der Industrie.
- (41) Die Kommission kam daher in der ursprünglichen Verordnung zu dem Schluss, dass die Elektrofahrzeugindustrie und ihre Bauteile als wichtige/strategische Wirtschaftszweige angesehen wurden, deren Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv verfolgt wurde⁽¹⁹⁾.
- (42) Im Antrag auf Auslaufüberprüfung wurde bestätigt, dass die chinesische Regierung die Entwicklung der Elektrofahrzeugindustrie und der zugehörigen Bauteilindustrie, die in China nach wie vor als Schlüsselindustrien gelten, durch verschiedene politische Dokumente und Rechtsvorschriften, wie nachstehend dargelegt, weiterhin aktiv unterstützt hat.

14. Fünfjahresplan

- (43) Im 14. Fünfjahresplan für den Zeitraum 2021 bis 2025 wird die strategische Vision der chinesischen Regierung für die Weiterentwicklung und Verbesserung wichtiger Wirtschaftszweige beschrieben.⁽²⁰⁾ Nach Kapitel I besteht eine der wichtigsten Entwicklungslinien darin, die Modernisierung der traditionellen Industriestruktur zu fördern und die „technologische Revolution und die industrielle Transformation“ zu vertiefen. In Kapitel IV wird die Idee näher ausgeführt, mit der auf die Entwicklung eines optimierten modernen Industriesystems abgezielt wird, mit dem China zu einem „Manufacturing Powerhouse“ werden soll. Damit aufstrebende Industrien „beschleunigen und expandieren“ können, unterstützt der Plan die Entwicklung und Produktion von „alternativ angetriebenen Fahrzeugen sowie ökologischen und umweltfreundlichen Produkten“, wie dies bereits im 13. Fünfjahresplan der Fall war.
- (44) Der 14. Fünfjahresplan wird durch lokale und sektorale Pläne, mit denen die Richtung für die Maßnahmen zur Entwicklung strategischer Wirtschaftszweige und Sektoren vorgegeben wird, weiter umgesetzt.
- (45) Jede subzentrale Ebene setzt diese Pläne auf Provinz- und Lokalebene um, um ein wirksames Vorgehen zu gewährleisten. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Vorhaben:
- (46) Die Provinz Tianjin sieht in ihrem 14. Fünfjahresplan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes eine beschleunigte Weiterentwicklung zu einer „starken Fertigungsstadt“ vor⁽²¹⁾. Tianjin betrachtet die (Elektro-)Fahrradindustrie als einen „vorteilhaften Wirtschaftszweig“, der „konsequent“ ausgebaut werden muss⁽²²⁾. Da die Provinz energiesparende Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik entwickeln will, haben diese für Tianjin ebenfalls höchste Priorität. Dem Plan der Provinz Tianjin zufolge soll der Wirtschaftszweig für Lithium-Ionen-Akkumulatoren durch die Entwicklung von Materialien wie Nickel, Graphit und Siliziumcarbid ausgebaut werden, damit diese zügiger in Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik zum Einsatz kommen können. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf anderen für die Herstellung von Elektrofahrzeugen relevanten Materialien wie Blechen aus Magnesium-Aluminiumlegierungen für Bauteile — z. B. Radnaben — sowie hochwertigem Stahl für Stahlstangen und -drähte⁽²³⁾. Zur Unterstützung des 14. Fünfjahresplans veröffentlichte das Amt für auswärtige Angelegenheiten der Stadtverwaltung von Tianjin im ersten Quartal 2023 eine Liste mit 33 politischen Anreizen für wirtschaftliche Verbesserungen, darunter Subventionen von bis zu 50 Mio. CNY pro Unternehmen⁽²⁴⁾.

⁽¹⁸⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgründe 116 bis 128.

⁽¹⁹⁾ Ebd., Erwägungsgrund 130.

⁽²⁰⁾ Nationaler Volkskongress, 2021, Überblick über das 14. Fünfjahresprogramm für die nationale, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Volksrepublik China und das langfristige Vorhaben 2035, online abrufbar unter: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (zuletzt abgerufen am: 22.11.2023) (in chinesischer Sprache).

⁽²¹⁾ „14. Fünfjahresplan“ für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes in Tianjin.

⁽²²⁾ Ebd., S. 23 f.

⁽²³⁾ Ebd., S. 14-20.

⁽²⁴⁾ 33 politische Anreize für wirtschaftliche Verbesserungen seitens Tianjin im ersten Quartal 2023, Abschnitte 10, 17, 18.

- (47) Im Plan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes in der Provinz Jiangsu im Zuge des 14. Fünfjahresplans wird als Ziel festgelegt, für ein florierendes verarbeitendes Gewerbe zu sorgen. Alternativ angetriebene Fahrzeuge gehören zu den wichtigsten industriellen Prioritäten, die durch FuE-Programme und durch die Förderung von Fusionen und Übernahmen unterstützt werden⁽²⁵⁾. Lithium-Ionen-Akkumulatoren werden als Kernprodukte für Elektrofahrzeuge angesehen, deren Entwicklung durch die Bereitstellung von FuE-Programmen unterstützt werden soll⁽²⁶⁾.
- (48) Der Aktionsplan zur Förderung kontinuierlicher Fortschritte und zur Verbesserung der Qualität der gewerblichen Wirtschaft in der Provinz Zhejiang sieht die Stärkung der industriellen Wertschöpfungskette vor. Der Schwerpunkt liegt dabei auf bestimmten Industriezweigen, einschließlich alternativ angetriebenen Fahrzeugen. Alternativ angetriebenen Fahrzeuge gehören zu den 27 Wirtschaftszweigen, die von der Provinz Zhejiang finanziell unterstützt werden sollen⁽²⁷⁾.
- (49) Im Aktionsplan zur Entwicklung strategischer Industriecluster als Pfeiler der modernen Leicht- und Textilindustrie in der Provinz Guangdong (2021-2025) sind Fahrradtriebssysteme als Schlüsseltechnologien und -materialien in Schlüsselindustrien der modernen Leicht- und Textilindustrie aufgeführt. In dem Plan sind fünf Städte der Provinz Guangdong als chinesische „Bike-Valleys“ (Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan und Zhongshan) aufgeführt⁽²⁸⁾.
- (50) Auf Branchenebene veröffentlichte die China Bicycle Association (im Folgenden „CBA“) den 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder, um den Weg für die Expansion des chinesischen Fahrrad- und Elektrofahrradmarktes auf ausländische Märkte zu ebnet. Wie ebenfalls in der Ausgangsuntersuchung⁽²⁹⁾ bestätigt wurde, ist die CBA eine öffentliche Körperschaft im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung. Die CBA ist dem China National Light Industry Council („CNLIC“), dem ehemaligen Ministerium für Leichtindustrie, unterstellt. Zudem unterhält das Leitungsgremium der CBA enge Verbindungen zur chinesischen Regierung. Darüber hinaus muss der Vorstandsvorsitzende oder Vorsitzender eines staatseigenen Unternehmens oder Fahrradverbands stets Mitglied der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden „KPCh“) sein. Auch im Leitungsgremium privater Elektrofahrradunternehmen, die CBA-Mitglieder und im Leitungsgremium der CBA vertreten sind, muss es immer ein Mitglied der KPCh geben. Dadurch wird der Charakter der CBA als öffentliche Körperschaft bestätigt.
- (51) Gemäß dem 14. Fahrradplan soll die Gesamtsituation für die Entwicklung der Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie durch „zentrale“ Reformen und durch Fokussierung auf das allgemeine Ziel der Verbesserung der Qualität, der Effizienzsteigerung sowie der Modernisierung und des Aufbaus eines Landes mit einer leistungsstarken Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie gesteuert werden. Ferner sind im Plan Ziele für die Aufrechterhaltung eines starken Ausfuhrvolumens von Fahrrädern/Elektrofahrrädern sowie die Verbesserung der internationalen Marktanteile der chinesischen Hersteller festgelegt⁽³⁰⁾. Diese Ziele sollten durch die Umsetzung unterstützender Maßnahmen erreicht werden, z. B. durch die Gewährung von Sondermitteln zur Unterstützung der Entwicklung der Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie⁽³¹⁾.
- (52) Im 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder werden drei Aspekte der Entwicklung der chinesischen Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie über den 14. Fünfjahreszeitraum hinaus beschrieben: i) Bis 2025 soll durch Modernisierung einer gefestigten große Fahrrad-/Elektrofahrradnation geschaffen werden; ii) bis 2035 wird die chinesische Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie zur vorherrschenden Macht auf dem internationalen Markt werden; iii) bis Mitte des Jahrhunderts wird China zu einem Fahrrad-/Elektrofahrradhersteller werden, der den „Status einer starken Fahrrad-/Elektrofahrradnation“ hat⁽³²⁾. Neben dem allgemeinen nationalen Plan für die Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie sieht der 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder „regionale koordinierte Entwicklungsstrategien“ vor⁽³³⁾. Zehn Regionen und Provinzen⁽³⁴⁾ sind angewiesen, die vorgesehene industrielle Gestaltung vorzunehmen, um im Hinblick auf eine globale Entwicklung die Herstellung von Elektrofahrrädern, Fahrrädern und Fahrradbauteilen zu fördern.

⁽²⁵⁾ Plan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes in der Provinz Jiangsu, S. 42.

⁽²⁶⁾ Ebd., S. 27.

⁽²⁷⁾ Aktionsplan zur Förderung kontinuierlicher Fortschritte und zur Verbesserung der Qualität der gewerblichen Wirtschaft in der Provinz Zhejiang, S. 2 und 15.

⁽²⁸⁾ Aktionsplan zur Entwicklung strategischer Industriecluster als Pfeiler der modernen Leicht- und Textilindustrie in der Provinz Guangdong (2021-2025), S. 12 und 15.

⁽²⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 („Ausgangsuntersuchung zu *Elektrofahrrädern aus China*“).

⁽³⁰⁾ 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder, Seiten 3 f. und 13 f. Online abrufbar unter: <https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html>.

⁽³¹⁾ Ebd., S. 59 und 62 f.

⁽³²⁾ Ebd., S. 27 f.

⁽³³⁾ Ebd., S. 35-37.

⁽³⁴⁾ Tianjin, Ko-Entwicklungszone für Fahrräder und Bauteile Wuqing, Provinz Hebei, Provinz Jiangsu, Fahrradausfuhrbasis Suzhou, Provinz Zhejiang, Konzentrierungszone für die Herstellung und Ausfuhr von Elektrofahrrädern Taizhou, Provinz Guangdong, Industrielle Basis für FuE und Design von Sportfahrrädern Foshan und Provinz Guangxi.

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

„Made in China 2025“

- (54) Bei „Made in China 2025“ handelt es sich um eine staatlich gesteuerte Industriepolitik, die darauf abzielt, die VR China durch staatliche Subventionen, staatseigene Unternehmen und den Erwerb von geistigem Eigentum zu einem weltweit führenden Hersteller von Hochtechnologieprodukten zu machen und so ausländische Kapazitäten zu ersetzen⁽³⁷⁾. Das Büro des Handelsbeauftragten der Vereinigten Staaten (United States Trade Representative — USTR) stellte ferner fest, dass der chinesische Staat Mittel in Höhe von über 500 Mrd. USD zur Unterstützung der ermittelten Wirtschaftszweige bereitgestellt hat⁽³⁸⁾.
- (55) Die „Made in China 2025“-Strategie umfasst Maßnahmen, die in direktem Zusammenhang zur Fertigung von Elektrofahrrädern stehen. Es werden die strategischen Aufgaben aufgeführt, die bis zum Jahr 2025 umzusetzen sind, einschließlich der Intensivierung der „Anstrengungen bei der Erforschung und Entwicklung fortschrittlicher Technologien, Verfahren und Ausrüstungen zur Energieeinsparung und für den Umweltschutz“ sowie der Stärkung der „Forschung und Entwicklung von umweltfreundlichen Produkten, der Vereinheitlichung von Techniken des Leichtbaus, des niedrigen Stromverbrauchs und der einfachen Rückgewinnung, die kontinuierliche Förderung der Energieeffizienz energiebetriebener Endprodukte wie Motoren, Kessel, Verbrennungsmotoren und Elektrogeräte [...] und die energische Förderung der umweltfreundlichen und kohlenstoffarmen Entwicklung der Industrie neuer Materialien, der neuen Energiewirtschaft, der Industrie mit hochwertiger Ausrüstung [...]“⁽³⁹⁾.

Beschluss Nr. 40

- (56) Der Beschluss Nr. 40 des Staatsrats ist ein 2005 herausgegebenes Rechtsdokument, mit dem die Anpassung der Industriestruktur in China gefördert werden soll, indem die Entwicklung von Hightech-Industrien und der Abbau veralteter Produktionskapazitäten unterstützt werden⁽⁴⁰⁾. Der Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur (Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment) zur Durchführung des Beschlusses Nr. 40 bietet der chinesischen Regierung eine wichtige Grundlage für Investitionsvorhaben sowie für die Ausarbeitung und Durchsetzung politischer Maßnahmen in den Bereichen öffentliche Finanzen, Steuern, Kreditwesen, Einfuhr und Ausfuhr sowie Grund und Boden⁽⁴¹⁾.
- (57) Im Beschluss Nr. 40, der für öffentliche Körperschaften und Wirtschaftsbeteiligte in der VR China rechtsverbindlich ist, werden die verschiedenen Industriezweige in drei Kategorien eingeteilt: geförderte, eingeschränkte und verbotene Projekte. Nach dem Beschluss Nr. 40 werden mehrere relevante Wirtschaftszweige als gefördert eingestuft, die in der Folge mehrere Subventionen erhalten (der Staatsrat weist alle chinesischen Finanzinstitute an, Kredite zu gewähren, und verspricht die Umsetzung „anderer Vorzugsmaßnahmen für die geförderten Projekte“). Insbesondere Akkumulatoren und leichte Werkstoffe werden in der Ausgabe 2019 des Leitfadens zur Anpassung der Industriestruktur in die Kategorie „gefördert“ (Kapitel XIX) eingestuft⁽⁴²⁾.

⁽³⁵⁾ Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Leichtindustrie, 2022, online abrufbar unter: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

⁽³⁶⁾ Ebd., Nummern 17, 18, 20, 21 und 23.

⁽³⁷⁾ Bekanntmachung des Staatsrats über die Veröffentlichung von „Made in China 2025“, online verfügbar unter: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽³⁸⁾ USTR, „2019 Report to Congress On China’s WTO Compliance“, März 2020, S. 31 (online verfügbar unter: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

⁽³⁹⁾ Bekanntmachung des Staatsrats über die Veröffentlichung von „Made in China 2025“, online verfügbar unter: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽⁴⁰⁾ Online verfügbar unter: <http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/>.

⁽⁴¹⁾ Beschluss Nr. 40 des Staatsrats über die Bekanntmachung und Umsetzung der „vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur“ (2005); Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur (2019) (online verfügbar unter: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

⁽⁴²⁾ Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur (2019), S. 17 (online verfügbar unter: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

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

Schlussfolgerungen

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

3.3. Bei der aktuellen Auslaufüberprüfung einbezogene Subventionen und Subventionsregelungen

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

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

- a) Vorzugsfinanzierung
Darlehen und Kreditlinien
- b) Exportkreditversicherung
- c) Staatliche Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt
Bereitstellung von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt
Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt
Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt
- d) Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern
Körperschaftsteuer-Vergünstigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen
Verrechnung der Körperschaftsteuer mit Aufwendungen für Forschung und Entwicklung
Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden
- e) Programme im Zusammenhang mit indirekten Steuern und Einfuhrzöllen
Mehrwertsteuerbefreiungen und Ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien
- f) Zuschussprogramme
Ad-hoc-Zuschüsse von kommunalen/regionalen Behörden

3.4. Vorzugsfinanzierung (Darlehen, Kreditlinien)

3.4.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

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

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

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

- (63) Auf der Grundlage des für den Finanzsektor in der VR China geltenden normativen Rechtsrahmens, insbesondere des Artikels 34 des Gesetzes über Geschäftsbanken, des Artikels 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe und des Beschlusses Nr. 40, stellte die Kommission ferner fest, dass private Geschäftsbanken in China im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung betraut oder dazu angewiesen wurden, staatliche Aufgaben wahrzunehmen ⁽⁴⁵⁾.
- (64) Die Kommission kam daher in der Ausgangsuntersuchung zu dem Schluss, dass alle in der VR China tätigen Finanzinstitute staatliche Aufgaben wahrnahmen und der Elektrofahrzeugindustrie, die als geförderter Wirtschaftszweig galt, Darlehen sowie Kreditlinien ⁽⁴⁶⁾ zu vergünstigten Zinssätzen gewährten.
- (65) Die Untersuchung ergab, dass ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und des Artikels 6 Buchstabe b der Grundverordnung in dem Maße gegeben war, dass die Darlehen und Kreditlinien zu Bedingungen gewährt wurden, die günstiger waren als die Bedingungen, die dem Begünstigten auf einem freien Markt eingeräumt worden wären. Der den Begünstigten erwachsende Vorteil bestand in der Differenz zwischen dem von dem Unternehmen tatsächlich gezahlten Zinsbetrag und dem Betrag, den das Unternehmen für ein vergleichbares Darlehen/eine vergleichbare Kreditlinie auf dem freien Markt zu zahlen gehabt hätte ⁽⁴⁷⁾.
- (66) Den Ergebnissen der Untersuchung zufolge war diese Subventionsregelung spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die kreditgebenden Institute lediglich einer begrenzten Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen, die von der chinesischen Regierung als Schlüsselindustrien/strategische Industrien angesehen werden und zu denen die Elektrofahrzeugindustrie gehört, Darlehen und Kreditlinien zu Sonderbedingungen gewährt haben.
- (67) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0,23 % und 2,77 %.

3.4.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (68) Der Antragsteller legte im Antrag auf Auslaufüberprüfung Nachweise dafür vor, dass die Elektrofahrzeugindustrie in der VR China nach der Einführung der ursprünglichen Maßnahmen weiterhin in den Genuss einer Vorzugsfinanzierung kam ⁽⁴⁸⁾.
- (69) Dem Antragsteller zufolge dominieren die chinesischen staatseigenen Banken weiterhin das chinesische Bankensystem und spielen daher eine zentrale Rolle bei der Unterstützung und Finanzierung der von der chinesischen Regierung als gefördert eingestuften Wirtschaftszweige. Außerdem macht er geltend, dass die Vorzugsfinanzierung durch staatseigene Banken seit 2021 zugenommen habe, insbesondere mit Blick auf die Förderung sauberer Energie, umweltfreundlichen Verkehr, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Umgestaltung traditioneller Industrien mit dem Ziel von Energieeinsparungen ⁽⁴⁹⁾.
- (70) Aus den vom Antragsteller gesammelten und vorgelegten Nachweise ging hervor, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen von chinesischen Banken weiterhin Darlehen und Kreditlinien zu Sonderbedingungen erhalten. Diese Darlehen und Kreditlinien sind in den Jahresberichten einiger Hersteller ausgewiesen. So berichtet der Elektrofahrzeughersteller Yadea zum Beispiel in seinem Jahresabschluss 2022 über zwei zinslose Darlehen lokaler Gebietskörperschaften für den Bau neuer Produktionsanlagen in Höhe von 460 Mio. CNY bzw. 39 Mio. CNY. ⁽⁵⁰⁾ Ferner erhielt JoyKie, ein weiterer Elektrofahrzeughersteller, im Jahr 2022 von mehreren chinesischen Banken Kreditlinien ⁽⁵¹⁾. Zwar handelt es sich bei den Bedingungen für Darlehen und Kreditlinien um vertrauliche Geschäftsunterlagen, jedoch bringt der Antragsteller vor, dass diese Darlehen und Kreditlinien — ähnlich wie im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung — weiterhin zu Vorzugsbedingungen gewährt worden seien, da die Elektrofahrzeugindustrie nach wie vor ein geförderter Wirtschaftszweig sei.

⁽⁴⁵⁾ Ebd., Erwägungsgründe 218-222.

⁽⁴⁶⁾ Ebd., Erwägungsgründe 222 und 297.

⁽⁴⁷⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitte 3.5.4.2 und 3.5.4.3.

⁽⁴⁸⁾ Siehe Nummern 63-87 und die entsprechenden Anhänge der allgemein einsehbaren Fassung des Antrags auf Auslaufüberprüfung.

⁽⁴⁹⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 40.

⁽⁵⁰⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 11; Yadea, Jahresbericht 2022, S. 179 und 184.

⁽⁵¹⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 11; JoyKie, Jahresbericht 2022, S. 107 f. und 508.

- (71) Die Kommission stellte fest, dass der allgemeine Rechtsrahmen, der während der Ausgangsuntersuchung bestand und dazu diente, die Finanzinstitute dazu anzuhalten, sich bei finanziellen Entscheidungen nach den industriepolitischen Zielen zu richten, im Untersuchungszeitraum der Überprüfung in China nach wie vor in Kraft war. Seit der Ausgangsuntersuchung hat der chinesische Staat seine Kontrolle über den Finanzmarkt in der Tat weiter verstärkt, um die Interessen der Realwirtschaft besser zu dienen und den Zielen der chinesischen Industriepolitik zu entsprechen, nicht zuletzt durch die Bereitstellung von Finanzmitteln für vorrangige Wirtschaftszweige. Dies wird insbesondere dadurch belegt, dass i) Artikel 34 des Bankengesetzes besagt, dass „Geschäftsbanken [...] verpflichtet [sind], ihre Kreditgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben“, ii) nach Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe Zinsen auf Darlehen subventioniert werden können, wenn dies mit der staatlichen Politik zur Förderung des Wachstums bestimmter Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete im Einklang steht und iii) Beschluss Nr. 40 bestimmte Wirtschaftszweige als „gefördert“ benennt, die in den Genuss eines bevorzugten Zugangs zu Krediten kommen sollten ⁽⁵²⁾.
- (72) In diesem Zusammenhang wies die Kommission erneut darauf hin, dass sie in dieser Untersuchung (siehe Erwägungsgrund 59) festgestellt hatte, dass die Elektrofahrradindustrie in der VR China nach wie vor ein geförderter Wirtschaftszweig ist.
- (73) Die systematische Instrumentalisierung des chinesischen Finanzsektors für die Zwecke der Umsetzung industriepolitischer Maßnahmen und der Bereitstellung von Vorzugsfinanzierungen für geförderte Wirtschaftszweige wird durch die Feststellungen der Kommission in mehreren aktuellen Antisubventionsuntersuchungen weiter erhärtet ⁽⁵³⁾.

Spezifität

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

Vorteil

- (75) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Hersteller, der chinesischen Regierung und der Finanzinstitute in China lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (76) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, den genauen Umfang der erhaltenen Subventionen zu beziffern. Auf der Grundlage der verfügbaren Nachweise konnte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung der Elektrofahrradindustrie im Einklang mit der politischen Strategie, die in verschiedenen Plänen und anderen Rechtsakten festgelegt wurde, in denen auf die Elektrofahrradindustrie als geförderter Wirtschaftszweig Bezug genommen wird, weiterhin Darlehen und Kreditlinien zu Vorzugskonditionen gewährt hat. Die Unternehmen der Elektrofahrradindustrie konnten während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung weiterhin den direkten Transfer von Geldern in Form von Vorzugsfinanzierung in Anspruch nehmen.

Schlussfolgerung

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

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

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

3.5. Exportkreditversicherung

3.5.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

- (78) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass die chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen erhielten ⁽⁵⁴⁾.
- (79) Insbesondere stellte die Kommission fest, dass es sich bei dem einzigen Anbieter von Exportkreditversicherungen in China, der China Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinasure“), um eine öffentliche Körperschaft handelte, die im Zusammenhang mit der Elektrofahrradindustrie staatliche Aufgaben ausübte.
- (80) Die Kommission stellte zudem fest, dass Sinasure Ausführern von Elektrofahrrädern Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen, d. h. unter Marktkonditionen, bereitgestellt hat, wodurch den ausführenden Herstellern ein Vorteil gewährt wurde. Als Vorteil für die Begünstigten wurde die Differenz zwischen der Prämie, die das Unternehmen für die kurzfristige Versicherung von Sinasure zahlt, und der Prämie, die das Unternehmen für eine vergleichbare, zu Marktbedingungen erhältliche Exportkreditversicherung zu zahlen hätte, angesehen ⁽⁵⁵⁾.
- (81) Da diese Subventionsregelung von der Ausfuhr abhängig war, kam die Kommission letztlich zu dem Schluss, dass sie spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung und somit anfechtbar war.
- (82) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0 % und 0,50 %.

3.5.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (83) Ähnlich wie im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung befindet sich Sinasure weiterhin vollständig im Eigentum des chinesischen Staates. Dem Antragsteller zufolge ist Sinasure im Einklang mit der diplomatischen, internationalen Handels-, Industrie-, Steuer- und Finanzpolitik der chinesischen Regierung damit betraut, die chinesischen Ausfuhren und Investitionen, insbesondere die Ausfuhren von Hightech-Produkten oder Investitionsgütern mit hohem Mehrwert, zu fördern, indem sie Exportkreditversicherungen gegen Zahlungsausfallrisiken anbietet.
- (84) Die Rechtsgrundlagen für die Tätigkeiten von Sinasure sind dieselben, die im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung galten, insbesondere die vom MOFCOM und von der Sinasure gemeinsam herausgegebene Bekanntmachung über die Umsetzung der Strategie zur Förderung des Handels durch Wissenschaft und Technologie mithilfe der Exportkreditversicherungen (Shang Ji Fa [2004] Nr. 368) und die Bekanntmachung über die Herausgabe des Exportverzeichnis 2006 für Hightech-Produkte aus China (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] Nr. 16).
- (85) Laut der eigenen Website von Sinasure ⁽⁵⁶⁾ handelt es sich um eine staatlich finanzierte und politisch orientierte Versicherungsgesellschaft, die vom Staat gegründet wurde und unterstützt wird, um Chinas Entwicklung und Zusammenarbeit in den Bereichen Außenwirtschaft und Handel zu fördern. Sie fördert die chinesischen Ausfuhren von Waren, Technologien und Dienstleistungen, insbesondere die Ausfuhr von Hightech-Produkten oder Investitionsgütern mit hohem Mehrwert wie mechanische und elektrische Produkte, und dient damit wirksam nationalen Strategien, unterstützt gezielt die Entwicklung von Unternehmen und sorgt für finanzielle Tragfähigkeit. Da es sich um ein politisch ausgerichtetes Finanzinstitut handelt, das gegründet wurde, um den Anforderungen der wirtschaftlichen Globalisierung und der Entwicklung der chinesischen Außenwirtschaft und des chinesischen Außenhandels gerecht zu werden, erklärt sie ausdrücklich, dass sie sich stark auf das Ziel konzentrieren wird, den nationalen Strategien zu dienen.
- (86) Darüber hinaus hat Sinasure nach wie vor die Rolle einer Plattform zur Unterstützung der Regierungspolitik inne, was daraus hervorgeht, dass das MOFCOM und Sinasure im Jahr 2022 gemeinsam dazu aufgefordert haben, „Unternehmen bei der Vertiefung traditioneller Ausfuhrziele und bei der Erschließung diversifizierter Märkte zu unterstützen, mit einem Schwerpunkt auf der Erbringung von Kreditversicherungsdienstleistungen für Ausfuhren in Länder entlang der Neuen Seidenstraße, in aufstrebende Märkte und an Partner der Freihandelszone“ ⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.6.

⁽⁵⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgrund 362.

⁽⁵⁶⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 46, Profil von Sinasure.

Siehe auch sinasure.com.cn/en/Sinasure/Profile/index.shtml.

⁽⁵⁷⁾ China-Bericht, Abschnitt 6.6.

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

Spezifität

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

Vorteil

- (89) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Hersteller, der chinesischen Regierung und Sinosure lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (90) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass Sinosure im Einklang mit der politischen Strategie, die in verschiedenen Plänen und anderen Rechtsakten festgelegt wurde, in denen auf die Elektrofahrzeugindustrie als geförderter Wirtschaftszweig Bezug genommen wird, im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen bereitgestellt hat.

Schlussfolgerung

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

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

3.6.1. Bereitstellung von Elektromotoren

3.6.1.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

- (92) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass chinesische Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten ⁽⁵⁹⁾.
- (93) Erstens bestätigte die Kommission, dass der chinesische Inlandsmarkt für Motoren weitgehend von den chinesischen inländischen Lieferanten, die einen Marktanteil von über 90 % hatten, beherrscht wurde. Diese Lieferanten waren entweder staatseigene Unternehmen oder Mitglieder der China Bicycle Association (CBA) und als solche unterstellte zentrale Akteure, die mit der Umsetzung der nationalen Politik betraut waren, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen ⁽⁶⁰⁾.
- (94) Zweitens ermittelte die Kommission auf der Grundlage verschiedener rechtlicher Dokumente, insbesondere des 12. Fünfjahresplans für Fahrräder und Elektrofahrräder, des 13. Fünfjahresplans für Fahrräder und Elektrofahrräder und des Light Industry Development Plans (2016-2020), die Politik der chinesischen Regierung zur Verbesserung der Qualität und Leistung entscheidender Eingangsmaterialien für die Elektrofahrzeugindustrie, für die Motoren ein integraler Bestandteil sind, und zur Vollendung der Lieferkette der Fahrradindustrie, wodurch in China eine vertikal integrierte und autonome Produktionskette für Elektrofahrräder aufgebaut werden soll ⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647, Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 und Durchführungsverordnung (EU) 2021/328.

⁽⁵⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.2.

⁽⁶⁰⁾ Ebd., Erwägungsgründe 382-383.

⁽⁶¹⁾ Ebd., Erwägungsgründe 390-393.

- (95) Drittens stellte die Kommission fest, dass die Elektrofahrzeug- und Motorenindustrie miteinander verbunden sind und dass die Entwicklung der Motorenindustrie für die Entwicklung der Elektrofahrzeugindustrie von entscheidender Bedeutung ist. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission ferner fest, dass die chinesische Regierung der Motorenindustrie Subventionen gewährte, um die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industriekette, einschließlich der Elektrofahrzeugindustrie, zu verbessern. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung chinesische Motorenhersteller damit betraut oder dazu angewiesen hat, Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an die Elektrofahrzeugindustrie zu liefern.
- (96) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission zudem fest, dass die Subventionen in Form von Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung waren, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte, und dass ein Vorteil gewährt wurde. Der Vorteil für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde in der Ausgangsuntersuchung berechnet, indem der Inlandspreis mit den Ausführpreisen für Motoren des größten inländischen Motorenlieferanten verglichen wurde. Die Differenz in Prozent wurde auf die Preise angewandt, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller für den Kauf von Motoren bei inländischen Lieferanten zahlen⁽⁶²⁾.
- (97) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0,78 % und 5,44 %.

3.6.1.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (98) Der Antragsteller brachte vor, dass die chinesische Motorenindustrie weiterhin von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen worden sei, der Elektrofahrzeugindustrie Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen⁽⁶³⁾.
- (99) Dem Antragsteller zufolge unterliegen die chinesischen Motorenhersteller, ähnlich wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung, weiterhin verschiedenen politischen Plänen, in denen die chinesische Regierung darauf hinweist, dass die Motorenindustrie aufgrund ihrer Stellung in der Lieferkette für Elektrofahrzeuge in China öffentliche Unterstützung erhält.
- (100) Im 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrzeuge⁽⁶⁴⁾ wird die Entwicklung des Elektrohilfsmotors für Elektrofahrzeuge als eines der wichtigsten Forschungsprojekte für CBA-Mitglieder genannt. Darüber hinaus bestätigt auch der Bericht mit dem Titel „2022-2027 Analysis Report on China's Electric Bicycle Motor Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility“ (Bericht über die chinesische Industrie für Elektrofahradmotoren mit einer tiefgehenden Analyse der Forschungs- und Entwicklungsaussichten sowie der Durchführbarkeit von Investitionen am Markt 2022-2027)⁽⁶⁵⁾, dass die chinesische Regierung Subventionen für Motoren gewährt, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industriekette, einschließlich der Elektrofahrzeugindustrie, verbessert werden soll⁽⁶⁶⁾. Des Weiteren bieten auch der 14. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Volksrepublik China und der Überblick über die langfristigen Ziele für 2035 starke Unterstützung für die hochwertige, intelligente und umweltfreundliche Fertigungsindustrie, darunter die Sektoren der Elektrofahrzeuge und der Elektrofahradmotoren. Wie bereits in Erwägungsgrund 55 erwähnt, sieht die „Made in China 2025“-Strategie zudem vor, dass die „Anstrengungen bei der Erforschung und Entwicklung fortschrittlicher Technologien, Verfahren und Ausrüstungen zur Energieeinsparung und für den Umweltschutz“ intensiviert und die „Forschung und Entwicklung von umweltfreundlichen Produkten, der Vereinheitlichung von Techniken des Leichtbaus, des niedrigen Stromverbrauchs und der einfachen Rückgewinnung, die kontinuierliche Förderung der Energieeffizienz energiebetriebener Endprodukte wie Motoren, Kessel, Verbrennungsmotoren und Elektrogeräte [...] und die energische Förderung der umweltfreundlichen und kohlenstoffarmen Entwicklung der Industrie neuer Materialien, der neuen Energiewirtschaft, der Industrie mit hochwertiger Ausrüstung [...]“ gestärkt werden.
- (101) Der Antragsteller hat außerdem Nachweise dafür vorgelegt, dass chinesische Motorenhersteller weiterhin erhebliche Subventionen in Form von Zuschüssen, Steuerermäßigungen, Vorzugsfinanzierungen usw. erhalten haben⁽⁶⁷⁾.
- (102) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen Motorenhersteller kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die Marktstruktur für Motoren in China seit der Ausgangsuntersuchung nicht geändert hat. Daher und in Anbetracht der entscheidenden und integralen Bedeutung der Motorenindustrie für die Entwicklung der geförderten Elektrofahrzeugindustrie kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Motoren in China nach wie vor von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen werden, der Elektrofahrzeugindustrie Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, wie dies im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung der Fall war.

⁽⁶²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.2.7.

⁽⁶³⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.4 Buchstabe b Ziffer ii und zugehörige Anhänge.

⁽⁶⁴⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 29.

⁽⁶⁵⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 60.

⁽⁶⁶⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 60.

⁽⁶⁷⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Absatz 236 und Anhang 11.

Spezifität

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

Vorteil

- (104) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller, der chinesischen Motorenhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (105) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission jedoch zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung weiterhin Motorenhersteller in China damit betraut oder dazu angewiesen hat, Herstellern von Elektrofahrrädern Motoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, was eine finanzielle Beihilfe darstellt, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv und des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung erwächst.

Schlussfolgerung

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

3.6.2. Bereitstellung von Akkumulatoren**3.6.2.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung**

- (107) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass chinesische Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten ⁽⁶⁸⁾.
- (108) Erstens bestätigte die Kommission, dass ein großer Teil der an die Elektrofahrradindustrie gelieferten Akkumulatoren in China von (teilweise) staatseigenen Unternehmen und CBA-Mitgliedern und somit von unterstellten zentralen Akteuren hergestellt wurde, die mit der Umsetzung der nationalen Politik betraut wurden, um die umfassenderen Ziele im Zusammenhang mit der Herstellung von Elektrofahrrädern zu erreichen ⁽⁶⁹⁾.
- (109) Zweitens ermittelte die Kommission auf der Grundlage verschiedener rechtlicher (Strategie-)Dokumente, insbesondere des Light Industry Development Plans (2016-2020), des „Made in China 2025“-Plans, des 12. Fünfjahresplans für die Akkumulatoren-Industrie und des Berichts mit dem Titel „In-depth analysis lithium-ion battery industry for electric bicycles in 2018-2023 and guidance report on the ‚13th Five-Year‘ development plan“ (Eingehende Analyse der Lithium-Ionen-Akkumulatoren-Industrie für Elektrofahrräder 2018-2023 und Bericht mit Leitlinien zum 13. Fünfjahresentwicklungsplan), die Politik der chinesischen Regierung zur Unterstützung der Akkumulatoren-Industrie und zur weiteren Vernetzung der Akkumulatoren- und Elektrofahrradindustrie durch eine verstärkte Zusammenarbeit und Allianzen. In diesen Strategiedokumenten wurde ferner anerkannt, dass eine Subventionspolitik für akkubetriebene Elektrofahrräder zur Förderung der Bekanntheit und der Ausfuhr von Elektrofahrrädern besteht. In der Ausgangsuntersuchung gelangte die Kommission daher zu dem Schluss, dass die Akkumulatoren-Industrie ein unterstützter Wirtschaftszweig ist, dem verschiedene Subventionen gewährt werden können und der eng mit der Elektrofahrradindustrie verbunden ist ⁽⁷⁰⁾.
- (110) Drittens stellte die Kommission ebenfalls fest, dass die Elektrofahrradindustrie und die Lithium-Ionen-Akkumulatoren-Industrie miteinander verknüpft sind und dass die chinesische Regierung eine Politik verfolgte, mit der die Akkumulatoren-Industrie ihre Kosten und Preise durch Subventionen senken sollte, um die Elektrofahrradindustrie zu fördern. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung chinesische Akkumulatorenhersteller damit betraut oder dazu angewiesen hat, Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an die Elektrofahrradindustrie zu liefern.

⁽⁶⁸⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.3.

⁽⁶⁹⁾ Ebd., Erwägungsgründe 443-445.

⁽⁷⁰⁾ Ebd., Erwägungsgründe 452-461.

- (111) Der Vorteil für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde in der Ausgangsuntersuchung berechnet, indem der Inlandspreis mit den Ausführpreisen für Akkumulatoren des einzigen mitarbeitenden inländischen Akkumulatorenlieferanten verglichen wurde. Die Differenz in Prozent wurde auf die Preise angewandt, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller für den Kauf von Akkumulatoren bei inländischen Lieferanten zahlen⁽⁷¹⁾.
- (112) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission zudem fest, dass die Subventionen in Form von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung waren, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.
- (113) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Regelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0,38 % und 8,97 %.

3.6.2.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (114) Der Antragsteller brachte vor, dass die chinesische Akkumulatoren-Industrie weiterhin von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen worden sei, der Elektrofahrzeugindustrie Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen⁽⁷²⁾.
- (115) Dem Antragsteller zufolge unterliegen die chinesischen Akkumulatorenhersteller, ähnlich wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung, weiterhin verschiedenen politischen Plänen, in denen die chinesische Regierung darauf hinweist, dass die Lithium-Ionen-Akkumulatoren-Industrie aufgrund ihrer Stellung in der industriellen Lieferkette für Elektrofahrzeuge in China öffentliche Unterstützung erhält.
- (116) Der Antragsteller verweist auf den 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrzeuge (2012-2025), in dem die Entwicklung von Lithium-Ionen-Akkumulatoren für Elektrofahrzeuge als zentrale Priorität für die CBA-Mitglieder genannt wird. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass mehrere Akkumulatorenhersteller in China Mitglieder der CBA sind. Die chinesische Akkumulatoren-Industrie wird auch im Rahmen der „Made in China 2025“-Strategie und des 13. Fünfjahresplans für die Akkumulatoren-Industrie unterstützt, der von der China Chemical and Physical Power Industry Association angenommen wurde⁽⁷³⁾. Der Bericht mit dem Titel „2022-2027 China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report“ (Bericht die chinesische Lithium-Akkumulatoren-Industrie für Elektrofahrzeuge mit einer tiefgehenden Analyse der Forschungs- und Entwicklungsaussichten sowie der Durchführbarkeit von Investitionen am Markt 2022-2027) bestätigt die anhaltende Unterstützung der chinesischen Akkumulatorenindustrie⁽⁷⁴⁾.
- (117) Der Antragsteller hat außerdem Nachweise dafür vorgelegt, dass chinesische Akkumulatorenhersteller weiterhin erhebliche Subventionen in Form von Zuschüssen, Steuerermäßigungen, Vorzugsfinanzierungen usw. erhalten haben⁽⁷⁵⁾.
- (118) Daraus folgt, dass die Akkumulatoren-Industrie in China weiterhin ein unterstützter Wirtschaftszweig war, der in den Genuss verschiedener Subventionen kommen kann und eng mit der Entwicklung der Elektrofahrzeugindustrie verknüpft ist.
- (119) In Anbetracht der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen Akkumulatorenhersteller kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die Marktstruktur für Akkumulatoren in China seit der Ausgangsuntersuchung nicht geändert hat. Daher und in Anbetracht der integralen Bedeutung der Akkumulatoren-Industrie für die Entwicklung der geförderten Elektrofahrzeugindustrie kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Akkumulatoren in China nach wie vor von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen werden, der Elektrofahrzeugindustrie Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, wie dies im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung der Fall war.

Spezifität

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

⁽⁷¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.3.7.

⁽⁷²⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.4 Buchstabe b Ziffer iii und zugehörige Anhänge.

⁽⁷³⁾ 13. Fünfjahresplan für die Akkumulatoren-Industrie, angenommen vom China Chemical and Physical Power Industry Association, Kapitel V, Abschnitt I.

⁽⁷⁴⁾ 2022-2027 China Electric Bicycle Lithium-ion Battery Industry Market Depth Research and Development Prospects Investment Feasibility Analysis Report.

⁽⁷⁵⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, verschiedene Jahresberichte in Anhang 11.

Vorteil

- (121) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller, der chinesischen Akkumulatorenhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (122) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission jedoch zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung weiterhin Akkumulatorenhersteller in China damit betraut oder dazu angewiesen hat, Herstellern von Elektrofahrrädern Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, was eine finanzielle Beihilfe darstellt, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv und des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung erwächst.

Schlussfolgerung

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

3.6.3. Landnutzungsrechte**3.6.3.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung**

- (124) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass chinesische Hersteller von Elektrofahrrädern Subventionen in Form von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten ⁽⁷⁶⁾.
- (125) Konkret stellte die Kommission fest, dass in der VR China kein funktionierender Markt für Grund und Boden bestand und dass sich bei Heranziehung einer externen Bemessungsgrundlage ergab, dass der entrichtete Betrag für Landnutzungsrechte weit unter dem normalen Marktsatz lag. Da der Elektrofahrradindustrie ein geförderter Wirtschaftszweig war und die lokalen Behörden bei der Festsetzung der Preise die übergeordneten politischen Ziele der chinesischen Regierung berücksichtigen mussten, einschließlich der Gewährung eines bevorzugten Zugangs zu Land für geförderte Wirtschaftszweige, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen in der Ausgangsuntersuchung Land zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhielten. Die Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt wurde daher im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung als Subventionierung, durch die ein Vorteil gewährt wird, angesehen.
- (126) Der Vorteil wurde in der Ausgangsuntersuchung unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Betrag, der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern jeweils tatsächlich für Landnutzungsrechte gezahlt wurde, und dem Betrag, der auf der Grundlage der Preise im als externe Bemessungsgrundlage herangezogenen Chinesisch-Taipeh normalerweise hätte gezahlt werden müssen, berechnet. Die Höhe der Gesamtsubvention wurde dem Untersuchungszeitraum zugerechnet, und zwar unter Zugrundelegung der gewöhnlichen Dauer von Landnutzungsrechten bei Gewerbegrundstücken (d. h. 50 Jahre) ⁽⁷⁷⁾.
- (127) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung war, da nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen/Wirtschaftszweigen in den Genuss der Regelung kommen konnte.
- (128) In der Ausgangsuntersuchung ermittelte die Kommission im Zusammenhang mit dieser Maßnahme für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen Subventionen in Höhe von 0,43 % bis 1,46 % (ad valorem).

3.6.3.2. Anhalten der Subventionsregelung

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

⁽⁷⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Abschnitt 3.7.4.

⁽⁷⁷⁾ Ebd., Abschnitt 3.7.4 Buchstabe e.

⁽⁷⁸⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.4.a.

- (130) Der Rechtsrahmen für die Einräumung von Landnutzungsrechten in der VR China ist unverändert geblieben, und diese Rechte können nur von den zuständigen Behörden erlangt werden, die bei der Zuweisung von Landnutzungsrechten die Industriepolitik der chinesischen Regierung berücksichtigen müssen, anstatt sich strikt an die Grundsätze des freien Marktes zu halten ⁽⁷⁹⁾.
- (131) Darüber hinaus hat die Kommission in den jüngsten Antisubventionsuntersuchungen festgestellt, dass geförderte Wirtschaftszweige, zu denen die Elektrofahrzeugindustrie gehört, weiterhin Landnutzungsrechte zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten ⁽⁸⁰⁾.
- (132) Schließlich legten weder die chinesische Regierung noch ein ausführender Hersteller Beweise dafür vor, dass die geförderte Elektrofahrzeugindustrie nicht mehr zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt von Landnutzungsrechten profitiert.
- (133) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen in China weiterhin Subventionen in Form von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erhalten, wodurch den begünstigten Unternehmen ein Vorteil gewährt wird.

Spezifität

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

Vorteil

- (135) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrzeughersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (136) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise konnte die Kommission jedoch zu dem Schluss kommen, dass die chinesische Regierung Herstellern von Elektrofahrzeugen weiterhin Landnutzungsrechte zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung stellt, was eine finanzielle Beihilfe darstellt, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung erwächst.

Schlussfolgerung

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

3.7. Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern

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

3.7.1.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

- (138) Nach Artikel 28 des Gesetz der Volksrepublik China über die Körperschaftsteuer (im Folgenden „EIT-Gesetz“) können Hightech- und New-Tech-Unternehmen einen ermäßigten Körperschaftsteuersatz von 15 % statt des Standardsteuersatzes von 25 % erhalten.
- (139) In der Ausgangsuntersuchung kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich bei dieser Steuerermäßigung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung handelt, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. In Anbetracht der Tatsache, dass ausschließlich Unternehmen, die als Hightech- und New-Tech-Unternehmen in staatlich geförderten Wirtschaftszweigen anerkannt sind, diese Unterstützung erhalten, gelangte die Kommission außerdem zu dem Schluss, dass die Subvention spezifisch und daher anfechtbar war.

⁽⁷⁹⁾ China-Bericht, Kapitel 9.

⁽⁸⁰⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647, Durchführungsverordnung (EU) 2023/1123, Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 und Durchführungsverordnung (EU) 2021/328.

- (140) In der Ausgangsuntersuchung wurde festgestellt, dass Hersteller von Elektrofahrrädern in den Genuss dieser Subventionsregelung gekommen waren. Der Vorteil wurde als Differenz zwischen der gesamten Steuerverbindlichkeit zum Standardsteuersatz und der gesamten Steuerverbindlichkeit zum reduzierten Steuersatz berechnet.
- (141) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Subventionsregelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0 % und 0,70 %.

3.7.1.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (142) Der Antragsteller brachte vor, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin in den Genuss dieser Subventionsregelung gekommen seien, und legte Nachweise dafür vor, dass zahlreiche Hersteller von Elektrofahrrädern als Hightech- und New-Tech-Unternehmen angesehen würden und somit für die Subvention infrage kämen⁽⁸¹⁾. Der Antragsteller legte außerdem Nachweise in Form von Jahresberichten dafür vor, dass mehrere Hersteller von Elektrofahrrädern nach dem Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung tatsächlich in den Genuss der Regelung gekommen sind⁽⁸²⁾.
- (143) Des Weiteren lagen der Kommission keine Beweise oder Hinweise dafür vor, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht anwendbar gewesen wäre.
- (144) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer Steuerermäßigung für Unternehmen in den Bereichen Hochtechnologie und neue Technologien kamen, aus denen diesen Unternehmen ein Vorteil erwächst.

Spezifität

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

Vorteil

- (146) Da die chinesischen Elektrofahrradhersteller und die chinesische Regierung keine Fragebogenantworten übermittelt hatten, lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erhaltenen Subvention hätte berechnet werden können.
- (147) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, den genauen Umfang der erhaltenen Subventionen zu beziffern. Gleichwohl gelangte die Kommission auf der Grundlage der verfügbaren Beweise zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung weiterhin eine Körperschaftsteuerermäßigung gewährte, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

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

3.7.2. Verrechnung der Körperschaftsteuer mit Aufwendungen für Forschung und Entwicklung

3.7.2.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

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

⁽⁸¹⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 52.

⁽⁸²⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Anhang 11.

- (150) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass es sich bei dieser Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung handelte, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ebenso wie bei der Steuerermäßigung ein Vorteil erwächst.
- (151) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Subvention spezifisch war, da sie auf Unternehmen beschränkt war, die in bestimmten vom Staat festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen, zu denen die Elektrofahrzeugindustrie gehört, FuE-Aufwendungen getätigt haben.
- (152) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Subventionsspanne lag im Rahmen dieser Subventionsregelung für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen zwischen 0 % und 0,51 %.

3.7.2.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (153) Der Antragsteller legte Nachweise dafür vor, dass Hersteller von Elektrofahrzeugen weiterhin als Hightech- und New-Tech-Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 142) anerkannt werden, die in einem geförderten Wirtschaftszweig tätig sind. Ebenfalls legte der Antragsteller umfangreiche Nachweise dafür vor, dass mehrere Hersteller von Elektrofahrzeugen erhebliche FuE-Aufwendungen haben, die seit der Ausgangsuntersuchung gestiegen sind.
- (154) Des Weiteren sind bei der Kommission keine Nachweise oder Hinweise dafür eingegangen, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht anwendbar gewesen wäre oder dass die rechtlichen Bestimmungen, denen sie unterliegen, geändert worden wären.
- (155) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer steuerlichen Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Aufwendungen kamen.

Spezifität

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

Vorteil

- (157) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrzeughersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (158) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass die Elektrofahrzeugindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer steuerlichen Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Aufwendungen kam, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

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

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

3.7.3.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

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

- (161) In der Ausgangsuntersuchung kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich bei dieser Steuerbefreiung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung handelt, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst, welcher der Differenz zwischen dem Betrag der normalerweise von dem betreffenden Unternehmen gezahlten Steuer und der tatsächlich gezahlten Steuer entspricht. Die Kommission stellte ferner fest, dass die Subvention spezifisch war, da sie nach den Rechtsvorschriften auf bestimmte Unternehmen beschränkt war.
- (162) Die Kommission ermittelte für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Subventionen in Höhe von 0 % bis 0,04 % (ad valorem).

3.7.3.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (163) Der Antragsteller legte im Antrag auf Auslaufüberprüfung Nachweise dafür vor, dass es sich bei einigen Herstellern von Elektrofahrrädern in China um große Unternehmensgruppen handelt, die aus mehreren chinesischen Unternehmen und juristischen Personen bestehen, und dass sie daher berechtigt wären, diese Subventionsregelung weiterhin in Anspruch zu nehmen.
- (164) Des Weiteren sind bei der Kommission keine Nachweise oder Hinweise dafür eingegangen, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht anwendbar gewesen wäre oder dass die rechtlichen Bestimmungen, denen sie unterliegen, geändert worden wären.
- (165) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden kamen.

Spezifität

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

Vorteil

- (167) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrradhersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (168) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise und in Ermangelung gegenteiliger Informationen vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass die Elektrofahrradindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form einer Befreiung von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden kam, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

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

3.8. Zuschussprogramme

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

3.8.1.1. Feststellungen der Ausgangsuntersuchung

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

- (171) Die Zuschüsse wurden als Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung angesehen. Außerdem wurde festgestellt, dass sie spezifisch waren, da sie nach Auffassung der Kommission auf bestimmte Unternehmen oder spezifische Projekte in bestimmten Regionen und/oder die Elektrofahrzeugindustrie beschränkt waren. Bei einigen Zuschüssen wurde zudem festgestellt, dass sie ausfuhrabhängig waren.
- (172) Der Vorteil wurde als der im Untersuchungszeitraum erhaltene Betrag bzw. der dem Untersuchungszeitraum zugerechnete Betrag berechnet, wenn der Betrag über die Lebensdauer von Sachanlagen abgeschrieben wurde, für die der Zuschuss gewährt wurde⁽⁸³⁾.
- (173) Die Kommission ermittelte für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen eine Subventionsspanne von 0,07 % bis 0,25 %.

3.8.1.2. Anhalten der Subventionsregelung

- (174) Der Antragsteller legte im Antrag auf Auslaufüberprüfung Nachweise dafür vor, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen in China von kommunalen und regionalen Behörden⁽⁸⁴⁾ weiterhin individuelle Ad-hoc-Zuschüsse in beträchtlicher Höhe erhielten, was belegt, dass die staatliche Unterstützung für die Elektrofahrzeugindustrie in China umfassend, landesweit und systemisch ist.
- (175) Darüber hinaus legten weder die chinesische Regierung noch ein ausführender Hersteller Nachweise oder Hinweise dafür vor, dass die Elektrofahrzeugindustrie in China nicht mehr in den Genuss dieser Zuschüsse kommen würde. Da es sich bei dem betreffenden Wirtschaftszweig um einen geförderten Wirtschaftszweig handelt und seine Entwicklung für die chinesische Regierung eine Priorität darstellt, hielt es die Kommission in der Tat für ausgeschlossen, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen nicht weiterhin zahlreiche und verschiedene Ad-hoc-Zuschüsse von Behörden auf verschiedenen Verwaltungsebenen erhalten haben, um die weitere Entwicklung des Wirtschaftszweigs im Einklang mit der nationalen Industriepolitik sicherzustellen.
- (176) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form von verschiedenen Zuschüssen kamen.

Spezifität

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

Vorteil

- (178) In Anbetracht fehlender Fragebogenantworten seitens der chinesischen Elektrofahrzeughersteller und der chinesischen Regierung lagen der Kommission keine unternehmensbezogenen Informationen vor, auf deren Grundlage die Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Subvention hätte berechnet werden können.
- (179) Bei einer Auslaufüberprüfung ist es jedoch nicht erforderlich, die genaue Höhe der erhaltenen Subventionen zu quantifizieren. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise und in Ermangelung gegenteiliger Informationen vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass die Elektrofahrzeugindustrie in China weiterhin in den Genuss von Subventionen in Form von Ad-hoc-Zuschüssen von verschiedenen Ebenen der Regierungsbehörden kam, was eine finanzielle Beihilfe darstellte, aus der ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung erwuchs.

Schlussfolgerung

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

⁽⁸³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72, Erwägungsgrund 571.

⁽⁸⁴⁾ Antrag auf Auslaufüberprüfung, Abschnitt 6.2.e. und zugehörige Anhänge.

3.9. Allgemeine Schlussfolgerung zum Anhalten der Subventionierung

- (181) In der Ausgangsuntersuchung ermittelte die Kommission für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen anfechtbarer Subventionen in Höhe von 3,9 % bis 17,2 % (ad valorem). Ferner ermittelte sie anfechtbare Subventionen für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen in Höhe von 9,2 % und einen landesweiten Zollsatz für alle anderen ausführenden Hersteller von 17,2 %.
- (182) In Anbetracht der Feststellungen der Kommission zu den verschiedenen untersuchten Subventionsregelungen und -programmen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Hersteller von Elektrofahrrädern in China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin anfechtbare Subventionen in einer Höhe erhielten, die die Geringfügigkeitsgrenze überstieg.
- (183) Nach der Unterrichtung brachte eine interessierte Partei vor, dass die Schlussfolgerung, die Elektrofahrzeugindustrie in China sei weiterhin in den Genuss von Subventionen gekommen, falsch sei. Zur Untermauerung dieses Arguments waren Stellungnahmen von drei Vertretern chinesischer Elektrofahrzeughersteller beigefügt, denen zufolge keine Subventionen gewährt wurden. Da sich diese Hersteller während der Untersuchung nicht gemeldet hatten und nicht mitgearbeitet hatten, konnten die Angaben dieser Hersteller, die ohne entsprechende Beweise übermittelt wurden, nach Ansicht der Kommission nicht akzeptiert werden. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

3.10. Entwicklung der Einfuhren im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen

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

3.10.1. Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China

- (185) In Anbetracht der fehlenden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen ausführenden Hersteller stützte sich die Kommission bei ihren Feststellungen zur Produktionskapazität und zu den Kapazitätsreserven in der VR China auf die vom Antragsteller in seinem Überprüfungsantrag vorgelegten Informationen.
- (186) Die verfügbaren Informationen zeigen, dass im Bezugszeitraum in China bei der Herstellung von Elektrofahrrädern eine allgemeine Überkapazität bestand. Die Produktionskapazität⁽⁸⁵⁾ in China in diesem Zeitraum wurde auf 130 Mio. Stück pro Jahr geschätzt. Darüber hinaus kann die chinesische Produktion von Standardfahrrädern leicht auf die Herstellung von Elektrofahrrädern umgestellt werden, woraus sich eine potenzielle Gesamtkapazität von mehr als 400 Mio. Stück ergibt⁽⁸⁶⁾. Den Marktinformationen des Antragstellers zufolge beliefen sich die tatsächliche Produktion und die tatsächlichen Verkäufe in China auf 57 Mio. Stück pro Jahr, was auf geschätzte Kapazitätsreserven von 73 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung hindeutet⁽⁸⁷⁾. Diese Kapazitätsreserven, die fast 15-mal so hoch waren wie der gesamte Unionsverbrauch in demselben Zeitraum, könnten bei einem Außerkrafttreten der geltenden Maßnahmen in die Union ausgeführt werden.
- (187) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller über erhebliche Kapazitätsreserven verfügen, die im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen für die zu subventionierten Preisen erfolgende Ausfuhr großer Mengen in die Union genutzt werden könnten.

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

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

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

3.10.2. *Attraktivität des Unionsmarktes*

- (188) Den im Antrag enthaltenen Informationen zufolge ist der Unionsmarkt für chinesische Ausführer von Elektrofahrrädern nach wie vor attraktiv. Seit der Ausgangsuntersuchung sind die Einfuhren aus der VR China sowohl absolut als auch relativ gesehen zurückgegangen. Seit 2020, als die Menge der Einfuhren aus China auf dem niedrigsten Stand war, stiegen die Einfuhren jedoch erheblich an und verdoppelten sich trotz der geltenden Maßnahmen nahezu (siehe Tabelle 2). Der frühere Marktanteil der VR China wurde teilweise von anderen Drittländern wie Taiwan, das seine Ausfuhrmengen der überprüften Ware in die Union seit der vorausgegangenen Untersuchung erhöht hat, übernommen. Gleichzeitig war die VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nach wie vor der zweitgrößte Ausführer von Elektrofahrrädern in die Union. Dies zeigt, dass die Union für Ausführer aus der VR China weiterhin ein attraktiver Markt war.
- (189) Der Unionsmarkt für Elektrofahrräder ist mit einem Verbrauch von 4 979 000 Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einer der größten der Welt. Darüber hinaus wird, wie im Antrag auf Auslaufüberprüfung erläutert, die Nachfrage nach Elektrofahrrädern in den kommenden Jahren voraussichtlich steigen, was unter anderem auf die Umweltpolitik in der Union zurückzuführen ist.
- (190) Zudem wurden trotz der geltenden Maßnahmen weiterhin chinesische Ausfuhren in die Union getätigt, deren Marktanteil nicht unerheblich ist; dies zeigt, dass der Unionsmarkt für chinesische ausführende Hersteller nach wie vor attraktiv war und bleiben wird.
- (191) In Anbetracht der erheblichen Überkapazitäten in der VR China und der Attraktivität des Unionsmarktes gelangte die Kommission daher zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Ausfuhren von subventionierten Elektrofahrrädern in die Union bei einem Auslaufen der geltenden Maßnahmen wahrscheinlich fortsetzen und steigern würden.

3.10.3. *Schlussfolgerung zum Anhalten der Subventionierung*

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

4. SCHÄDIGUNG

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

- (193) Die gleichartige Ware wurde im Bezugszeitraum von 67 Herstellern in der Union hergestellt. Diese bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (194) Die gesamte Unionsproduktion im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wurde auf rund 4 560 000 Stück beziffert. Diese Zahl wurde auf der Grundlage der verfügbaren Informationen über den Wirtschaftszweig der Union ermittelt, wie z. B. des Berichts mit dem Titel „The European Bicycle Industry & Market Profile Report“ (Bericht über die europäische Fahrradindustrie und das europäische Marktprofil) und einer vom Verband der Europäischen Fahrradindustrie (CONEBI) durchgeführten Wirtschaftsstudie. Wie in Erwägungsgrund 11 dargelegt, wurden drei Unionshersteller, auf die 23,4 % der gesamten Unionsproduktion der gleichartigen Ware entfallen, für die Stichprobe ausgewählt.

4.2. **Unionsverbrauch**

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

(196) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 1
Unionsverbrauch (in Stück)

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

Quelle: Eurostat und CONEBI.

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

4.3. Einfuhren aus der VR China

4.3.1. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus der VR China

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

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

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

Tabelle 2
Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

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

Quelle: Eurostat und CONEBI.

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

4.3.2. Preise der Einfuhren aus der VR China und Preisunterbietung

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

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

Tabelle 3
Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
VR China	294	354	449	298
<i>Index</i>	100	120	153	101

Quelle: Eurostat.

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

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

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

1. die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise der überprüften Ware der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf der Stufe ab Werk, und
2. die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise der überprüften Ware aus der VR China auf dem Unionsmarkt, ermittelt auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht), einschließlich des Antidumpingzolls (62,1 % für alle übrigen Unternehmen) und des Ausgleichszolls (17,2 % für alle übrigen Unternehmen), und mit angemessener Berichtigung zur Berücksichtigung von Zöllen (6 %) und nach der Einfuhr angefallenen Kosten (2 %).

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

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

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

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

Tabelle 4
Einfuhren aus Drittländern

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

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

Quelle: Eurostat.

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

4.4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

4.4.1. Allgemeine Bemerkungen

- (211) Im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden alle Wirtschaftsindikatoren beurteilt, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum maßgeblich waren.
- (212) Wie in Erwägungsgrund 11 erläutert, wurde bei der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (213) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die makroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der vom CONEBI bereitgestellten Informationen. Die Daten waren auf alle Unionshersteller bezogen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.
- (214) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Subventionsspannen und Erholung von einer früheren Subventionierung.

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

4.4.2. Makroökonomische Indikatoren

4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 5

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 6

Verkaufsmenge und Marktanteil (in Stück)

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

4.4.2.3. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 7

Beschäftigung und Produktivität

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

4.4.2.4. Wachstum

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

4.4.2.5. Höhe der Subventionsspanne und Erholung von früherer Subventionierung

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

4.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

4.4.3.1. Preise und preisbeeinflussende Faktoren

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

Tabelle 8

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

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

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

4.4.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 9

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
<i>Index</i>	100	110	112	123

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

4.4.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 10
Lagerbestände

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

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

4.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 11
Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

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

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (231) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes. Die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller blieben im Bezugszeitraum rentabel. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität jedoch aufgrund gestiegener Kosten zurück.
- (232) Die insgesamt stabile Rentabilität im Bezugszeitraum ermöglichte es dem Wirtschaftszweig der Union, umfangreiche Investitionen zu tätigen.
- (233) Unter Netto-Cashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum ging der Cashflow erheblich zurück und fiel 2023 in den negativen Bereich ab. Auch die Kapitalrenditen verschlechterten sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen. Dies führte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu einem Rückgang der Investitionen um 50 % im Vergleich zu 2022.

4.5. Schlussfolgerungen zur Schädigung

- (234) Makroindikatoren wie Produktion, Verkäufe und Beschäftigung in der Union stiegen im Zeitraum von 2020 bis 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie stetig an. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gingen die Produktionsmengen, die Kapazitäten, die Verkäufe und die Beschäftigung jedoch aufgrund der während der COVID-19-Pandemie aufgebauten Lagerbestände zurück, gefolgt von einem Nachfragerückgang aufgrund der Aufhebung der COVID-19-Maßnahmen und der veränderten Wirtschaftslage in der Union, die insbesondere durch hohe Energiekosten und Inflation gekennzeichnet war.
- (235) Was die mikroökonomischen Indikatoren betrifft, so ergab die Untersuchung, dass die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Zeitraum von 2020 bis 2022 bei über 7 % lag. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union jedoch auf 5,4 % zurück. Der Cashflow ging von 2020 bis 2022 zurück und fiel 2023 in den negativen Bereich ab. Auch die Kapitalrenditen verschlechterten sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen.
- (236) Aufgrund dieser Feststellungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass sich der Wirtschaftszweig der Union von der durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China in der Vergangenheit verursachten bedeutenden Schädigung im Sinne des Artikels 8 der Grundverordnung erholt hatte. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich jedoch eine Reihe von Schadensindikatoren, sodass der Wirtschaftszweig der Union erneut mit einer wirtschaftlich schwierigen Lage konfrontiert war. Daher prüfte die Kommission darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der ursprünglich durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China verursachten Schädigung im Falle der Aufhebung der Maßnahmen.

5. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG

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

5.1. Kapazitätsreserven in der VR China und Attraktivität des Unionsmarktes

- (238) Wie bereits in Abschnitt 3.10.1 beschrieben und dargelegt, verfügen die ausführenden Hersteller in der VR China über erhebliche Kapazitätsreserven, die im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen für die Herstellung der überprüften Ware zur Ausfuhr in die Union genutzt werden könnten. Die Mengen, die von chinesischen ausführenden Herstellern ausgeführt werden könnten, belaufen sich auf 73 Mio. Stück und übersteigen damit bei Weitem die Größe des Unionsmarktes.
- (239) Wie bereits in Abschnitt 3.10.2 beschrieben und dargelegt, ist der Unionsmarkt für Elektrofahrräder einer der größten der Welt, und die Nachfrage nach Elektrofahrrädern dürfte in den kommenden Jahren zunehmen, unter anderem aufgrund der Umweltpolitik in der Union. Die chinesischen ausführenden Hersteller tätigten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Ausfuhren in ihre wichtigsten Drittmärkte zu Preisen, die deutlich unter den durchschnittlichen Verkaufspreisen der Unionshersteller auf dem Unionsmarkt lagen. Daher ist die Ausfuhr in die Union für chinesische Ausfuhrer potenziell sehr viel attraktiver. Folglich ist nach vernünftigem Ermessen davon auszugehen, dass die chinesischen ausführenden Hersteller im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen beginnen würden, große Mengen der überprüften Ware in die Union auszuführen.

5.2. Voraussichtliche Einfuhrpreise und Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union

- (240) Um festzustellen, wie sich die Einfuhren aus der VR China im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würden, führte die Kommission eine vergleichende Preisanalyse ohne geltende Antisubventionsmaßnahmen durch.
- (241) Um den Preis zu schätzen, zu dem chinesische Hersteller wahrscheinlich bei der Ausfuhr auf den Unionsmarkt verkaufen würden, verglich die Kommission den Durchschnittspreis (ab Werk) der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller mit dem entsprechenden Durchschnittspreis der zu überprüfenden Ware aus der VR China bei Ausfuhren in Drittländer wie das Vereinigte Königreich, die Türkei, Norwegen oder Serbien, die separate Codes für Elektrofahrräder haben und für die keine Maßnahmen gelten.
- (242) Der Vergleich ergab, dass der Durchschnittspreis der chinesischen Ausfuhren der betroffenen Ware in die genannten Länder zwischen 210 EUR und 650 EUR und damit deutlich unter dem Preis des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt liegen würden. Im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen wäre es daher wahrscheinlich, dass wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung Einfuhren aus der VR China in großen Mengen und zu niedrigen Preisen, die eine Schädigung verursachen würden, auf den Markt gelangen würden.
- (243) In Anbetracht dieser Ausführungen lautet der Schluss, dass das Auslaufen der Maßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem erheblichen Anstieg der subventionierten Einfuhren aus der VR China zu schädigenden Preisen führen würde. Die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union wäre daher ernsthaft gefährdet.

6. UNIONSINTERESSE

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

6.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (245) Die Untersuchung ergab, dass sich ein Auslaufen der Maßnahmen negativ auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würde. Durch die Maßnahmen wurden auf dem Unionsmarkt wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen hergestellt. Dadurch konnten neue Unternehmen in den Markt eintreten, insbesondere in den unteren und mittleren Segmenten. Trotz der Herausforderungen infolge der wirtschaftlichen Lage in den Jahren 2022 und 2023 hat sich die Zahl der bekannten Unionshersteller von Elektrofahrrädern von etwa 37 im Jahr 2020 auf 67 im Jahr 2023 fast verdoppelt. Die Zahl der in der Union hergestellten Elektrofahrräder stieg von 2020 (3,4 Mio.) bis 2023 (4,5 Mio.) um mehr als 1 Mio. und wird voraussichtlich weiter steigen. Die Zahl der direkten Beschäftigten stieg von rund 3 500 im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung auf fast 11 000 im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.
- (246) Eine Aufhebung der Ausgleichsmaßnahmen würde ein hohes Risiko für die Unionshersteller bedeuten, insbesondere für diejenigen, die das untere und das mittlere Elektrofahrradsegment bedienen und zu denen viele kleinere Hersteller im gesamten Wirtschaftszweig der Union gehören.
- (247) Die schwierige Lage wird dadurch verschärft, dass die Herstellung von Elektrofahrrädern ein sehr kapitalintensives Geschäft ist, da zur Aufrechterhaltung der Produktion jederzeit erhebliche Bestände an Fahrradbauteilen benötigt werden. Darüber hinaus haben die Unionshersteller in den letzten Jahren massiv in eine nachhaltige und umweltfreundliche Produktion und Produktverbesserungen investiert. Die Aufhebung der Antisubventionsmaßnahmen würde die Entwicklung von praktischem technischem Fachwissen für den Einsatz von Spitzentechnologien, einschließlich Automatisierung und neue Werkstoffe, blockieren.
- (248) Des Weiteren ist die Elektrofahrradindustrie in der Union dem Antrag auf Auslaufüberprüfung zufolge mit mehr als 1 000 kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die nach dem Bericht 2024 über die europäische Fahrradindustrie und das europäische Marktprofil etwa 80 000 Arbeitsplätze geschaffen haben, einer der größten grünen Wirtschaftszweige. Dazu gehören direkte und indirekte Arbeitsplätze in der Produktion, in vorgelagerten Wirtschaftszweigen, im Bereich Fahrradzubehör, bei Fahrradhändlern usw.
- (249) In Anbetracht dieser Ausführungen liegt die Ausweitung der Maßnahmen im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

6.2. Interesse der Montagebetriebe

- (250) Die Kommission kontaktierte alle ihr bekannten Verwender und unabhängigen Einführer.
- (251) Nach der Einleitung meldete sich lediglich eine Partei und übermittelte Stellungnahmen. Dabei handelte es sich um eine Ad-hoc-Gruppe im Namen von acht Unternehmen in der Union, die aus China und anderen Drittländern eingeführte Elektrofahrradbauteile montieren. Ihre wichtigste Stellungnahme bezog sich auf die Umsetzung der Maßnahmen gegenüber Einfuhren von (konventionellen) Fahrradteilen aus China, die Unsicherheiten hinsichtlich der Rechtsvorschriften für die Einfuhr von Elektrofahrradbauteilen verursacht und es daher erschwerte, Elektrofahrradbauteile einzuführen, die keinen Maßnahmen unterliegen. Die Gruppe sprach sich gegen die Ausweitung der Maßnahmen aus, hauptsächlich aufgrund der derzeitigen Probleme bei den Einfuhren von Bauteilen in Verbindung mit dem Risiko einer Ausweitung der Maßnahmen auf diese Elektrofahrradbauteile, und legte dar, dass eine Marktüberwachung zur Prüfung der Übereinstimmung der Einfuhren aus der VR China mit allen einschlägigen Vorschriften effizienter wäre, um gegen Einfuhren von unfair gehandelten Elektrofahrrädern aus China vorzugehen, die häufig unzulässig und unsicher seien.
- (252) Die Kommission vertrat jedoch die Auffassung, dass es nicht realistisch ist, dass eine durch Einfuhren subventionierter Elektrofahrräder aus der VR China verursachte Schädigung allein durch Marktüberwachungs- und Regulierungsmaßnahmen verhindert werden kann. Auch Fragen der zollrechtlichen Durchsetzung im Zusammenhang mit der Einfuhr von Elektrofahrradbauteilen können die Aufhebung der Maßnahmen, mit denen die beabsichtigte Wirkung erzielt wurde, nicht rechtfertigen. Auf jeden Fall ist die Durchsetzung der Maßnahmen nicht Gegenstand der Untersuchung.
- (253) Nach der Unterrichtung bekräftigte die Ad-hoc-Gruppe dieselben Vorbringen. Sie argumentierte, dass sich die Kommission auf die Stärkung der Marktüberwachung statt auf eine Ausweitung der handelspolitischen Schutzmaßnahmen konzentrieren sollte, um die Ursachen von Marktverzerrungen zu bekämpfen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Interessenträger zu gewährleisten. Handelspolitische Schutzmaßnahmen würden unbeabsichtigt einen Regelungsrahmen schaffen, der die Einfuhr nicht genormter und unsicherer Fahrräder begünstige und gleichzeitig seriösen Herstellern von Elektrofahrrädern aus der VR China mit langfristigen Ambitionen auf dem Unionsmarkt Schwierigkeiten bereite.
- (254) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die von der Ad-hoc-Gruppe vorgebrachten Argumente bereits in Erwägungsgrund 251 behandelt wurden. Da keine neuen Stellungnahmen zum Inhalt dieser Fragen vorgebracht wurden, wurde die in Erwägungsgrund 252 enthaltene Schlussfolgerung bestätigt.
- (255) Die Ad-hoc-Gruppe brachte ferner vor, dass die Aufhebung der handelspolitischen Schutzmaßnahmen nicht zu einem erheblichen Anstieg schädigender Einfuhren führen würde, da ihrer Ansicht nach der relativ geringe Marktanteil der Einfuhren aus der VR China von 4,4 % im UZÜ die Behauptung, dass die Einfuhren aus der VR China eine erhebliche Bedrohung darstellten, untergraben habe.
- (256) Nach Ansicht der Kommission erfolgte der Anstieg des Marktanteils auf 4,4 % im UZÜ zu einem Zeitpunkt, als handelspolitische Schutzmaßnahmen in Kraft waren. Aufgrund der handelspolitischen Schutzmaßnahmen stieg der Marktanteil der chinesischen Einfuhren im Bezugszeitraum nur um 2,1 Prozentpunkte. Angesichts der Attraktivität des Unionsmarktes, der Produktionskapazität und der Kapazitätsreserven in der VR China sowie des Zusammenhangs zwischen den Preisen der Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen die gedumpte Einfuhren aus der VR China zu schädigenden Preisen erheblich zunehmen würden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (257) Darüber hinaus behauptete die Ad-hoc-Gruppe, dass sich die Kommission auf ungeprüfte Informationen und auf Behauptungen gestützt habe, die die Unparteilichkeit der Untersuchung beeinträchtigten, insbesondere jene, die vom Antragsteller vorgebracht worden seien.
- (258) Wie in den Erwägungsgründen 33 und 34 dargelegt, wandte die Kommission Artikel 28 der Grundverordnung an, da die Mitarbeit der Elektrofahrradhersteller in der VR China nicht ausreichte, um repräsentative Feststellungen für die Zwecke dieser Auslaufüberprüfung zu treffen, und da die chinesische Regierung und andere relevante Parteien in der VR China nicht mitarbeiteten, weshalb die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgriff. Folglich stützten sich die Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung und zur Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung auf die verfügbaren Informationen, insbesondere auf mit dem Überprüfungsantrag übermittelte Informationen, auf im Laufe der Untersuchung von mitarbeitenden Parteien (d. h. dem Antragsteller und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern) eingeholte Informationen, auf Informationen aus den Feststellungen der Kommission in der Ausgangsuntersuchung, auf die Ergebnisse der jüngsten Antisubventionsuntersuchungen der Kommission betreffend geförderte Wirtschaftszweige in China und auf die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte Verzerrungen. Alle von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegten Informationen wurden gründlich überprüft. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

6.3. Interesse der Verwender und unabhängigen Einführer

- (259) Abgesehen von der genannten Stellungnahme meldeten sich keine Verwender oder unabhängigen Einführer, um bei dieser Untersuchung mitzuarbeiten, indem sie einen Fragebogen beantworten. Auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden Informationen stellte die Kommission fest, dass keine Beweise dafür vorlagen, die den Schlussfolgerungen der Ausgangsuntersuchung, dass die negativen Auswirkungen auf unabhängige Einführer nicht als unverhältnismäßig angesehen werden konnten und durch die Verfügbarkeit alternativer Bezugsquellen abgemildert wurden, widersprachen. Die vorteilhaften Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahmen auf den Unionsmarkt und insbesondere für den Wirtschaftszweig der Union überwiegen die möglichen negativen Folgen für die übrigen Interessengruppen. Durch die Untersuchung wurde nämlich bestätigt, dass es neben China immer mehr andere Bezugsquellen aus Drittländern gibt. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Aufrechterhaltung der Maßnahmen den Verwendern und Einführern nicht unverhältnismäßig schaden würde.
- (260) Nach der Unterrichtung brachte eine interessierte Partei vor, dass Elektrofahrräder im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen weiterhin unnötig überteuert und für die Verwender weniger verfügbar sein würden. Bei einer Aufhebung der Maßnahmen würde ein Rückgang der Preise für Elektrofahrräder ihr zufolge zu einem erheblichen Anstieg der Verkäufe von Elektrofahrrädern führen. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass niedrigere Preise nicht unbedingt zu einem Anstieg der Verkäufe führen, da neben den Preisen auch Sicherheit, Qualität, Zuverlässigkeit und Service Kriterien für den Kauf eines Elektrofahrrads sind. Eine Aufhebung der Maßnahmen hätte zudem negative Auswirkungen auf die Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union, was sich auf Innovationen und Produktvielfalt auswirken und zu einer geringeren Auswahl für die Verwender führen würde. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

6.4. Schlussfolgerungen zum Unionsinteresse

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

7. ANTISUBVENTIONSMAßNAHMEN

- (262) In Anbetracht der Schlussfolgerungen der Kommission zum Anhalten der Subventionierung, zum erneuten Auftreten der Schädigung und zum Unionsinteresse sollten die Antisubventionsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der VR China aufrechterhalten werden.
- (263) Um das Umgehungsrisiko zu minimieren, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Ausgleichszölle erforderlich. Unternehmensspezifische Ausgleichszölle können nur bei Vorlage einer gültigen Handelsrechnung bei den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erhoben werden. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Bis zur Vorlage einer solchen Rechnung sollten die Einfuhren dem Ausgleichszoll unterliegen, der für „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der VR China“ gilt.
- (264) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Ausgleichszölle auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So müssen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung dargelegten Anforderungen erfüllt — ihre üblichen Prüfungen durchführen und können, wie in allen anderen Fällen, zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des niedrigeren Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.

- (265) Sollten sich die Einfuhren in die Union eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 23 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter solchen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.
- (266) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Ausgleichszölle gelten ausschließlich für die Einfuhren der überprüften Ware mit Ursprung in der VR China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der überprüften Ware, die von anderen, nicht im verfügenden Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze gelten.
- (267) Ein Unternehmen kann die Anwendung des unternehmensspezifischen Zollsatzes beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten ⁽⁸⁸⁾. Er muss alle sachdienlichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Änderungsverordnung mit Angaben über die Umfirmierung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (268) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁹⁾ über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte Zinssatz angewandt, der am ersten Kalendertag jedes Monats im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.
- (269) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingerichteten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Es wird ein endgültiger Ausgleichszoll auf die Einfuhren von Fahrrädern, mit Treithilfe, mit Elektrohilfsmotor, mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführt, die derzeit unter den KN-Codes 8711 60 10 und ex 8711 60 90 (TARIC-Code 8711 60 90 10) eingereiht werden.
- (2) Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende endgültige Ausgleichszollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

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

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

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

Ursprungsland	Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	10,7 %	C463
	In Anhang I aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	9,2 %	Siehe Anhang I.
	In Anhang II aufgeführte Unternehmen, die nicht bei der ursprünglichen Antisubventionsverordnung, jedoch bei der parallelen ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitgearbeitet haben	17,2 %	Siehe Anhang II.
	Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China	17,2 %	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 genannten Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] [überprüfte Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in [betroffenes Land] hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

(4) In Fällen, in denen der Ausgleichszoll bei bestimmten ausführenden Herstellern von dem Antidumpingzoll abgezogen wurde, wird bei Erstattungsanträgen nach Artikel 21 der Verordnung (EU) 2016/1037 auch die im Erstattungsuntersuchungszeitraum herrschende Dumpingspanne für diesen ausführenden Hersteller bewertet. Der Betrag, der dem Antragsteller zu erstatten ist, darf die Differenz zwischen den erhobenen Zöllen und dem im Rahmen der Erstattungsuntersuchung festgesetzten kombinierten Ausgleichs- und Antidumpingzoll nicht übersteigen.

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 23. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
 Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Name	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lv Kang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

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

ANHANG II

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



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/120 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

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

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Frühere Untersuchungen und geltende Maßnahmen

- (1) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission⁽²⁾ führte die Europäische Kommission Antidumpingzölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China ein (im Folgenden „ursprüngliche Maßnahmen“). Die derzeit geltenden Antidumpingzölle liegen zwischen 10,3 % und 70,1 %. Die Untersuchung, die zur Einführung der ursprünglichen Maßnahmen führte, wird im Folgenden als „Ausgangsuntersuchung“ bezeichnet.
- (2) Nach dem Urteil des Gerichts in der Rechtssache T-242/19 vom 17. März 2023 wurden die Antidumpingzölle in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/609 der Kommission⁽³⁾ wieder eingeführt. Der wieder eingeführte Zoll wurde auf 9,9 % festgesetzt.
- (3) Mit ihrer Durchführungsverordnung (EU) 2019/72⁽⁴⁾ führte die Kommission parallel dazu endgültige Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China ein. Die derzeit geltenden Ausgleichszölle liegen zwischen 3,9 % und 17,2 %.

1.2. Antrag auf Auslaufüberprüfung

- (4) Nach Veröffentlichung einer Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens der Maßnahmen⁽⁵⁾ ging bei der Europäischen Kommission (im Folgenden „Kommission“) ein Überprüfungsantrag gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung ein.
- (5) Der Überprüfungsantrag (im Folgenden „Antrag“) wurde am 16. Oktober 2023 im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung im Namen des Wirtschaftszweigs der Union für Elektrofahrräder vom Verband der europäischen Fahrradhersteller (im Folgenden „Antragsteller“) gestellt. Der Antrag wurde damit begründet, dass bei Außerkrafttreten der Maßnahmen mit einem Anhalten des Dumpings und einem erneuten Auftreten der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu rechnen sei.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2023/609 der Kommission vom 17. März 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China in Bezug auf Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd infolge des Urteils des Gerichts in der Rechtssache T-242/19 (ABl. L 80 vom 20.3.2023, S. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

⁽⁵⁾ ABl. C 154 vom 2.5.2023, S. 46.

1.3. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

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

1.4. Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum

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

1.5. Interessierte Parteien

- (8) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um an der Untersuchung mitzuarbeiten. Ferner unterrichtete die Kommission gezielt andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten Hersteller in der VR China sowie die Behörden der VR China, die ihr bekannten Einführer und Verwender sowie die bekanntermaßen betroffenen Verbände über die Einleitung der Auslaufüberprüfung und bat sie um ihre Mitarbeit.
- (9) Die interessierten Parteien hatten Gelegenheit, zur Einleitung der Auslaufüberprüfung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder die Anhörungsbeauftragte für Handelsverfahren zu beantragen.

1.6. Stichprobe

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

1.6.1. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (11) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission wählte die Stichprobe auf der Grundlage der Produktionsmenge aus. Die Stichprobe umfasste drei Unionshersteller. Auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entfielen 23,4 % der gesamten Unionsproduktion im Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Im Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung bat die Kommission die interessierten Parteien, zu der vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen zur vorläufigen Stichprobe ein. Die Stichprobe wurde als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.

1.6.2. Bildung einer Stichprobe der Einführer

- (12) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, forderte die Kommission unabhängige Einführer zur Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen auf.
- (13) Kein unabhängiger Einführer beantwortete den Stichprobenfragebogen. Daher befand die Kommission, dass sich die Bildung einer Stichprobe erübrigte.

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

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

- (14) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle bekannten Hersteller in der VR China um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen. Ferner ersuchte die Kommission die Vertretung der VR China bei der Europäischen Union, gegebenenfalls andere Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (15) Nur zwei ausführende Hersteller aus der VR China übermittelten eine Antwort auf das Stichprobenverfahren, weshalb ein Stichprobenverfahren nicht für notwendig erachtet wurde. Darüber hinaus machten diese beiden Unternehmen zusammen deutlich weniger als 0,1 % der chinesischen Elektrofahrradindustrie aus, gemessen an i) den Ausfuhren in die Union, ii) den Ausfuhren in alle anderen Auslandsmärkte, iii) den Inlandsverkäufen und iv) der chinesischen Produktionskapazität im Untersuchungszeitraum der Überprüfung. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass diese beiden Unternehmen für die Zwecke der Auslaufüberprüfung nicht als repräsentativ für die chinesische Elektrofahrradindustrie angesehen werden könnten.
- (16) Dementsprechend gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Mitarbeit der Hersteller von Elektrofahrrädern in der VR China nicht hinreichend war, um repräsentative Feststellungen zu treffen, und unterrichtete die beiden Unternehmen darüber, dass die Kommission beabsichtigte, Artikel 18 der Grundverordnung anzuwenden und ihre Feststellungen zum Anhalten oder erneuten Auftreten des Dumpings und der Schädigung in Bezug auf die Einfuhren aus der VR China auf die verfügbaren Informationen zu stützen.
- (17) Folglich unterrichtete die Kommission die Behörden der VR China am 12. Februar 2024 mit einer Verbalnote darüber, dass sie sich bei der Untersuchung des Anhaltens oder Wiederauftretens des Dumpings möglicherweise nach Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen werde. Die Behörden der VR China reagierten nicht auf die Verbalnote.

1.7. **Fragebogenantworten**

- (18) Die Kommission übersandte der Regierung der VR China (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen in der VR China im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung.
- (19) Die Kommission teilte den beiden Unternehmen, die eine Antwort auf das Stichprobenverfahren übermittelt hatten, mit, dass sie nicht als repräsentativ für die gesamte chinesische Elektrofahrradindustrie angesehen werden könnten und dass ihre unternehmensspezifischen Informationen nicht als Grundlage für repräsentative Feststellungen zu allen Ausfuhren aus der VR China in die Union dienen könnten. Die Kommission forderte die beiden Unternehmen auf, sich mit den Kommissionsdienststellen in Verbindung zu setzen, falls sie dennoch einen Fragebogen beantworten wollten. Bei Einleitung der Untersuchung stand der Fragebogen in dem zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien bestimmten Dossier und auf der Website der GD Handel zur Verfügung.
- (20) Weder die chinesische Regierung noch einer der chinesischen (ausführenden) Hersteller übermittelte der Kommission einen ausgefüllten Fragebogen.

1.8. **Überprüfung**

- (21) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie zur Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und Schädigung sowie zur Ermittlung des Unionsinteresses benötigte, und überprüfte sie. Bei folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung durchgeführt:

Unionshersteller

- Cube Bikes, Deutschland,
- Accell Hunland, Ungarn,
- Cross, Bulgarien.

1.9. **Weiteres Verfahren**

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

- (23) Mehrere interessierte Parteien übermittelten Stellungnahmen, die von der Kommission berücksichtigt und in den Abschnitten 2.3 und 7 behandelt wurden. Eine Partei, die einen entsprechenden Antrag stellte, wurde gehört.

2. ÜBERPRÜFTE WARE, BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

2.1. Überprüfte Ware

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

2.2. Betroffene Ware

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

2.3. Gleichartige Ware

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

- die betroffene Ware bei der Ausfuhr in die Union,
- die in der Volksrepublik China hergestellte und auf dem Inlandmarkt der Volksrepublik China verkaufte überprüfte Ware,
- die von den ausführenden Herstellern hergestellte und in die übrige Welt verkaufte überprüfte Ware und
- die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und verkaufte überprüfte Ware.

- (27) Sie werden daher als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung betrachtet.

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

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

3. DUMPING

3.1. Vorbemerkungen

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

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

- (31) Wie in Abschnitt 1.6.3 erwähnt, arbeiteten die Ausführer/Hersteller aus der VR China bei der Untersuchung nicht mit. Die chinesischen Behörden wurden deshalb von der Kommission darüber unterrichtet, dass die Kommission angesichts der mangelnden Mitarbeit in Bezug auf die Feststellungen bezüglich des Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und der Schädigung möglicherweise Artikel 18 der Grundverordnung anwenden werde. Bei der Kommission gingen keine diesbezüglichen Stellungnahmen oder Anträge auf Anhörung durch die Anhörungsbeauftragte ein.
- (32) Folglich wurden nach Artikel 18 der Grundverordnung die Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen; dies waren insbesondere mit dem Überprüfungsantrag vorgelegte Informationen sowie Informationen, die im Verlauf der Überprüfung bei mitarbeitenden Parteien (d. h. dem Antragsteller und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern) eingeholt wurden.

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

- (33) Da bei der Einleitung der Untersuchung genügend Beweise vorlagen, die hinsichtlich der VR China auf das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung hindeuteten, leitete die Kommission die Untersuchung auf der Grundlage des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung ein.
- (34) Um die Informationen einzuholen, die sie für die Untersuchung der mutmaßlichen nennenswerten Verzerrungen benötigte, übersandte die Kommission der chinesischen Regierung einen Fragebogen. Unter Nummer 5.3.2 der Einleitungsbekanntmachung bat die Kommission darüber hinaus alle interessierten Parteien, innerhalb von 37 Tagen nach Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ihren Standpunkt bezüglich der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung unter Vorlage von Informationen und sachdienlichen Beweisen darzulegen. Von der chinesischen Regierung gingen keine Antworten auf den Fragebogen ein und innerhalb der Frist wurden keine Beiträge zur Anwendung von Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung übermittelt. In der Folge unterrichtete die Kommission die chinesische Regierung, dass sie zur Ermittlung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen in der VR China die verfügbaren Informationen im Sinne des Artikels 18 der Grundverordnung zugrunde legen werde.
- (35) Unter Nummer 5.3.2 der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission auch darauf hin, dass sie angesichts der vorliegenden Beweise nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung vorläufig die Türkei als geeignetes repräsentatives Land ausgewählt hatte, um den Normalwert anhand unverzerrter Preise oder Vergleichswerte zu ermitteln. Die Kommission erklärte ferner, dass sie andere möglicherweise geeignete Länder nach den Kriterien des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung prüfen werde.
- (36) Am 18. Juli 2024 unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien in Form eines Aktenvermerks (im Folgenden „Aktenvermerk“) über die einschlägigen Quellen, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen gedachte, und gab darin die Türkei als repräsentatives Land an. Dieser Aktenvermerk enthielt eine Liste aller Produktionsfaktoren — wie Rohstoffe, Arbeit und Energie —, die bei der Herstellung von Elektrofahrrädern eingesetzt werden. Darüber hinaus teilte die Kommission den interessierten Parteien mit, dass sie die Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) sowie Gewinne auf der Grundlage von aus Unternehmensabschluss-Statistiken⁽⁸⁾ aggregierten Abschlüssen für 206 gewinnbringende Unternehmen ermitteln werde, die in der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige, gemeinhin als NACE bezeichnet, als in der Kategorie 30.9 „Herstellung von Beförderungsmitteln a. n. g.“ tätig aufgeführt sind. Die Daten für diese Hersteller im repräsentativen Land werden von der türkischen Zentralbank und dem Statistikinstitut der Türkei zusammengestellt. Die Parteien wurden aufgefordert, Stellung zu nehmen, und vom Antragsteller gingen Stellungnahmen ein, die, wie in Erwägungsgrund 67 dargelegt, berücksichtigt wurden.

3.3. Normalwert

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

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

- (38) In Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung ist allerdings Folgendes vorgesehen: „Wird ... festgestellt, dass es nicht angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten im Ausfuhrland zu verwenden, weil in diesem Land nennenswerte Verzerrungen im Sinne von Buchstabe b bestehen, so wird der Normalwert ausschließlich anhand von Herstell- und Verkaufskosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, rechnerisch ermittelt“; dieser rechnerisch ermittelte Normalwert „muss einen unverzerrten und angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne beinhalten“ („Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten“ werden im Folgenden als „VVG-Kosten“ bezeichnet).
- (39) Wie im Folgenden dargelegt, gelangte die Kommission in dieser Untersuchung zu dem Schluss, dass auf der Grundlage der vorliegenden Beweise und in Ermangelung einer Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der Hersteller in China die Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung angezeit war.

3.3.1. Vorliegen nennenswerter Verzerrungen

- (40) Stahl und Aluminium sind wichtige Rohstoffe in der Fahrradindustrie. Im Wesentlichen werden alle wichtigen Fahrradteile ganz oder teilweise aus diesen Materialien hergestellt. Fahrradrahmen, -gabeln und -lenker bestehen in der Regel entweder aus Stahl oder Aluminium. Räder und Speichen, Ketten, Kettenschaltung, Schaltungen, Kabel und Gepäckträger werden in der Regel aus Stahl hergestellt. Schutzbleche und Pedale werden aus Metall oder Kunststoff (d. h. aus Erzeugnissen der chemischen Industrie) gefertigt. In dem Antrag wurden die nennenswerten Verzerrungen erwähnt, die die Europäische Kommission in der chinesischen Stahl- und Aluminiumindustrie im Rahmen der jüngsten Untersuchungen, z. B. zu Einfuhren von Verbindungselementen aus Stahl, geschweißten Rohren aus Stahl, Windkrafttürmen aus Stahl und warmgewalzten Flacherzeugnissen aus nicht rostendem Stahl⁽⁹⁾, zu Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium, Aluminiumstrangpresserzeugnissen, flachgewalzten Aluminiumerzeugnissen, Folien aus Aluminium und Fahrzeugrädern aus Aluminium⁽¹⁰⁾, festgestellt hat. Die in diesen Fällen wiederholt und übereinstimmend getroffenen Feststellungen sind dem Antrag zufolge eindeutige Beweise für systemische Verzerrungen der chinesischen Kosten und Preise für Stahl- und Aluminiumerzeugnisse im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung.
- (41) Wie bereits bei vorherigen Untersuchungen in Bezug auf die Stahl- und Aluminiumsektoren in der VR China prüfte die Kommission auch bei dieser Untersuchung, ob es angesichts nennenswerter Verzerrungen angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in der VR China heranzuziehen. Dabei stützte sich die Kommission auf die im Dossier verfügbaren Beweise, einschließlich der Belege, die im Antrag sowie in dem (auf öffentlich verfügbaren Quellen basierenden) Dokument mit dem Titel „Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations“ (für die Zwecke von

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

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

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

- (42) Dem Antrag zufolge wird die chinesische Wirtschaft insgesamt stark von erheblichen staatlichen Eingriffen beeinflusst und geprägt, sodass die Inlandspreise und -kosten der chinesischen Elektrofahrradindustrie nicht in dieser Untersuchung herangezogen werden können. Im Antrag wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass die chinesische Elektrofahrradindustrie durch ein hohes Maß an Staatseigentum, staatlicher Einflussnahme und/oder staatlicher Subventionierung gekennzeichnet sei und dass mehrere Hersteller von Elektrofahrrädern, direkt oder über Verbände, enge Verbindungen zur chinesischen Regierung oder regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften aufwiesen. Zur Untermauerung seiner Position verwies der Antragsteller auf den Bericht, auf chinesische Rechtsvorschriften, auf weitere Berichte und auf zusätzliche anekdotische Beweise für Verzerrungen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.
- (43) Wie in Erwägungsgrund 40 dargelegt, wurden im Antrag jüngste Untersuchungen erwähnt, bei denen die Kommission feststellte, dass in der VR China erhebliche staatliche Eingriffe vorliegen, die einer wirksamen Ressourcenallokation nach Marktgrundsätzen entgegenstehen⁽¹³⁾. Konkret wurde in dem Antrag argumentiert, dass die chinesische Wirtschaft, einschließlich des Elektrofahrrad- und Fahrradsektors, in erheblichem Maße von einem ausgefeilten Planungssystem geprägt sei, in dem Prioritäten festgelegt und die Ziele vorgegeben würden, auf die sich die Zentralregierung und die lokalen Gebietskörperschaften konzentrieren müssten. Durch diese Strategien werden inländische Lieferanten begünstigt oder wird das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst. In dem Antrag wurde ferner erwähnt, dass das Planungssystem in der VR China dazu führe, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen werden, sondern in Sektoren fließen, die von der Regierung als strategische oder anderweitig politisch wichtige Sektoren erachtet werden. Darüber hinaus wurde in dem Antrag darauf hingewiesen, dass die Kosten der meisten, wenn nicht aller Produktionsfaktoren der chinesischen Herstellung von Elektrofahrrädern verzerrt seien, einschließlich Stahl und Aluminium für Fahrradteile, Strom-, Grundstücks- und Arbeitskosten.
- (44) Der Antrag enthielt Beispiele für Sachverhalte, die auf das Vorliegen von Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b erster bis sechster Gedankenstrich der Grundverordnung hindeuten. Im Antrag wurde auch festgestellt, dass die Elektrofahrradindustrie und ihre Bauteile (nämlich Akkumulator, Motor, Steuergeräte und Leichtmetallbauteile) als Schlüsselindustrien/strategische Wirtschaftszweige angesehen werden, deren Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv verfolgt wird. Insbesondere wurde im Antrag vorgebracht, dass die chinesische Regierung die chinesische (Elektro-)Fahrradindustrie durch nationale, regionale und lokale Instrumente wie den 14. allgemeinen Fünfjahresplan⁽¹⁴⁾, die Mitteilung „Made in China 2025“⁽¹⁵⁾, das Verzeichnis der für ausländische Investitionen geförderten Industrien in Zentral- und Westchina⁽¹⁶⁾ (Catalogue of Industries Encouraged for Foreign Investment in the Central and Western Region of China, Fassung von 2020) und den Leitfaden für die Anpassung der Industriestruktur⁽¹⁷⁾ (Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment, Akkumulatoren und leichte Materialien) stark gefördert habe. Im Antrag wurden ferner mehrere Provinzen genannt, darunter Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong und Guangdong, in denen die Fahrrad- und/oder Elektrofahrradindustrie in ihre regionalen Pläne aufgenommen wurden.

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

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

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

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

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

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

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

- (45) Insgesamt wurde in dem Antrag der Standpunkt vertreten, dass die Preise bzw. Kosten, einschließlich der Rohstoff-, Energie- und Arbeitskosten, nicht das Ergebnis des freien Spiels der Marktkräfte seien, sondern durch erhebliche staatliche Eingriffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung beeinflusst würden. Angesichts dieser Feststellungen sei es im vorliegenden Fall nicht angemessen, bei der Ermittlung des Normalwerts Inlandspreise und -kosten heranzuziehen.
- (46) Die chinesische Regierung nahm zu den im Dossier, einschließlich des (aktualisierten) Berichts, vorliegenden Beweisen und den vom Antragsteller beigebrachten zusätzlichen Beweisen für das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen und/oder zur Angemessenheit der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung auf den vorliegenden Fall weder Stellung noch legte sie eigene Beweise zur Stützung oder Widerlegung der vorhandenen Beweise vor.
- (47) In der Untersuchung der Kommission wurde das im Antrag enthaltene Vorbringen, dass die Elektrofahrzeugindustrie von der chinesischen Regierung weiterhin als wichtiger Wirtschaftszweig angesehen werde, bestätigt. Dies wird in den zahlreichen Plänen, Richtlinien und anderen Dokumenten bestätigt, die auf die Förderung der Fahrradindustrie im Allgemeinen und der Elektrofahrzeugindustrie im Besonderen ausgerichtet sind und auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene veröffentlicht werden, bestätigt.
- (48) Im 14. allgemeinen Fünfjahresplan wurde die chinesische Elektrofahrzeugindustrie ausdrücklich als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt. Darüber hinaus wurde die Elektrofahrzeugindustrie in verschiedenen von der chinesischen Regierung angenommenen Katalogen, wie den in Erwägungsgrund 44 genannten, als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt.
- (49) Darüber hinaus haben die chinesische Regierung und die regionalen Gebietskörperschaften auch sektorspezifische Pläne und Unterstützungsprogramme für die Fahrradindustrie herausgegeben. So enthält beispielsweise die Stellungnahme 2022 zur hochwertigen Entwicklung der Leichtindustrie (MIIT 2022/68)⁽¹⁸⁾ spezifische Informationen über zentrale Forschungs- und Entwicklungsprojekte, in denen Fahrradgetriebe und hocheffiziente Technologien für die Sicherheit von Lithium-Ionen-Akkumulatoren erwähnt werden. Sie enthält ferner Informationen über die Modernisierung der innovativen Fertigungstechnik für Fahrräder wie Gelände-Langstreckenfahräder und hochleistungsfähige Klappfahräder sowie intelligente Elektrofahräder. Die Standardbedingungen für die Elektrofahrzeugindustrie 2024⁽¹⁹⁾ und die Standardmitteilung der Verwaltungsmaßnahmen (MIIT) für die Elektrofahrzeugindustrie⁽²⁰⁾ wurden vom Ministerium für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik China, des Staatlichen Zentralamts für die Marktregulierung und dem Nationalen Brand- und Rettungsbüro angekündigt, um die Entwicklung der Elektrofahrzeugindustrie zu fördern. In der Ankündigung heißt es: „Neue Produktionsunternehmen sowie neue und erweiterte Projekte sollen den Bestimmungen der nationalen Industriepolitik entsprechen. Die Unternehmen sollen die technologische Innovation stärken, die Produktqualität verbessern, den hochwertigen, intelligenten und ökologischen Wandel und die Modernisierung bestehender Produktionslinien fördern und Bauprojekte reduzieren, durch die lediglich die Produktionskapazität erweitert wird. Sie sollen Regionen mit entsprechenden Bedingungen zur Förderung der auf einer Parkstruktur basierenden und intensiven Entwicklung der Elektrofahrzeugindustrie unterstützen.“ Darüber hinaus enthielt die Ankündigung Informationen über die Überwachung und das Management der Elektrofahrzeugindustrie: „In den Industrieverbänden sind Unternehmen organisiert, mit dem Ziel, die Selbstdisziplin der Industrie zu stärken, und sie sollen Unternehmen dazu anleiten, ihre Produktions- und Geschäftstätigkeiten im Einklang mit den Rechtsvorschriften auszuüben und die für die betreffende Industrie zuständige Abteilung bei der Umsetzung und Überwachung dieser Standardbedingungen unterstützen“.

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

⁽¹⁹⁾ Siehe auch den Artikel auf der MOFCOM-Website vom 12.6.2024 mit dem Titel „China's electric bicycles active expand the 'One Belt One Road' market“, abrufbar unter <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydy1/sedly/qtfw/202406/164502.html>.

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

- (50) Weitere industriepolitische Ziele in Bezug auf Elektrofahrräder finden sich auch in den Planungsdokumenten der Provinzen, z. B. der Provinzen Shandong⁽²¹⁾, Hebei⁽²²⁾, Tianjin⁽²³⁾, Jinghai und Jiangsu⁽²⁴⁾. Die Provinz Jiangsu ist die wichtigste Provinz für die Herstellung von Elektrofahrrädern in der VR China, und die Herstellung von Elektrofahrrädern macht etwa 20 % der gesamten Herstellung von Elektrofahrrädern des Landes aus⁽²⁵⁾. Das Unternehmen verfügt über einen Hightech-Industriepark mit der Bezeichnung „Tianjin Ziya Economic and Technological Development Zone“, dem führenden Industriebezirk in Bezug auf die Herstellung von Fahrrädern im Allgemeinen und Elektrofahrrädern im Besonderen⁽²⁶⁾, dem von der Expertengruppe des chinesischen Leichtindustrieverbands und dem chinesischen Fahrradverband die Auszeichnung „chinesische Hauptstadt der Fahrräder und Elektrofahrräder“ verliehen wurde⁽²⁷⁾.
- (51) Im Hinblick auf die Aussage, die chinesische Regierung sei in der Lage, Preise und Kosten durch staatliche Präsenz in Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b zweiter Gedankenstrich der Grundverordnung zu beeinflussen, ergab die Untersuchung, dass die China Bicycle Association (CBA) gemäß ihrer Satzung⁽²⁸⁾ von der Kommunistischen Partei Chinas kontrolliert wird. Insbesondere werden in Artikel 21 dieser Satzung die Zusammensetzung des Vorstands und die Bedingungen festgelegt, die erfüllt werden müssen, u. a. „Unterstützung der Führung der Kommunistischen Partei Chinas, sorgfältige Umsetzung der Strategien, Grundsätze und Politik der Partei, Einhaltung der Gesetze und Vorschriften, Einhaltung der Sozial- und Berufsethik sowie hohe politische Qualität und Professionalismus“. Darüber hinaus ist in Artikel 4 der Satzung der Jiangsu Bicycle Association⁽²⁹⁾ Folgendes vorgesehen: „Im Einklang mit den Bestimmungen der Verfassung der Kommunistischen Partei Chinas richtet dieser Verband die Organisation der Kommunistischen Partei Chinas ein, führt Parteitätigkeiten durch und schafft die notwendigen Bedingungen für die Tätigkeiten der Parteiorganisation“. Zudem heißt es in Artikel 5: „Die Registrierungsstelle dieses Verbands ist das Ministerium für zivile Angelegenheiten der Provinz Jiangsu. Dieser Verband akzeptiert die geschäftliche Führung und Aufsicht sowie die Verwaltung des Innenministeriums der Provinz Jiangsu und anderer einschlägiger Stellen.“
- (52) In Bezug auf die wichtigsten Hersteller von Elektrofahrrädern ergab die Untersuchung ferner, dass Fushida Mitglied des CBA ist und der Geschäftsführer des Unternehmens ein Sekretär der Parteizweigstelle ist⁽³⁰⁾. Shanghai Phoenix ist ein Unternehmen, das sich zu 24,36 % im Eigentum des Staates⁽³¹⁾ befindet, und der Vorsitzende ist seit Januar 2023 Sekretär des Parteikomitees. Flying Pigeon ist ein staatseigenes Unternehmen, das von der Tianjin Bohai Light Industry Investment Group, einer staatseigenen Unternehmensgruppe unter der Aufsicht der Überwachungs- und Verwaltungskommission für Staatseigentum (State-Owned Asset Supervision and Administration Commission; SASAC), gehalten wird⁽³²⁾. In Bezug auf das Privatunternehmen Zhonglu co., das die Marke Shanghai Forever betreibt, ist darauf hinzuweisen, dass der Vorsitzende des Unternehmens ein stellvertretender Sekretär des Parteikomitees ist⁽³³⁾.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (53) Darüber hinaus gibt es im Sektor der überprüften Ware die Strategie, inländische Hersteller zu begünstigen oder den Markt anderweitig im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b dritter Gedankenstrich der Grundverordnung zu beeinflussen. Bei der Untersuchung wurden weitere Dokumente ermittelt, aus denen hervorgeht, dass der Wirtschaftszweig in den Genuss von staatlichen Leitlinien und Interventionen im Elektrofahrradsektor kommt. Darüber hinaus wurde die Fahrradindustrie im Bezirk Jinghai im Jahr 2023 in die vom Ministerium für Industrie und Informationstechnologie angekündigte Liste charakteristischer Industriecluster kleiner und mittlerer Unternehmen ⁽³⁴⁾ aufgenommen (siehe Erwägungsgrund 49).
- (54) Im Rahmen der aktuellen Untersuchung wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass sich die staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b sechster Gedankenstrich der Grundverordnung nicht auf den Elektrofahrradsektor auswirken. So wurde im Rahmen der Untersuchung beispielsweise bestätigt, dass Shanghai Phoenix in den Jahren 2022 und 2023 staatliche Subventionen erhalten hatte, wie dies in seinem Jahresbericht 2023 ⁽³⁵⁾ dargelegt ist. Zhonglu co., das die Marke Shanghai Forever betreibt, kam ebenfalls in den Genuss staatlicher Subventionen, wie dies in seinem Jahresbericht 2023 ⁽³⁶⁾ dargelegt ist.
- (55) Schließlich merkt die Kommission noch an, dass es zur Herstellung der überprüften Ware einer ganzen Reihe von Inputs bedarf (siehe auch Erwägungsgrund 40). Wenn Hersteller von Elektrofahrrädern diese Inputs beschaffen, unterliegen die von ihnen gezahlten Preise (die als ihre Kosten erfasst werden) eindeutig denselben vorstehend beschriebenen systemischen Verzerrungen. So beschäftigen beispielsweise die Lieferanten der Inputs Arbeitskräfte zu durch Verzerrungen gekennzeichneten Bedingungen. Sie nehmen möglicherweise Kredite auf, die den Verzerrungen im Finanzsektor bzw. bei der Kapitalallokation unterliegen. Darüber hinaus unterliegen sie dem Planungssystem, das sich auf alle staatlichen Ebenen und sämtliche Wirtschaftszweige erstreckt.
- (56) Folglich ist es nicht nur im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung unangemessen, die Inlandsverkaufspreise für Elektrofahrräder zu verwenden, sondern Gleiches gilt auch für sämtliche Kosten der Inputs (Rohstoffe, Energie, Boden, Finanzierung, Arbeit usw.), denn sie sind ebenfalls Verzerrungen unterworfen, da die Preisbildung durch erhebliche staatliche Eingriffe beeinflusst wird, wie in den Teilen I und II des aktualisierten Berichts beschrieben. Tatsächlich sind die beschriebenen staatlichen Eingriffe im Hinblick auf die Allokation von Kapital, Boden, Arbeit, Energie und Rohstoffen in der gesamten VR China festzustellen. Das bedeutet beispielsweise, dass ein Input, der selbst schon in der VR China unter Einsatz einer Reihe von Produktionsfaktoren hergestellt wurde, ebenfalls nennenswerten Verzerrungen unterliegt. Gleiches gilt für die Inputs zur Herstellung der Inputs und so weiter.
- (57) Insgesamt zeigten die vorliegenden Beweise, dass die Preise bzw. Kosten der überprüften Ware, einschließlich der Rohstoff-, Energie- und Arbeitskosten, nicht das Ergebnis des freien Spiels der Marktkräfte sind, sondern durch erhebliche staatliche Eingriffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung beeinflusst werden, was sich an den tatsächlichen oder möglichen Auswirkungen eines oder mehrerer der dort aufgeführten Sachverhalte festmachen lässt. Angesichts dieser Feststellungen und der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es in diesem Fall nicht angemessen ist, bei der Ermittlung des Normalwerts Inlandspreise und -kosten heranzuziehen. Folglich stützte sich die Kommission im Einklang mit Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts ausschließlich auf Herstell- und Umsatzkosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, d. h. im vorliegenden Fall auf die entsprechenden Herstell- und Umsatzkosten in einem geeigneten repräsentativen Land, wie im folgenden Abschnitt erläutert.

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

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

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

3.3.2. Repräsentatives Land

3.3.2.1. Allgemeine Bemerkungen

- (58) Bei der Auswahl des repräsentativen Landes waren folgende Kriterien nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung maßgebend:
- ähnlicher wirtschaftlicher Entwicklungsstand wie in der VR China. Entsprechend wählte die Kommission Länder aus, die laut der Datenbank der Weltbank ⁽³⁷⁾ ein ähnliches Bruttonationaleinkommen pro Kopf aufweisen wie die VR China;
 - Herstellung der überprüften Ware im betreffenden Land ⁽³⁸⁾;
 - Vorliegen einschlägiger ohne Weiteres zugänglicher Daten im repräsentativen Land;
 - gibt es mehr als ein potenzielles repräsentatives Land, wird gegebenenfalls dasjenige Land bevorzugt, in dem ein angemessener Sozial- und Umweltschutz besteht.
- (59) Wie in Erwägungsgrund 36 erläutert, veröffentlichte die Kommission am 18. Juli 2024 einen Vermerk im Dossier zu den bei der Ermittlung des Normalwerts herangezogenen Quellen. In diesem Vermerk werden die Sachverhalte und Nachweise beschrieben, die den einschlägigen Kriterien zugrunde liegen; ferner werden darin die interessierten Parteien über die Absicht der Kommission unterrichtet, die Türkei in diesem Fall als geeignetes repräsentatives Land anzusehen, wenn das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung bestätigt würde.
- (60) Den in Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung aufgeführten Kriterien entsprechend nannte die Kommission die Türkei als Land mit einem ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand wie in der VR China. Die Türkei wird von der Weltbank auf der Grundlage des Bruttonationaleinkommens als „Land mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie“ eingestuft. Des Weiteren wurde die Türkei als Land identifiziert, in dem die überprüfte Ware hergestellt wird und in dem maßgebliche Daten ohne Weiteres verfügbar waren.
- (61) Schließlich erübrigte sich eine Bewertung des Niveaus des Sozial- und Umweltschutzes nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich letzter Satz der Grundverordnung, nachdem auf der Grundlage aller bereits genannten Elemente die Türkei als geeignetes repräsentatives Land ermittelt worden war und da die interessierten Parteien kein alternatives geeignetes repräsentatives Land vorgeschlagen hatten.

3.3.2.2. Schlussfolgerungen

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

3.3.3. Für die Ermittlung unverzerrter Kosten verwendete Quellen

- (63) In dem Vermerk zu den bei der Ermittlung des Normalwerts herangezogenen einschlägigen Quellen erstellte die Kommission eine Liste der Produktionsfaktoren wie Werkstoffe, Energie und Arbeit, die bei der Herstellung der überprüften Ware von den Unionsherstellern und den türkischen Herstellern eingesetzt werden; diese Liste beruht auf Informationen aus dem Antrag auf Auslaufüberprüfung, die ordnungsgemäß aktualisiert wurden, sofern genauere Informationen verfügbar waren. Die Kommission erklärte auch, dass sie bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den Global Trade Atlas (im Folgenden „GTA“) ⁽³⁹⁾ heranziehen werde, um die unverzerrten Kosten einiger Produktionsfaktoren und insbesondere der wichtigsten Rohstoffe zu bestimmen. Zudem erklärte die Kommission, dass sie zur Ermittlung der unverzerrten Kosten für Arbeit und Energie Daten des türkischen Statistikamtes ⁽⁴⁰⁾ heranziehen werde.
- (64) Die Kommission erklärte ferner, dass sie, wie in Erwägungsgrund 36 dargelegt, zur Ermittlung angemessener Beträge der VVG-Kosten und Gewinne die Finanzdaten aus den Unternehmensabschluss-Statistiken für 2016 in der NACE-Kategorie 30.9 tätige Unternehmen heranziehen werde.

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

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

⁽³⁹⁾ <http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm>.

⁽⁴⁰⁾ <https://www.tuik.gov.tr/Home/Index>.

- (65) Die Kommission teilte den interessierten Parteien ferner mit, dass auf eine Reihe von Produktionsfaktoren (Farbe, Unterbeschichtung und EPAC-Elektrosatz) im Untersuchungszeitraum der Überprüfung jeweils ein kleiner Teil der gesamten Rohstoff-/Teilekosten entfiel (zusammen weniger als 1 % der gesamten Rohstoff-/Teilekosten). Die Kommission behandelte daher diese anderen Produktionsfaktoren als „Hilfs- und Betriebsstoffe“ und drückte diese Hilfs- und Betriebsstoffe als Prozentsatz der Gesamtrohstoffkosten aus.
- (66) Darüber hinaus bezog die Kommission einen Wert für die Herstellungsgemeinkosten ein, um die Kosten abzudecken, die bei den oben genannten Produktionsfaktoren unberücksichtigt bleiben. Die Kommission ermittelte das Verhältnis der Herstellungsgemeinkosten zu den direkten Herstellkosten auf der Grundlage spezifischer Informationen der Unionshersteller und der mit ihnen verbundenen Unternehmen, die vom Antragsteller vorgelegt wurden ⁽⁴¹⁾.
- (67) Angesichts der Stellungnahmen des Antragstellers zum Aktenvermerk nahm die Kommission zwei Änderungen an der Liste der Produktionsfaktoren vor: Erstens wurde ein Schreibfehler berichtigt, durch den die Daten in Bezug auf Akkumulatoren versehentlich mit den Daten für Elektromotoren für Fahrräder vertauscht worden waren. Zweitens wurden für vier Produktionsfaktoren (Kurbelsatz, Pedale, hintere und vordere Nabe) die im Vermerk verwendeten Warencodes durch genauere Warencodes ersetzt, die sich direkt auf die betreffenden Teile beziehen. Diese Änderungen wurden in Tabelle 1 berücksichtigt.

3.4. Unverzerrte Kosten und Vergleichswerte

3.4.1. Produktionsfaktoren

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

Tabelle 1

Produktionsfaktoren für Elektrofahrräder

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

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

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

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

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

3.4.1.1. Rohstoffe

- (69) Die Verfahren zur Herstellung von Elektrofahrrädern sind weltweit ähnlich, wobei es keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Herstellungsverfahren oder den verwendeten Vorleistungen in der VR China, der Union und anderen Ländern gibt.
- (70) Zur Ermittlung des unverzerrten Rohstoffpreises bei Lieferung bis zum Werk eines Herstellers im repräsentativen Land legte die Kommission den gewogenen durchschnittlichen Preis für die Einfuhr in das repräsentative Land laut GTA zugrunde; diesem wurden Einfuhrzölle hinzugerechnet. Der Preis für Einfuhren in das repräsentative Land wurde als gewogener Durchschnitt der Stückpreise für Einfuhren aus allen Drittländern mit Ausnahme der VR China und der in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴²⁾ aufgeführten Länder berechnet, die nicht Mitglied der WTO sind. Die Kommission beschloss, Einfuhren aus der VR China in das repräsentative Land auszuklammern, da es, wie in Erwägungsgrund 57 festgestellt, aufgrund

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

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

- (71) Die Kommission stellte keine weiteren Einfuhren in wesentlichen Mengen aus anderen verzerrten Quellen fest.
- (72) Für einige Produktionsfaktoren lieferten die statistischen Daten des GTA Preise pro Tonne/Kilogramm, während die Verbrauchswerte bei der Herstellung eines Elektrofahrrads in Stück (oder anderen Einheiten wie Metern) angegeben waren. Dies betraf die folgenden Produktionsfaktoren: Schalter, Bremsen, Kurbelsätze, hintere Schaltwerke, hintere Zahnkränze, Gangschaltungen, vordere Naben, hintere Naben, Speichen, hintere Naben, Folien, Steuersätze, Pedale, Sättel, Sattelklemmen und Sattelstützen. Für die Umrechnungsfaktoren, die für diese Produktionsfaktoren heranzuziehen waren, stützte sich die Kommission auf die von den Antragstellern im Antrag vorgelegten Erläuterungen und Nachweise⁽⁴³⁾. Diese Beweise umfassten Informationen von Fachwebsites⁽⁴⁴⁾ und eigene Berechnungen des Gewichts pro Stück durch die Antragsteller⁽⁴⁵⁾.
- (73) Bei einigen Produktionsfaktoren machten die den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern tatsächlich entstandenen Kosten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nur einen geringfügigen Teil der gesamten Rohstoffkosten aus. Da der für diese Produktionsfaktoren eingesetzte Wert unabhängig von der herangezogenen Quelle keine spürbare Auswirkung auf die Berechnung der Dumpingspanne hatte, beschloss die Kommission, diese Kosten, wie in Erwägungsgrund 65 erläutert, in die Hilfs- und Betriebsstoffe einzubeziehen.
- (74) Angesichts der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit und in Ermangelung anderer aktenmäßig festgehaltener Informationen ermittelte die Kommission auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Daten, dass das Verhältnis der Verbrauchsmaterialien zu den gesamten Kosten für Rohstoffe/Teile 1 % beträgt. Dieser Prozentsatz wurde anschließend auf die neu berechneten Kosten der Rohstoffe/Teile angewandt, wenn die ermittelten unverzerrten Preise zugrunde gelegt wurden.
- (75) Normalerweise sollten diesen Einfuhrpreisen auch inländische Transportkosten hinzugerechnet werden. In Anbetracht der fehlenden Mitarbeit sowie des Charakters dieser Auslaufüberprüfung, bei der es darum geht, festzustellen, ob das Dumping während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung fortbesteht oder erneut auftreten könnte, und nicht darum, seine genaue Höhe zu ermitteln, entschied die Kommission, dass Berichtigungen für den Inlandstransport nicht notwendig waren. Solche Berichtigungen würden nur dazu führen, den Normalwert und damit die Dumpingspanne zu erhöhen.

3.4.1.2. Arbeit

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

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

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

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

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

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

3.4.1.3. Strom

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

3.4.1.4. Erdgas

- (78) Zur Ermittlung des Referenzpreises für Gas verwendete die Kommission den Gaspreis für gewerbliche Verwender in der Türkei, wie er vom Statistikinstitut der Türkei⁽⁴⁹⁾ in seinen regelmäßigen Pressemitteilungen für das zweite Halbjahr 2021 und das erste Halbjahr 2022 veröffentlicht wurde. Zur Anpassung an den Untersuchungszeitraum der Überprüfung (2023) verwendete die Kommission die Daten der Gaspreise in der entsprechenden Verbrauchsspanne in Kuruş/m³, die ordnungsgemäß inflationsbereinigt wurden, wobei sie den vom Statistikinstitut der Türkei⁽⁵⁰⁾ veröffentlichten Erzeugerpreisindex heranzog, was zu einem Preis von 4,112 CNY/m³ führte. Der Preis wurde um die Mehrwertsteuer in Höhe von 18 % berichtigt, da es sich bei dem angegebenen Preis um den Preis einschließlich der Mehrwertsteuer handelte.

3.4.1.5. Herstellungsgemeinkosten, VVG-Kosten, Gewinne und Abschreibungen

- (79) Nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung gilt: „Der rechnerisch ermittelte Normalwert muss einen unverzerrten und angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne beinhalten.“ Außerdem muss ein Wert für die Herstellungsgemeinkosten ermittelt werden, um die Kosten zu erfassen, die in den Kosten der oben genannten Produktionsfaktoren nicht enthalten sind.
- (80) In Anbetracht der fehlenden Mitarbeit seitens der chinesischen Hersteller von Elektrofahrrädern stützte sich die Kommission zur Bestimmung eines unverzerrten Werts für die Herstellungsgemeinkosten im Einklang mit Artikel 18 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen. Auf der Grundlage der vom Antragsteller bereitgestellten Daten ermittelte die Kommission daher das Verhältnis der Herstellungsgemeinkosten zum Gesamtbetrag der Herstellkosten und der Arbeitskosten. Dieser Prozentsatz wurde dann auf den unverzerrten Wert der Herstellkosten angewandt, um den unverzerrten Wert der Herstellungsgemeinkosten zu ermitteln.
- (81) Zur Ermittlung eines unverzerrten und angemessenen Betrags für VVG-Kosten und Gewinne stützte sich die Kommission auf die jüngsten verfügbaren Finanzdaten für 206 in der NACE-Kategorie 30.9 tätige türkische Unternehmen, wie in Erwägungsgrund 36 dargelegt. Die Kommission betrachtete den auf diese Weise ermittelten Betrag für VVG-Kosten und Gewinne im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a für die Stufe ab Werk, auf der der Normalwert rechnerisch ermittelt wurde, als angemessen.

3.4.2. Berechnung des Normalwerts

- (82) Auf dieser Grundlage ermittelte die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung für jeden Warentyp rechnerisch den Normalwert auf der Stufe ab Werk.
- (83) Zunächst ermittelte die Kommission die unverzerrten Herstellkosten. Da die ausführenden Hersteller nicht mitarbeiteten, stützte sich die Kommission auf die im Überprüfungsantrag enthaltenen Angaben des Antragstellers⁽⁵¹⁾ zum Einsatz der einzelnen Produktionsfaktoren (Werkstoffe, Strom und Arbeit) bei der Herstellung von Elektrofahrrädern, die vor Ort bei einem der in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller überprüft wurden. Die Kommission multiplizierte den Faktoreinsatz mit den unverzerrten Stückkosten im repräsentativen Land Türkei.

⁽⁴⁸⁾ EMRA | Energy Market Regulatory Authority (epdk.gov.tr) (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

⁽⁴⁹⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

⁽⁵⁰⁾ <http://www.turkstat.gov.tr> (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

⁽⁵¹⁾ Die einschlägigen Daten wurden für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung aktualisiert und bei einem der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller vor Ort überprüft.

(84) Im Anschluss an die Ermittlung der unverzerrten Herstellkosten addierte die Kommission die Herstellungsgemeinkosten, die VVG-Kosten und den Gewinn (vgl. Erwägungsgründe 79-80). Die Herstellungsgemeinkosten wurden auf der Grundlage der vom Antragsteller bereitgestellten Daten ermittelt. Die VVG-Kosten und Gewinne wurden auf der Grundlage des Durchschnitts der Werte ermittelt, die für die 206 in der NACE-Kategorie 30.9 tätigen türkischen Unternehmen für das Jahr 2022 gemeldet wurden⁽³²⁾. Zu den unverzerrten Herstellkosten rechnete die Kommission Folgendes hinzu:

- Die Herstellungsgemeinkosten, auf die insgesamt 1 % der Herstellungseinzelkosten entfielen,
- VVG-Kosten und sonstige Kosten, auf die 5,76 % der Umsatzkosten entfielen, und
- Gewinne, die sich auf 7,37 % der Umsatzkosten beliefen, wurden auf die unverzerrten Gesamtherstellkosten angewandt.

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

3.5. **Ausfuhrpreis**

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

3.6. **Vergleich**

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

3.7. **Dumpingspanne**

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

4. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS DES DUMPINGS

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

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

(90) Da die chinesische Regierung und die chinesischen ausführenden Hersteller nicht mitarbeiteten, stützte sich die Kommission bei ihren Feststellungen zur Produktionskapazität und zu den Kapazitätsreserven in der VR China auf die vom Antragsteller in seinem Überprüfungsantrag vorgelegten Informationen.

⁽³²⁾ Unternehmensabschluss-Statistiken, abrufbar unter <https://www3.tcmb.gov.tr/sector/#/en> (zuletzt abgerufen am 6. September 2024).

- (91) Die Untersuchung ergab, dass im Elektrofahrradsektor in der VR China im Bezugszeitraum eine allgemeine Überkapazität bestand. Die Produktionskapazität⁽⁵³⁾ in der VR China wurde in diesem Zeitraum auf 130 Mio. Stück pro Jahr geschätzt. Darüber hinaus kann die chinesische Produktion von Standardfahrrädern leicht auf die Herstellung von Elektrofahrrädern umgestellt werden, was einer potenziellen Gesamtkapazität von mehr als 400 Mio. Stück entspricht⁽⁵⁴⁾. Den Marktinformationen des Antragstellers zufolge beliefen sich die tatsächliche Produktion und die Verkäufe von Elektrofahrrädern in der VR China auf 57 Mio. Stück pro Jahr, was auf eine geschätzte Kapazitätsreserve von 73 Mio. Stück pro Jahr im Untersuchungszeitraum der Überprüfung hindeutet⁽⁵⁵⁾. Diese Kapazitätsreserve, die fast das Fünfeinfache des gesamten Unionsverbrauch desselben Zeitraums betrug, könnten bei einem Auslaufen der geltenden Maßnahmen in die Union umgelenkt werden.
- (92) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller über erhebliche Kapazitätsreserven verfügen, die im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen für die zu Dumpingpreisen erfolgende Ausfuhr großer Mengen in die Union genutzt werden könnten.

4.2. Attraktivität des Unionsmarktes

- (93) Den im Antrag auf Auslaufüberprüfung enthaltenen Informationen zufolge war der Unionsmarkt für Elektrofahrräder für chinesische Ausfuhrer nach wie vor attraktiv. Seit der Ausgangsuntersuchung sind die Einfuhren aus der VR China sowohl absolut als auch relativ gesehen zurückgegangen. Seit dem Jahr 2020, als die Mengen der Einfuhren aus der VR China ihren niedrigsten Stand erreichten, stiegen die Einfuhren jedoch bedeutend an und verdoppelten sich trotz der geltenden Maßnahmen fast (siehe Tabelle 3). Der frühere Marktanteil der VR China wurde teilweise von anderen Drittländern wie Taiwan übernommen, das seine Ausfuhrmengen der überprüften Ware in die Union seit der früheren Untersuchung erhöht hat. Gleichzeitig war die VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nach wie vor der zweitgrößte Ausfuhrer von Elektrofahrrädern in die Union. Dies zeigt, dass die Union nach wie vor ein attraktiver Markt für Ausfuhrer aus der VR China war.
- (94) Der Unionsmarkt für Elektrofahrräder ist mit einem Verbrauch von 4 979 000 Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einer der größten der Welt. Darüber hinaus wird, wie im Antrag auf Auslaufüberprüfung erläutert, die Nachfrage nach Elektrofahrrädern in den kommenden Jahren voraussichtlich steigen, was unter anderem auf die Umweltpolitik in der Union zurückzuführen ist. Die vom Antragsteller im Antrag auf Auslaufüberprüfung⁽⁵⁶⁾ vorgelegten und durch die Feststellungen in dieser Untersuchung (siehe Erwägungsgrund 147) untermauerten Beweise zeigten, dass chinesische Hersteller sowohl in der Union als auch in Drittländern im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Elektrofahrräder zu sehr niedrigen Preisen (zwischen 210 EUR und 650 EUR) anboten.
- (95) Selbst mit den geltenden Maßnahmen setzten sich die chinesischen Ausfuhrer in die Union fort und stiegen im Bezugszeitraum sogar an und erreichten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einen Marktanteil von 4,4 %, was zeigt, dass der Unionsmarkt für chinesische ausführende Hersteller nach wie vor attraktiv ist.
- (96) Angesichts der erheblichen Überkapazitäten in der VR China und der Attraktivität des Unionsmarktes gelangte die Kommission daher zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Ausfuhrer bei einem Auslaufen der geltenden Maßnahmen wahrscheinlich in großen Mengen zu gedumpten Preisen in die Union umlenken würden.

4.2.1. Schlussfolgerungen

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

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

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

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

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

5. SCHÄDIGUNG

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

- (98) Die gleichartige Ware wurde im Bezugszeitraum von 67 Herstellern in der Union hergestellt. Sie bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (99) Die gesamte Unionsproduktion im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wurde auf rund 4 560 000 Stück beziffert. Diese Zahl wurde auf der Grundlage der verfügbaren Informationen über den Wirtschaftszweig der Union ermittelt, z. B. des Berichts über die europäische Fahrradindustrie und das Marktprofil und einer vom Verband der europäischen Fahrradindustrie (CONEBI) durchgeführten Wirtschaftsstudie. Wie in Erwägungsgrund 11 dargelegt, wurden drei Unionshersteller, auf die 23,4 % der gesamten Unionsproduktion der gleichartigen Ware entfallen, für die Stichprobe ausgewählt.

5.2. **Unionsverbrauch**

- (100) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken von Eurostat und der vom CONEBI vorgelegten Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union in der Union.
- (101) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 2

Unionsverbrauch (in Stück)

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

Quelle: Eurostat und CONEBI.

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

5.3. **Einfuhren aus der VR China**

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

- (103) Die Einfuhrmengen wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt.
- (104) Anschließend wurde der Marktanteil der Einfuhren ermittelt, indem die Einfuhrmengen mit dem Unionsverbrauch (vgl. Tabelle 2) verglichen wurden.

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

Tabelle 3

Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

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

Quelle: Eurostat und CONEBI.

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

5.3.2. Preise der Einfuhren aus der VR China und Preisunterbietung

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

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

Tabelle 4

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

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

Quelle: Eurostat.

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

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

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

- (1) die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise der überprüften Ware der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf der Stufe ab Werk, und
- (2) die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise der überprüften Ware aus der VR China auf dem Unionsmarkt, ermittelt auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht), einschließlich des Antidumpingzolls (alle übrigen Unternehmen: 62,1 %) und des Ausgleichszolls (alle übrigen Unternehmen: 17,2 %), mit angemessener Berichtigung für Zölle (6 %) und nach der Einfuhr angefallener Kosten (2 %).

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

5.3.3. Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China

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

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

Tabelle 5

Einfuhren aus Drittländern

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Taiwan	Menge (in Stück)	506 822	539 473	598 920	435 315
	<i>Index</i>	100	106	118	86
	Marktanteil	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	1 092	1 046	1 168	1 393
	<i>Index</i>	100	96	107	128
Vietnam	Menge (in Stück)	162 787	173 204	210 321	199 070
	<i>Index</i>	100	106	129	122
	Marktanteil	3,7 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	542	585	762	790
	<i>Index</i>	100	108	140	146
Drittländer insgesamt, ausgenommen das betroffene Land	Menge (in Stück)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	<i>Index</i>	100	116	131	98
	Marktanteil	18,9 %	19,6 %	20,3 %	16,3 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	966	935	1 082	1 258
	<i>Index</i>	100	97	112	130

Quelle: Eurostat.

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

5.4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

5.4.1. Allgemeine Bemerkungen

- (116) Im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden alle Wirtschaftsindekatoren beurteilt, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum maßgeblich waren.
- (117) Wie in Erwägungsgrund 11 erläutert, wurde bei der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (118) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die makroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der vom CONEBI zur Verfügung gestellten Daten. Die Daten waren auf alle Unionshersteller bezogen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Antworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf den Fragebogen.
- (119) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping.
- (120) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.

5.4.2. Makroökonomische Indikatoren

5.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 6

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (122) Die Produktionskapazität und die Produktion in der Union stiegen im Zeitraum von 2020 bis 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie stetig an. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung war jedoch aufgrund der während der COVID-19-Pandemie gestiegenen Lagerbestände ein Rückgang der Produktionsmengen und -kapazitäten zu verzeichnen, da die Unionshersteller davon ausgingen, dass die Verkäufe auf hohem Niveau weiter ansteigen würden, was nicht der Fall war, da die Nachfrage nach der COVID-19-Pandemie erheblich zurückging.

5.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 7

Verkaufsmenge und Marktanteil (in Stück)

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

5.4.2.3. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 8

Beschäftigung und Produktivität

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

Quelle: CONEBI, in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

5.4.2.4. Wachstum

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

5.4.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

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

5.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

5.4.3.1. Preise und preisbeeinflussende Faktoren

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

Tabelle 9

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

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

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

5.4.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 10

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
<i>Index</i>	100	110	112	123

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

5.4.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 11

Lagerbestände

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

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

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

5.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 12

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

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

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

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (136) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes. Die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller waren im Bezugszeitraum nach wie vor rentabel. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität jedoch aufgrund gestiegener Kosten zurück.
- (137) Die insgesamt stabile Rentabilität im Bezugszeitraum ermöglichte es dem Wirtschaftszweig der Union, umfangreiche Investitionen zu tätigen.
- (138) Unter Nettocashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum sank der Cashflow bedeutend und fiel im Jahr 2023 in den negativen Bereich ab. Auch die Kapitalrendite verschlechterte sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen. Dies führte im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu einem Rückgang der Investitionen um 50 % im Vergleich zum Jahr 2022.

5.5. Schlussfolgerungen zur Schädigung

- (139) Makroökonomische Indikatoren wie Unionsproduktion, Verkäufe und Beschäftigung stiegen im Zeitraum von 2020 bis 2022 infolge einer gestiegenen Nachfrage während der COVID-19-Pandemie stetig an. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gingen die Produktionsmengen, die Produktionskapazität, die Verkäufe und die Beschäftigung jedoch zurück, was auf den gestiegenen Lagerbestand während der COVID-19-Pandemie, gefolgt von einem Nachfragerückgang infolge der Aufhebung der COVID-19-Maßnahmen und der veränderten Wirtschaftslage in der Union, die insbesondere durch hohe Energiekosten und Inflation gekennzeichnet war, zurückzuführen war.
- (140) In Bezug auf die mikroökonomischen Indikatoren ergab die Untersuchung, dass die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Zeitraum von 2020 bis 2022 über 7 % lag. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ging die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union jedoch auf 5,4 % zurück. Der Cashflow ging von 2020 bis 2022 zurück und fiel 2023 in den negativen Bereich. Auch die Kapitalrendite verschlechterte sich, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union schwieriger war, Kapital zu beschaffen und zu wachsen.
- (141) Aufgrund der vorstehenden Feststellungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass sich der Wirtschaftszweig der Union von der durch die gedumpte Einfuhren aus der VR China in der Vergangenheit verursachten bedeutenden Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erholt hatte. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich jedoch eine Reihe von Schadensindikatoren, und der Wirtschaftszweig der Union geriet erneut in eine wirtschaftlich prekäre Lage. Daher prüfte die Kommission darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der ursprünglich durch die gedumpte Einfuhren aus der VR China verursachten Schädigung im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen.

6. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG

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

6.1. Kapazitätsreserven in der VR China und Attraktivität des Unionsmarktes

- (143) Wie bereits in Abschnitt 3.10.1 beschrieben und dargelegt, verfügen die ausführenden Hersteller in der VR China über erhebliche Kapazitätsreserven, die bei einem Auslaufen der Maßnahmen für die Herstellung der überprüften Ware zur Ausfuhr in die Union genutzt werden könnten. Die Mengen, die von chinesischen ausführenden Herstellern ausgeführt werden könnten, belaufen sich auf 73 Mio. Stück und übersteigen damit bei Weitem die Größe des Unionsmarktes.
- (144) Wie in Abschnitt 3.10.2 beschrieben und dargelegt, ist der Unionsmarkt für Elektrofahrräder einer der größten der Welt, und die Nachfrage nach Elektrofahrrädern dürfte in den kommenden Jahren, unter anderem aufgrund der Umweltpolitik in der Union, zunehmen. Die chinesischen ausführenden Hersteller führten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf ihre wichtigsten Drittmärkte zu Preisen aus, die deutlich unter den durchschnittlichen Verkaufspreisen der Unionshersteller auf dem Unionsmarkt lagen. Daher ist die Ausfuhr in die Union für chinesische Ausführer potenziell sehr viel attraktiver. Folglich ist nach vernünftigem Ermessen davon auszugehen, dass die chinesischen ausführenden Hersteller im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen beginnen würden, große Mengen der überprüften Ware in die Union auszuführen.

6.2. Voraussichtliche Einfuhrpreise und Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union

- (145) Um festzustellen, wie sich die Einfuhren aus der VR China im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würden, führte die Kommission eine vergleichende Preisanalyse ohne geltende Antidumpingmaßnahmen durch.
- (146) Um den wahrscheinlichen Preis zu schätzen, zu dem chinesische Hersteller bei einer Ausfuhr auf den Unionsmarkt verkaufen würden, verglich die Kommission den Durchschnittspreis (auf der Stufe ab Werk) der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller mit dem entsprechenden Durchschnittspreis der überprüften Ware aus der VR China bei Ausfuhren in Drittländer wie das Vereinigte Königreich, die Türkei, Norwegen oder Serbien, für die getrennte Kennnummern für Elektrofahrräder gelten und bezüglich der keine Maßnahmen gelten.
- (147) Der Vergleich ergab, dass der Durchschnittspreis der chinesischen Ausfuhren der betroffenen Ware in die genannten Länder zwischen 210 EUR und 650 EUR und damit deutlich unter dem Preis des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt lag. Im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen ist es daher wahrscheinlich, dass Einfuhren aus der VR China, wie im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung, in großen Mengen und zu niedrigen Preisen, die eine Schädigung verursachen würden, auf den Markt gelangen würden.
- (148) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen ergibt sich der Schluss, dass die Aufhebung der Maßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem erheblichen Anstieg der gedumpte Einfuhren aus der VR China auf einem schädigenden Preisniveau führen würde. Die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union wäre daher ernsthaft gefährdet.

7. UNIONSINTERESSE

- (149) Nach Artikel 21 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen dem Interesse der Union insgesamt zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, darunter die Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer und der Verwender.

7.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

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

- (151) Ein Ende der Antidumpingmaßnahmen würde ein hohes Risiko für die Unionshersteller bedeuten, insbesondere für diejenigen, die das untere und das mittlere Elektrofahrradsegment bedienen, zu denen viele kleinere Hersteller im gesamten Wirtschaftszweig der Union gehören.
- (152) Die prekäre Lage wird dadurch verschärft, dass die Herstellung von Elektrofahrrädern ein sehr kapitalintensives Geschäft ist, da zur Aufrechterhaltung der Herstellung konstant erhebliche Bestände an Fahrradteilen benötigt werden. Darüber hinaus haben die Unionshersteller in den letzten Jahren umfangreiche Investitionen in nachhaltige und umweltfreundliche Herstellungs- und Produktverbesserungen getätigt. Ein Ende der Antidumpingmaßnahmen würde die Entwicklung von praktischem technischem Fachwissen für die Anwendung von Spitzentechnologien, einschließlich von Automatisierung und neuen Werkstoffen, blockieren.
- (153) Darüber hinaus ist die Elektrofahrradindustrie in der Union dem Antrag auf Auslaufüberprüfung zufolge einer der größten grünen Wirtschaftszweige mit mehr als 1 000 kleinen und mittleren Unternehmen (im Folgenden „KMU“), in denen laut dem Bericht von 2024 über die europäische Fahrradindustrie und das Marktprofil mehr als 80 000 Menschen beschäftigt sind. Zu dieser Beschäftigung gehören Arbeitsplätze in der direkten und indirekten Produktion, in vorgelagerten Wirtschaftszweigen, im Bereich des Fahrradzubehörs, bei Fahrradhändlern usw.
- (154) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen liegt die Verlängerung der Maßnahmen im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

7.2. Interesse der Montierer

- (155) Die Kommission kontaktierte alle ihr bekannten Verwender und unabhängigen Einführer.
- (156) Nach der Einleitung meldete sich lediglich eine Partei und übermittelte Stellungnahmen. Dabei handelte es sich um eine Ad-hoc-Gruppe im Namen von acht Unternehmen in der Union, die aus China und anderen Drittländern eingeführte Elektrofahrradbauteile montieren. Ihr wichtigstes Vorbringen bezog sich auf die Umsetzung der Maßnahmen gegenüber Einfuhren von (konventionellen) Fahrradteilen aus China, was zu Unsicherheiten hinsichtlich der Rechtsvorschriften für die Einfuhr von Elektrofahrradteilen führe und es daher schwierig mache, Teile von Elektrofahrrädern einzuführen, für die keine Maßnahmen gelten. Die Gruppe sprach sich gegen die Verlängerung der Maßnahmen aus, hauptsächlich aufgrund der derzeitigen Schwierigkeiten bei der Einfuhr von Teilen in Verbindung mit dem Risiko einer Ausweitung der Maßnahmen auf diese Elektrofahrradteile, und argumentierte, dass die Marktüberwachung zur Prüfung der Einhaltung aller einschlägigen Vorschriften zu Einfuhren aus der VR China effizienter wäre, um gegen Einfuhren von unfair gehandelten Elektrofahrrädern aus China vorzugehen, die häufig illegal und unsicher seien.
- (157) Die Kommission vertrat jedoch die Auffassung, dass es nicht realistisch ist, dass allein Marktüberwachungs- und Regulierungsmaßnahmen eine durch die Einfuhren gedumpter Elektrofahrräder aus der VR China verursachte Schädigung verhindern könnten. Auch Fragen der zollrechtlichen Durchsetzung im Zusammenhang mit der Einfuhr von Elektrofahrradteilen können ein Ende der Maßnahmen, mit denen die beabsichtigte Wirkung erzielt wurde, nicht rechtfertigen. Jedenfalls fällt die Durchsetzung von Maßnahmen nicht in den Rahmen der Untersuchung.
- (158) Nach der Unterrichtung bekräftigte die Ad-hoc-Gruppe dieselben Vorbringen. Sie argumentierte, dass sich die Kommission auf die Stärkung der Marktüberwachung statt auf eine Ausweitung der handelspolitischen Schutzmaßnahmen konzentrieren sollte, um die Ursachen von Marktverzerrungen zu bekämpfen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Interessenträger zu gewährleisten. Handelspolitische Schutzmaßnahmen würden unbeabsichtigt einen Regelungsrahmen schaffen, der die Einfuhr nicht genormter und unsicherer Fahrräder begünstige und gleichzeitig seriösen Herstellern von Elektrofahrrädern aus der VR China mit langfristigen Ambitionen auf dem Unionsmarkt Schwierigkeiten bereite.
- (159) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die von der Ad-hoc-Gruppe vorgebrachten Argumente bereits in Erwägungsgrund 156 behandelt wurden. Da keine neuen Stellungnahmen zum Inhalt dieser Fragen vorgebracht wurden, wurde die in Erwägungsgrund 157 enthaltene Schlussfolgerung bestätigt.
- (160) Die Ad-hoc-Gruppe brachte ferner vor, dass die Aufhebung der handelspolitischen Schutzmaßnahmen nicht zu einem erheblichen Anstieg schädigender Einfuhren führen würde, da ihrer Ansicht nach der relativ geringe Marktanteil der Einfuhren aus der VR China von 4,4 % im UZÜ die Behauptung, dass die Einfuhren aus der VR China eine erhebliche Bedrohung darstellten, untergraben habe.

- (161) Nach Ansicht der Kommission erfolgte der Anstieg des Marktanteils auf 4,4 % im UZÜ zu einem Zeitpunkt, als handelspolitische Schutzmaßnahmen in Kraft waren. Aufgrund der handelspolitischen Schutzmaßnahmen stieg der Marktanteil der chinesischen Einfuhren im Bezugszeitraum nur um 2,1 Prozentpunkte. Angesichts der Attraktivität des Unionsmarktes, der Produktionskapazität und der Kapazitätsreserven in der VR China sowie des Zusammenhangs zwischen den Preisen der Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen die gedumpten Einfuhren aus der VR China zu schädigenden Preisen erheblich zunehmen würden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (162) Darüber hinaus behauptete die Ad-hoc-Gruppe, dass sich die Kommission auf ungeprüfte Informationen und auf Behauptungen gestützt habe, die die Unparteilichkeit der Untersuchung beeinträchtigten, insbesondere jene, die vom Antragsteller vorgebracht worden seien.
- (163) Wie in den Erwägungsgründen 31 und 32 dargelegt, wandte die Kommission in Bezug auf die Feststellungen zum Anhalten oder erneuten Auftreten des Dumpings und der Schädigung Artikel 18 der Grundverordnung an, da die Ausführer/Hersteller aus der VR China bei der Untersuchung nicht mitarbeiteten. Folglich wurden die Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings und der Schädigung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen; dies waren insbesondere mit dem Überprüfungsantrag vorgelegte Informationen sowie Informationen, die im Verlauf der Überprüfung bei mitarbeitenden Parteien (d. h. dem Antragsteller und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern) eingeholt wurden. Alle von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegten Informationen wurden gründlich überprüft. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

7.3. Interesse der Verwender und unabhängigen Einführer

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

7.4. Schlussfolgerungen zum Unionsinteresse

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

8. ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

- (166) Angesichts der Schlussfolgerungen der Kommission zum Anhalten des Dumpings, zum erneuten Auftreten der Schädigung und zum Unionsinteresse sollten die Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Elektrofahrrädern aus der VR China aufrechterhalten werden.
- (167) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Unternehmensspezifische Antidumpingzölle können nur bei Vorlage einer gültigen Handelsrechnung bei den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erhoben werden. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Bis zur Vorlage einer solchen Rechnung sollten die Einfuhren dem Antidumpingzoll unterliegen, der für „alle übrigen Unternehmen“ gilt.
- (168) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Antidumpingzölle und Ausnahmen auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So müssen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung dargelegten Anforderungen erfüllt — ihre üblichen Prüfungen durchführen und können, wie in allen anderen Fällen, zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des niedrigeren Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.

- (169) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.
- (170) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Antidumpingzölle gelten ausschließlich für die Einfuhren der überprüften Ware mit Ursprung in der VR China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der überprüften Ware, die von anderen, nicht im verfügbaren Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.
- (171) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission⁽⁵⁷⁾ zu richten. Er muss alle sachdienlichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Namensänderung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Verordnung über die Namensänderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (172) Alle interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen zu empfehlen. Ferner wurde ihnen nach dieser Unterrichtung eine Frist eingeräumt, um eine Stellungnahme abzugeben.
- (173) Ein Ausführer oder Hersteller, der die betroffene Ware in dem Zeitraum, der für die Festsetzung des derzeit für seine Ausfuhren geltenden Zolls herangezogen wurde, nicht in die Union ausgeführt hat, kann bei der Kommission beantragen, dass der Antidumpingzollsatz für mitarbeitende, aber nicht in die Stichprobe einbezogene Unternehmen angewandt wird. Die Kommission sollte diesem Antrag stattgeben, sofern drei Bedingungen erfüllt sind. Der neue ausführende Hersteller muss nachweisen, dass i) er die betroffene Ware in dem Zeitraum, der zur Festsetzung des für seine Ausfuhren geltenden Zolls herangezogen wurde, nicht in die Union ausgeführt hat, ii) er nicht mit einem Unternehmen verbunden ist, das die betroffene Ware in diesem Zeitraum in die Union ausgeführt hat und daher dem Antidumpingzoll unterliegt, und iii) er die betroffene Ware danach ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung dazu in erheblichen Mengen eingegangen ist.
- (174) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁸⁾ wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte und am ersten Kalendertag jedes Monats geltende Zinssatz angewandt, der im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.
- (175) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingerichteten Ausschusses —

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

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

Land	Unternehmen	Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
Volksrepublik China	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd;	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd. und Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	37,4 %	C463
	Andere in Anhang I aufgeführte, bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen (mit Ausnahme der Unternehmen, die dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen)	24,2 %	
	Andere bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen, für die der parallel erlassene Ausgleichszoll für alle übrigen in Anhang II aufgeführten Unternehmen gilt	16,2 %	
	In Anhang III aufgeführte Unternehmen, die zwar bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der ursprünglichen Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben	70,1 %	
	Alle übrigen Unternehmen	62,1 %	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 genannten Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] [überprüfte Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in [betroffenes Land] hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Bis eine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

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

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

- b) er nicht mit einem Ausführer oder Hersteller verbunden ist, der den mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen unterliegt und der an der Untersuchung, die zur Einführung des Zolls führte, mitgearbeitet hat oder hätte mitarbeiten können, und
- c) er nach dem Ende des Untersuchungszeitraums der Ausgangsuntersuchung die überprüfte Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China entweder tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge in die Union eingegangen ist.

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

In Fällen, in denen der Ausgleichszoll bei bestimmten ausführenden Herstellern von dem Antidumpingzoll abgezogen wurde, wird bei Erstattungsanträgen nach Artikel 21 der Verordnung (EU) 2016/1037 auch die im Erstattungsuntersuchungszeitraum herrschende Dumpingspanne für diesen ausführenden Hersteller bewertet. Der Betrag, der dem Antragsteller zu erstatten ist, darf die Differenz zwischen den erhobenen Zöllen und dem im Rahmen der Erstattungsuntersuchung festgesetzten kombinierten Ausgleichs- und Antidumpingzoll nicht übersteigen.

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

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 23. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁵⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2025/114 der Kommission vom 23. Januar 2025 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

ANHANG I

Name	Provinz	TARIC-Zusatzcode
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lv Kang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

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

ANHANG II

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

ANHANG III

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



2025/122

24.1.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/122 DER KOMMISSION

vom 22. Januar 2025

**zur Zulassung von Einstufungsverfahren zur Klassifizierung von Schweineschlachtkörpern in Italien
und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/38/EU**

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 249)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 20 Absatz 1 Buchstaben p und t,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 gelten die Handelsklassenschemata der Union für Schweineschlachtkörper gemäß Anhang IV Abschnitt B der genannten Verordnung. Gemäß Anhang IV Abschnitt B Teil IV Nummer 1 der genannten Verordnung wird für die Klassifizierung von Schweineschlachtkörpern der Muskelfleischanteil mit von der Kommission zugelassenen Einstufungsverfahren geschätzt, können nur statistisch gesicherte Schätzverfahren zugelassen werden, die auf der Grundlage objektiver Messungen an einem oder mehreren Teilen des Schweineschlachtkörpers beruhen, und ist die Voraussetzung für die Zulassung eines Einstufungsverfahrens, dass sein statistischer Schätzfehler ein bestimmtes Höchstmaß nicht überschreitet. Dieses Höchstmaß ist in Anhang V Teil A Nummer 1 Abschnitt 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1182 der Kommission ⁽²⁾ festgelegt.
- (2) Mit dem Durchführungsbeschluss 2014/38/EU der Kommission ⁽³⁾ wurde die Anwendung von sechs Verfahren zur Einstufung von Schweineschlachtkörpern in Italien zugelassen.
- (3) Italien hat bei der Kommission beantragt, die Zulassung der Verfahren „Fat-O-Meater I (FOM I)“ und „AutoFom III“ zu widerrufen.
- (4) Ferner hat Italien bei der Kommission beantragt, eine aktualisierte Formel für die Methoden „Hennessy Grading Probe 7 (HGP 7)“, „Fat-O-Meater II (FOM II)“, „CSB-Image-Meater“ und „Manuelles Verfahren (ZP)“ zuzulassen, die bereits mit dem Durchführungsbeschluss 2014/38/EU über die Zulassung von Verfahren zur Einstufung von Schweineschlachtkörpern in seinem Hoheitsgebiet zugelassen wurden.
- (5) Italien hat im Protokoll gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1182 eine detaillierte Beschreibung der Zerlegeversuche übermittelt, in der die Grundsätze, auf denen diese neuen Verfahren beruhen, die Ergebnisse der Zerlegeversuche sowie die Formeln für die Schätzung des Muskelfleischanteils aufgeführt sind.
- (6) Bei der Anwendung des manuellen Verfahrens (ZP) können auch Messungen mithilfe eines Handscanners mit der Bezeichnung Zoometer vorgenommen werden. Die Messungen des Scanners stimmen mit den Messungen des manuellen Kalibers überein. Die Prädiktionsgleichung entspricht daher der des manuellen Verfahrens (ZP), und der durchgeführte Versuch hatte ausschließlich zum Ziel, die Richtigkeit und Genauigkeit der Funktion des elektronischen Geräts zu überprüfen.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1308/oj>.

⁽²⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2017/1182 der Kommission vom 20. April 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Handelsklassenschemata der Union für Schlachtkörper von Rindern, Schweinen und Schafen und zur Meldung der Marktpreise für bestimmte Kategorien von Schlachtkörpern und lebenden Tieren (ABl. L 171 vom 4.7.2017, S. 74, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1182/oj).

⁽³⁾ Durchführungsbeschluss 2014/38/EU der Kommission vom 24. Januar 2014 über die Zulassung von Verfahren zur Einstufung von Schweineschlachtkörpern in Italien (ABl. L 23 vom 28.1.2014, S. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/38/oj).

- (7) Die Prüfung der genannten Anträge hat ergeben, dass bei den neuen Einstufungsverfahren und der Aktualisierung der Formeln für die zugelassenen Verfahren die Bedingungen und Mindestkriterien für die Zulassung gemäß Anhang V Teil A der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1182 erfüllt sind. Die neuen Einstufungsverfahren und die neuen Formeln sollten daher in Italien zugelassen werden.
- (8) Italien hat bei der Kommission die Ermächtigung beantragt, Schweineschlachtkörper in einer anderen als der in Anhang IV Teil B Abschnitt III der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 vorgesehenen Aufmachung anzubieten.
- (9) Änderungen der Einstufungsverfahren oder -geräte sollten nicht zugelassen sein, es sei denn, die Änderung wird ausdrücklich im Wege eines Durchführungsbeschlusses der Kommission genehmigt.
- (10) Aus Gründen der Klarheit und der Rechtssicherheit sollte der Durchführungsbeschluss 2014/38/EU aufgehoben werden.
- (11) Damit die Marktteilnehmer genügend Zeit haben, sich an die technischen Anforderungen aufgrund der Einführung neuer Geräte und neuer Formeln anzupassen, sollte der vorliegende Beschluss ab dem 1. Februar 2025 gelten.
- (12) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verwendung folgender Einstufungsverfahren zur Schätzung des Muskelfleischanteils von Schweineschlachtkörpern ist gemäß Anhang IV Abschnitt B Teil IV Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 in Italien zugelassen:

- a) das Gerät „Hennessy Grading Probe 7 (HGP 7)“ und die entsprechenden Schätzverfahren, die im Einzelnen in Teil I des Anhangs beschrieben sind;
- b) das Gerät „Fat-O-Meater II (FOM II)“ und die entsprechenden Schätzverfahren, die im Einzelnen in Teil II des Anhangs beschrieben sind;
- c) das Gerät „CSB-Image-Meater“ und die entsprechenden Schätzverfahren, die im Einzelnen in Teil III des Anhangs beschrieben sind;
- d) das Gerät „Manuelles Verfahren (ZP)“ und die entsprechenden Schätzverfahren, die im Einzelnen in Teil IV des Anhangs beschrieben sind.

Artikel 2

Unbeschadet der Standardaufmachung gemäß Anhang IV Teil B Abschnitt III der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 dürfen Schweineschlachtkörper in Italien aufgemacht werden, ohne Zwerchfell und Flomen vor dem Wiegen und der Einstufung zu entfernen. Bei dieser Aufmachung wird das festgestellte Warmgewicht des Schlachtkörpers nach folgender Formel angepasst:

$$Y = X - X \times a \%$$

Dabei gilt:

Y = das gemäß Artikel 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1182 bestimmte Schlachtkörpergewicht,

X = Warmgewicht des Schlachtkörpers mit Flomen und Zwerchfell,

a = Summe Flomen und Zwerchfell (in %)

— für das Zwerchfell 0,29 % (Schlachtkörpergewicht von 110,1 bis 180 kg) und 0,26 % (Schlachtkörpergewicht von 70 bis 110 kg),

- für das Flomen:
 - 0,99 % (Schlachtkörpergewicht von 70 bis 80,0 kg),
 - 1,29 % (Schlachtkörpergewicht von 80,1 bis 90,0 kg),
 - 1,52 % (Schlachtkörpergewicht von 90,1 bis 100,0 kg),
 - 2,05 % (Schlachtkörpergewicht von 100,1 bis 110 kg),
 - 2,52 % (Schlachtkörpergewicht von 110,1 bis 130 kg),
 - 2,62 % (Schlachtkörpergewicht von 130,1 bis 140 kg),
 - 2,83 % (Schlachtkörpergewicht von 140,1 bis 150 kg),
 - 2,96 % (Schlachtkörpergewicht von 150,1 bis 180 kg).

Artikel 3

Änderungen der in Artikel 1 genannten zugelassenen Einstufungsverfahren oder -geräte müssen durch einen Durchführungsbeschluss der Kommission genehmigt werden.

Artikel 4

Der Durchführungsbeschluss 2014/38/EU wird aufgehoben.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Er gilt ab dem 1. Februar 2025.

Brüssel, den 22. Januar 2025

Für die Kommission
Christophe HANSEN
Mitglied der Kommission

ANHANG

EINSTUFUNGSVERFAHREN ZUR KLASSIFIZIERUNG VON SCHWEINESCHLACHTKÖRPERN IN ITALIEN

TEIL I

Hennessy Grading Probe 7 (HGP7)

- (1) Die Vorschriften dieses Teils finden Anwendung, wenn die Einstufung von Schweineschlachtkörpern anhand des Geräts „Hennessy Grading Probe 7 (HGP7)“ erfolgt.
- (2) Das Gerät ist mit einer Sonde von 5,95 mm Durchmesser (und von 6,3 mm an der Klinge auf der Spitze der Sonde) mit einer Fotodiode vom Typ Siemens LED LYU 260-EO und einem Fotodetektor (Typ 58 MR) ausgestattet und hat einen Messbereich von 0 bis 120 mm. Die Messwerte werden von HGP 7 selbst oder über einen daran angeschlossenen Rechner in einen Schätzwert für den Muskelfleischanteil umgerechnet.

- (3) Der Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers wird nach folgenden Formeln berechnet:

- a) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 70 bis 110 kg:

$$\hat{Y} = 69,8930 - 0,7338 \times X_1 + 0,0279 \times X_2$$

Dabei gilt:

\hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,

X_1 = Rückenspeckdicke (einschließlich Schwarte) in mm, 8 cm seitlich der Mittellinie des Schlachtkörpers zwischen der dritt- und viertletzten Rippe gemessen,

X_2 = Dicke des Muskels Longissimus dorsi in mm, gleichzeitig und an der gleichen Stelle gemessen wie X_1 ;

- b) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 110,1 bis 180 kg:

$$\hat{Y} = 80,136492 - 14,021984 \times \ln(X_1) + 3,581997 \times \ln(X_2)$$

Dabei gilt:

\hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,

$\ln(X_1)$ = natürlicher Logarithmus der Rückenspeckdicke (einschließlich Schwarte) in mm, 8 cm seitlich der Mittellinie des Schlachtkörpers zwischen der dritt- und viertletzten Rippe gemessen,

$\ln(X_2)$ = natürlicher Logarithmus der Dicke des Muskels Longissimus dorsi in mm, gleichzeitig und an der gleichen Stelle gemessen wie X_1 .

TEIL II

Fat-O-Meater II (FOM II)

- (1) Die Vorschriften dieses Teils finden Anwendung, wenn die Einstufung von Schweineschlachtkörpern anhand des Geräts „Fat-O-Meater II (FOM II)“ erfolgt.
- (2) Das Gerät ist mit einer Gruppe von Ultraschallwandlern von 3,5 MHz (U-Systems), mit einer Sonde von 6 mm Durchmesser und einer Fotodiode vom Typ Siemens SFH 950/960, ausgestattet und hat einen Messbereich von 3 bis 125 mm. Die Messwerte werden vom Computer des Geräts in Schätzwerte für den Muskelfleischanteil umgerechnet.

(3) Der Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers wird nach folgender Formel berechnet:

a) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 70 bis 110 kg:

$$\hat{Y} = 70,2193 - 0,7140 \times X_1 + 0,0174 \times X_2$$

Dabei gilt:

\hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,

X_1 = Rückenspeckdicke (einschließlich Schwarte) in mm, 8 cm seitlich der Mittellinie des Schlachtkörpers zwischen der dritt- und viertletzten Rippe gemessen,

X_2 = Dicke des Muskels Longissimus dorsi in mm, gleichzeitig und an der gleichen Stelle gemessen wie X_1 ;

b) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 110,1 bis 180 kg:

$$\hat{Y} = 59,354157 - 0,550737 \times \ln(X_1) + 0,092655 \times X_2$$

Dabei gilt:

\hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,

X_1 = Rückenspeckdicke (einschließlich Schwarte) in mm, 8 cm seitlich der Mittellinie des Schlachtkörpers zwischen der dritt- und viertletzten Rippe gemessen,

X_2 = Dicke des Muskels Longissimus dorsi in mm, gleichzeitig und an der gleichen Stelle gemessen wie X_1 .

TEIL III

CSB Image Meater

(1) Die Vorschriften dieses Teils finden Anwendung, wenn die Einstufung von Schweineschlachtkörpern anhand des als „CSB Image-Meater“ bezeichneten Geräts erfolgt.

(2) Das Gerät ist mit einem Online-Bildverarbeitungssystem ausgestattet, bei dem die Schlachtkörperhälften automatisch durch ein Kamerasystem gefilmt werden. Die Bilder werden anschließend in einem Rechner mithilfe einer speziellen Bildverarbeitungssoftware bearbeitet, die eine Reihe mit 20 verschiedenen Messungen erstellen kann. Drei ausgewählte Messwerte werden über einen Rechner in Schätzwerte für den Muskelfleischanteil umgerechnet.

(3) Der Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers wird nach folgender Formel berechnet:

a) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 70 bis 110 kg:

$$\hat{Y} = 67,4309 + 0,1182 \times X_1 - 0,0450 \times X_2 - 0,5762 \times X_3 - 0,1861 \times X_4$$

Dabei gilt:

\hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,

X_1 = (MF) mittlere Muskelfleischmasse, gemessen anhand des Muskels Gluteus medius in mm,

X_2 = (ML) Länge des Muskels Gluteus medius in mm,

X_3 = (MS) mittlere Speckmasse, gemessen anhand des Muskels Gluteus medius in mm,

X_4 = (WbS) mittlere Speckmasse, gemessen anhand des zweiten Wirbels ausgehend vom vorderen (cranialen) Ende des Muskels Gluteus medius (Vb);

b) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 110,1 bis 180 kg:

$$\hat{Y} = 48,652593 - 0,465268 \times X_1 + 0,169248 \times X_2$$

Dabei gilt:

- \hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,
 X_1 = Mindestspeckdicke in mm (einschließlich Schwarte) über dem Muskel Gluteus medius (ZPF),
 X_2 = Muskeldicke zwischen dem vorderen Ende des Muskel Gluteus medius und der dorsalen Kante des Wirbelkanals in mm (ZPM).

TEIL IV

Manuelles Verfahren (ZP)

- (1) Die Vorschriften dieses Teils finden Anwendung, wenn die Einstufung von Schweineschlachtkörpern nach dem „Manuellen Verfahren (ZP)“ erfolgt.
- (2) ZP-Messungen können manuell unter Verwendung einer Schiebelehre oder eines Zoometers (ZM) an der Spaltlinie auf stabilen Schlachtkörpern vorgenommen werden.
- (3) Das Zoometer ist ein Gerät, das mit einem Smartphone mit einer Applikation für Android-Geräte (ZMAPP) als Benutzerschnittstelle verbunden ist. Das Gerät verfügt über einen Laser-Entfernungsmesser, der zunächst mit Bildern von Schweineschlachtkörpern kalibriert wird, die mit der Kamera des Smartphones aufgenommen werden, und anschließend zur Messung von Entfernungen und zur Durchführung von linearen Winkel- und Oberflächenmessungen eingesetzt werden kann.
- (4) Der Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers wird nach folgender Formel berechnet:
 - a) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 70 bis 110 kg:

$$\hat{Y} = 58,4789 - 0,5697 \times X_1 + 0,1230 \times X_2$$

Dabei gilt:

- \hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,
 X_1 = Mindestspeckdicke in mm (einschließlich Schwarte) über dem Muskel Gluteus medius (ZPF),
 X_2 = Muskeldicke zwischen dem vorderen Ende des Muskel Gluteus medius und der dorsalen Kante des Wirbelkanals in mm (ZPM);

- b) Für Schlachtkörper mit einem Gewicht von 110,1 bis 180 kg:

$$\hat{Y} = 46,723946 - 0,472380 \times X_1 + 0,188621 \times X_2$$

Dabei gilt:

- \hat{Y} = geschätzter Muskelfleischanteil des Schlachtkörpers,
 X_1 = Mindestspeckdicke in mm (einschließlich Schwarte) über dem Muskel Gluteus medius (ZPF),
 X_2 = Muskeldicke zwischen dem vorderen Ende des Muskel Gluteus medius und der dorsalen Kante des Wirbelkanals in mm (ZPM).
-



BESCHLUSS Nr. 1/2025 DES GEMISCHTEN AUSSCHUSSES EU-SCHWEIZ

vom 13. Januar 2025

zur Änderung der Tabellen III und IV des Protokolls Nr. 2 zum Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 22. Juli 1972 [2025/128]

DER GEMISCHTE AUSSCHUSS —

gestützt auf das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 22. Juli 1972 ⁽¹⁾, geändert durch das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 26. Oktober 2004 zur Änderung des Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 22. Juli 1972 in Bezug auf die Bestimmungen über landwirtschaftliche Verarbeitungserzeugnisse ⁽²⁾ (im Folgenden „Abkommen“), insbesondere auf Artikel 7 des zugehörigen Protokolls Nr. 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 5 Absatz 2 des Protokolls Nr. 2 zum Abkommen legten die Union und die Schweizerische Eidgenossenschaft als Vertragsparteien dem Gemischten Ausschuss für den zwölfmonatigen Bezugszeitraum von September 2023 bis August 2024 die Referenzpreise aller Rohstoffe auf dem Inlandsmarkt vor, auf die Preisausgleichsmaßnahmen angewendet werden. Diesen Preisen zufolge hat sich die tatsächliche Preissituation bei diesen Rohstoffen im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien geändert.
- (2) Es ist daher erforderlich, die Referenzpreise auf dem Inlandsmarkt und die Preisdifferenzen für die in Tabelle III des Protokolls Nr. 2 aufgeführten landwirtschaftlichen Rohstoffe zu aktualisieren sowie die in Tabelle IV dieses Protokolls aufgeführten Grundbeträge für landwirtschaftliche Rohstoffe anzupassen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Protokoll Nr. 2 zum Abkommen wird wie folgt geändert:

- a) Tabelle III wird durch den Wortlaut des Anhangs I des vorliegenden Beschlusses ersetzt.
- b) Tabelle IV Buchstabe b wird durch den Wortlaut des Anhangs II des vorliegenden Beschlusses ersetzt.

Artikel 2

Dieser Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

⁽¹⁾ ABl. L 300 vom 31.12.1972, S. 189.

⁽²⁾ ABl. L 23 vom 26.1.2005, S. 19.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am 1. Februar 2025 in Kraft.

Brüssel, den 13. Januar 2025

Für den Gemischten Ausschuss
Der Vorsitzende
Marco DÜERKOP

ANHANG I

„TABELLE III

Referenzpreise der EU und der Schweiz auf dem Inlandsmarkt

Landwirtschaftlicher Rohstoff	Referenzpreis auf dem Inlandsmarkt der Schweiz CHF je 100 kg Eigengewicht	Referenzpreis auf dem Inlandsmarkt der EU CHF je 100 kg Eigengewicht	Artikel 4 Absatz 1 auf Schweizer Seite angewendete Referenzpreisdifferenz Schweiz/EU CHF je 100 kg Eigengewicht	Artikel 3 Absatz 3 auf EU-Seite angewendete Referenzpreisdifferenz Schweiz/EU EUR je 100 kg Eigengewicht
Weichweizen	60,35	20,93	39,40	0,00
Hartweizen	-	-	1,20	0,00
Roggen	47,37	18,48	28,90	0,00
Gerste	-	-	-	-
Mais	-	-	-	-
Weichweizenmehl	100,37	42,47	57,90	0,00
Vollmilchpulver	724,26	356,22	368,05	0,00
Magermilchpulver	498,09	237,55	260,55	0,00
Butter	1 247,15	556,88	690,25	0,00
Weißzucker	-	-	-	-
Eier	-	-	38,00	0,00
Kartoffeln, frisch	42,31	20,55	21,75	0,00
Pflanzliche Fette	-	-	170,00	0,00“

ANHANG II

„b) Grundbeträge für die landwirtschaftlichen Rohstoffe, die bei der Berechnung der Agrarteilbeträge berücksichtigt werden:

Landwirtschaftlicher Rohstoff	Auf Schweizer Seite angewendeter Grundbetrag Artikel 3 Absatz 2	Auf EU-Seite angewendeter Grundbetrag Artikel 4 Absatz 2
	CHF je 100 kg Eigengewicht	EUR je 100 kg Eigengewicht
Weichweizen	29,80	0,00
Hartweizen	1,00	0,00
Roggen	22,75	0,00
Gerste	-	-
Mais	-	-
Weichweizenmehl	47,20	0,00
Vollmilchpulver	299,95	0,00
Magermilchpulver	212,35	0,00
Butter	549,35	0,00
Weißzucker	-	-
Eier	30,95	0,00
Kartoffeln, frisch	15,75	0,00
Pflanzliche Fette	138,55	0,00“



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/139 DER KOMMISSION

vom 16. Januar 2025

zur Gewährung von Schutz in der Union für die im internationalen Register der Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben der Genfer Akte eingetragene Ursprungsbezeichnung „Valais / Wallis“

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/1753 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 über die Maßnahmen der Union nach ihrem Beitritt zur Genfer Akte des Lissabonner Abkommens über Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Genfer Akte können die zuständigen Behörden der einzelnen Vertragsparteien der Genfer Akte Anmeldungen zur internationalen Eintragung von Ursprungsbezeichnungen oder geografischen Angaben beim Internationalen Büro der Weltorganisation für geistiges Eigentum einreichen, das gemäß Artikel 6 der Genfer Akte die Eintragung in das internationale Register vornimmt. Gemäß Artikel 9 der Genfer Akte schützen die anderen Vertragsparteien eingetragene Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben gemäß ihrer eigenen Rechtsordnung, vorbehaltlich einer Schutzverweigerung, eines Verzichts, einer Ungültigerklärung oder einer Löschung.
- (2) Am 14. März 2024 teilte das Internationale Büro der Weltorganisation für geistiges Eigentum der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Genfer Akte mit, dass der von der Schweiz beantragte Name „Valais / Wallis“ im internationalen Register der Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben nach der Genfer Akte als Ursprungsbezeichnung eingetragen worden ist.
- (3) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1753 wurde die internationale Eintragung der Ursprungsbezeichnung „Valais / Wallis“ im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ veröffentlicht, damit Einspruch erhoben werden konnte.
- (4) Die Kommission hat die internationale Eintragung der Ursprungsbezeichnung „Valais / Wallis“ gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) 2019/1753 anhand der in dem genannten Artikel festgelegten Bedingungen geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass diese erfüllt sind.
- (5) Da bei der Kommission kein Einspruch gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2019/1753 eingegangen ist, sollte der Name „Valais / Wallis“ in der Union im Einklang mit der Genfer Akte geschützt werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit der Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ eingesetzten Ausschusses für Qualitätspolitik für landwirtschaftliche Erzeugnisse, Wein und Spirituosen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

⁽¹⁾ ABL L 271 vom 24.10.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1753/oj>.

⁽²⁾ ABL C, C/2024/2687, 12.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2687/oj>.

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über geografische Angaben für Wein, Spirituosen und landwirtschaftliche Erzeugnisse und über garantiert traditionelle Spezialitäten und fakultative Qualitätsangaben für landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1308/2013, (EU) 2019/787 und (EU) 2019/1753 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 (ABL L, 2024/1143, 23.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1143/oj>).

Artikel 1

Der als Ursprungsbezeichnung in das internationale Register eingetragene Name „Valais / Wallis“ wird in der Union geschützt.

Mit dem in Absatz 1 genannten Namen wird ein der Kategorie „Wein“ zuzuordnendes Erzeugnis bezeichnet.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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 16. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



DELEGIERTE RICHTLINIE (EU) 2025/149 DER KOMMISSION

vom 15. November 2024

**zur Anpassung der Anhänge der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang I Abschnitt I.1, Anhang II Abschnitt II.1 und Anhang III Abschnitt III.1 der Richtlinie 2008/68/EG wird auf Bestimmungen in internationalen Übereinkommen verwiesen, die die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auf Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen betreffen.
- (2) Die Bestimmungen dieser internationalen Übereinkommen werden alle zwei Jahre aktualisiert. Ihre zuletzt geänderten Fassungen gelten ab dem 1. Januar 2025, wobei ein Übergangszeitraum bis zum 30. Juni 2025 vorgesehen ist.
- (3) Die Richtlinie 2008/68/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen

Die Richtlinie 2008/68/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang I Abschnitt I.1 erhält folgende Fassung:

„I.1 ADR

Die Anlagen A und B des ADR in der ab dem 1. Januar 2025 geltenden Fassung, wobei das Wort ‚Vertragspartei‘ gegebenenfalls durch das Wort ‚Mitgliedstaat‘ ersetzt wird.“

2. Anhang II Abschnitt II.1 erhält folgende Fassung:

„II.1 RID

Die Anlage zur RID in der ab dem 1. Januar 2025 geltenden Fassung, wobei das Wort ‚RID-Vertragsstaat‘ gegebenenfalls durch das Wort ‚Mitgliedstaat‘ ersetzt wird.“

3. Anhang III Abschnitt III.1 erhält folgende Fassung:

„III.1 ADN

Die Anlagen des ADN in der ab dem 1. Januar 2025 geltenden Fassung sowie zu Artikel 3 Buchstaben f und h sowie Artikel 8 Absätze 1 und 3 des ADN, wobei das Wort ‚Vertragspartei‘ gegebenenfalls durch das Wort ‚Mitgliedstaat‘ ersetzt wird.“

⁽¹⁾ ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>.

*Artikel 2***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 30. Juni 2025 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

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

*Artikel 4***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 15. November 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/164 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2025

zur Änderung des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 mit besonderen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 zu Tierseuchen und zur Änderung und Aufhebung einiger Rechtsakte im Bereich der Tiergesundheit („Tiergesundheitsrecht“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Afrikanische Schweinepest ist eine ansteckende Viruserkrankung, die gehaltene Schweine und Wildschweine befällt und schwerwiegende Auswirkungen auf die betroffene Tierpopulation sowie die Rentabilität der Landwirtschaft haben kann, was zu Störungen bei Verbringungen von Sendungen dieser Tiere und daraus gewonnener Erzeugnisse innerhalb der Union sowie bei Ausfuhren in Drittländer führen kann.
- (2) Die Delegierte Verordnung 2020/687 der Kommission ⁽²⁾ ergänzt die Vorschriften für die Bekämpfung der gelisteten Seuchen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, b und c der Verordnung (EU) 2016/429, die in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1882 der Kommission ⁽³⁾ als Seuchen der Kategorien A, B und C definiert sind. Insbesondere sind in den Artikeln 21 und 22 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 bestimmte Maßnahmen vorgesehen, die im Falle einer amtlichen Bestätigung eines Ausbruchs einer Seuche der Kategorie A bei gehaltenen Tieren, einschließlich der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen, zu ergreifen sind. Diese Bestimmungen sehen insbesondere die Einrichtung einer Sperrzone, die Schutz- und Überwachungszonen umfasst, sowie Verbote der Verbringung gehaltener Tiere gelisteter Arten und daraus gewonnener Erzeugnisse tierischen Ursprungs vor.
- (3) Die Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 der Kommission ⁽⁴⁾ enthält besondere Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest, die für einen begrenzten Zeitraum von den Mitgliedstaaten, die in deren Anhängen I und II gelistet sind oder die über in den genannten Anhängen gelistete Gebiete verfügen (im Folgenden „betroffene Mitgliedstaaten“), anzuwenden sind. Die genannte Durchführungsverordnung enthält Vorschriften für die Listung auf Unionsebene von Sperrzonen I, II und III nach Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest in Anhang I sowie Vorschriften für die Listung auf Unionsebene nach einem Ausbruch dieser Seuche in einem zuvor seuchenfreien Mitgliedstaat oder einer zuvor seuchenfreien Zone in Anhang II der genannten Verordnung.
- (4) Im Falle eines Ausbruchs der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen in einem Mitgliedstaat ist in Artikel 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 auch die Einrichtung einer Sperrzone durch die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 vorgesehen.

⁽¹⁾ ABl. L 84 vom 31.3.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/429/oj>.

⁽²⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2020/687 der Kommission vom 17. Dezember 2019 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Vorschriften für die Prävention und Bekämpfung bestimmter gelisteter Seuchen (ABl. L 174 vom 3.6.2020, S. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/687/oj).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2018/1882 der Kommission vom 3. Dezember 2018 über die Anwendung bestimmter Bestimmungen zur Seuchenprävention und -bekämpfung auf Kategorien gelisteter Seuchen und zur Erstellung einer Liste von Arten und Artengruppen, die ein erhebliches Risiko für die Ausbreitung dieser gelisteten Seuchen darstellen (ABl. L 308 vom 4.12.2018, S. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1882/oj).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 der Kommission vom 16. März 2023 mit besonderen Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/605 (ABl. L 79 vom 17.3.2023, S. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/594/oj).

- (5) Nachdem sich die Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in Deutschland, Italien, Lettland, Polen und der Slowakei geändert hatte, wurde Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/3245 ⁽⁵⁾ der Kommission geändert.
- (6) Seit dem Erlass der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3245 ist es zu neuen Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in Griechenland, Litauen, Polen und der Slowakei sowie zu einem neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen in Italien gekommen. Die Seuchenlage bei gehaltenen Schweinen und Wildschweinen hat sich in bestimmten Gebieten Italiens, Lettlands, Litauens und der Slowakei verbessert.
- (7) Jegliche Änderungen der Sperrzonen I, II und III in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 sollten sich auch auf die Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in den von dieser Seuche betroffenen Gebieten und die allgemeine Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in dem betroffenen Mitgliedstaat, auf das Risikoniveau hinsichtlich der weiteren Ausbreitung dieser Seuche sowie auf wissenschaftlich fundierte Grundsätze und Kriterien für die geografische Abgrenzung von Zonen aufgrund der Afrikanischen Schweinepest gemäß der Bekanntmachung der Kommission über die Leitlinien für die Prävention, Bekämpfung und Tilgung der Afrikanischen Schweinepest in der Union (ASP-Leitlinien) ⁽⁶⁾ stützen. Diese Änderungen tragen auch internationalen Standards wie dem Gesundheitskodex für Landtiere ⁽⁷⁾ der Weltorganisation für Tiergesundheit (WOAH) und den von den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten vorgelegten Begründungen für die Abgrenzung der Zonen Rechnung.
- (8) Im Dezember 2024 und im Januar 2025 wurden mehrere Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in der griechischen Region Ostmakedonien und Thrakien in Gebieten festgestellt, die in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzonen I gelistet sind und sich in der Nähe von Sperrzonen II befinden. Durch diese neuen Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Zum Zweck der Sicherstellung der territorialen Kontinuität gemäß Artikel 6 Absatz 2 der genannten Durchführungsverordnung sollten diese Gebiete in Griechenland, die derzeit als Sperrzonen I gelistet und von diesen jüngsten Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest betroffen sind, in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzonen II gelistet werden; zudem müssen die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I und II neu festgelegt werden, um diesen Ausbrüchen Rechnung zu tragen.
- (9) Außerdem wurde im Januar 2025 ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein in der griechischen Region Ostmakedonien und Thrakien in einem Gebiet festgestellt, das in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 derzeit als Sperrzone II gelistet ist, sich jedoch in unmittelbarer Nähe eines derzeit in dem genannten Anhang als Sperrzone I gelisteten Gebietes befindet. Durch diesen neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dieses derzeit als Sperrzone I gelistete Gebiet in Griechenland sollte in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzone II gelistet werden; zudem müssen auch die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I und II neu festgelegt werden, um diesem Ausbruch Rechnung zu tragen.
- (10) Darüber hinaus wurde im Januar 2025 ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen in der Region Emilia Romagna in Italien in einem in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone II gelisteten Gebiet festgestellt. Durch diesen neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dieses derzeit als Sperrzone II gelistete Gebiet in Italien, das von diesem jüngsten Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, sollte in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzone III gelistet werden; zudem müssen die derzeitigen Grenzen der Sperrzone II neu festgelegt werden, um diesem Ausbruch Rechnung zu tragen.

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2024/3245 der Kommission vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Anhänge I und II der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 mit besonderen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/2976 betreffend bestimmte vorläufige Sofortmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in Deutschland (ABl. L, 2024/3245, 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3245/oj).

⁽⁶⁾ C/2023/7855 (ABl. C, C/2023/1504, 18.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/1504/oj>).

⁽⁷⁾ WOA-H-Gesundheitskodex für Landtiere, 31. Ausgabe, 2023. Bände I und II, ISBN 978-92-95121-74-4; <https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/>.

- (11) Darüber hinaus wurden im Januar 2025 mehrere Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen im Bezirk Panevėžys in Litauen in einem Gebiet festgestellt, das in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone II gelistet ist, sich jedoch in unmittelbarer Nähe eines derzeit in dem genannten Anhang als Sperrzone I gelisteten Gebietes befindet. Durch diese neuen Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dieses derzeit als Sperrzone I gelistete Gebiet in Litauen sollte in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzone II gelistet werden; zudem müssen auch die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I und II neu festgelegt werden, um diesen Ausbrüchen Rechnung zu tragen.
- (12) Ferner wurden im Dezember 2024 und im Januar 2025 mehrere Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in den Woiwodschaften Mazowieckie, Pomorskie und Zachodniopomorskie in Polen in Gebieten festgestellt, die in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzonen I gelistet sind und sich in der Nähe einer Sperrzone II befinden. Durch diese neuen Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Zum Zweck der Sicherstellung der territorialen Kontinuität gemäß Artikel 6 Absatz 2 der genannten Durchführungsverordnung sollten diese Gebiete in Polen, die derzeit als Sperrzonen I gelistet und von diesen jüngsten Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest betroffen sind, in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzonen II gelistet werden; zudem müssen die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I und II neu festgelegt werden, um diesen Ausbrüchen Rechnung zu tragen.
- (13) Darüber hinaus wurden im Dezember 2024 und im Januar 2025 mehrere Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in den Woiwodschaften Pomorskie und Zachodniopomorskie in Polen in Gebieten festgestellt, die in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone II gelistet sind, sich jedoch in unmittelbarer Nähe einer in dem genannten Anhang gelisteten Sperrzone I befinden. Durch diese neuen Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Diese in Anhang I der genannten Durchführungsverordnung derzeit als Sperrzonen I gelisteten Gebiete in Polen sollten in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzonen II gelistet werden; zudem müssen auch die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen II und I neu festgelegt werden, um diesen Ausbrüchen Rechnung zu tragen.
- (14) Darüber hinaus wurde im Januar 2025 ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein in der Region Trenčiansky in der Slowakei in einem nicht in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 gelisteten Gebiet in der Nähe von Sperrzonen II und I festgestellt. Durch diesen neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Zum Zweck der Sicherstellung der territorialen Kontinuität gemäß Artikel 6 Absatz 2 der genannten Durchführungsverordnung sollte dieses Gebiet in der Slowakei, das derzeit nicht gelistet und von diesem jüngsten Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzone II gelistet werden; zudem müssen die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I und II neu festgelegt werden, um diesem Ausbruch Rechnung zu tragen.
- (15) Außerdem wurde im Januar 2025 ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein in der Region Nitriansky in der Slowakei in einem Gebiet festgestellt, das in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone I gelistet ist und sich in der Nähe einer Sperrzone II befindet. Durch diesen neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Zum Zweck der Sicherstellung der territorialen Kontinuität gemäß Artikel 6 Absatz 2 der genannten Durchführungsverordnung sollte dieses Gebiet in der Slowakei, das derzeit als Sperrzone I gelistet und von diesem jüngsten Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzone II gelistet werden; zudem müssen die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I und II neu festgelegt werden, um diesem Ausbruch Rechnung zu tragen.
- (16) Aufgrund der von Lettland vorgelegten Informationen und Begründung und angesichts der Wirksamkeit der Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest bei gehaltenen Schweinen in einer in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 gelisteten Sperrzone III, die in Lettland gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 und insbesondere gemäß deren Artikeln 22, 25 und 40 sowie in Übereinstimmung mit den Risikominderungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest gemäß dem WOAHS-Gesundheitskodex für Landtiere ergriffen werden, sollte die Zone im Bezirk Dobeles in Lettland, die derzeit in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone III gelistet ist, in dem genannten Anhang nun stattdessen als Sperrzone II gelistet werden, da in dieser Sperrzone III in den letzten drei Monaten keine Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen aufgetreten sind, während die Seuche bei Wildschweinen weiterhin auftritt.

- (17) Darüber hinaus sollte aufgrund der von Litauen vorgelegten Informationen und Begründung und angesichts der Wirksamkeit der Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest bei gehaltenen Schweinen in bestimmten in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 gelisteten Sperrzonen III, die in Litauen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 und insbesondere gemäß deren Artikeln 22, 25 und 40 sowie in Übereinstimmung mit den Risikominderungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest gemäß dem WOAH- Gesundheitskodex für Landtiere ergriffen werden, die Zone im Bezirk Alytus in Litauen, die derzeit in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone III gelistet ist, in dem genannten Anhang nun als Sperrzone II gelistet werden, da in dieser Sperrzone III in den letzten drei Monaten keine Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen aufgetreten sind, während die Seuche bei Wildschweinen weiterhin auftritt.
- (18) Zudem sollten aufgrund der von Italien vorgelegten Informationen und Begründung und angesichts der Wirksamkeit der Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest bei Wildschweinen in bestimmten in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 gelisteten Sperrzonen I und II, die in Italien gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 und insbesondere gemäß deren Artikeln 64, 65 und 67 sowie in Übereinstimmung mit den Risikominderungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest gemäß dem WOAH- Gesundheitskodex für Landtiere ergriffen werden, die Zonen in der Region Latium in Italien, die in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 derzeit als Sperrzonen I und II gelistet sind, nun aus dem genannten Anhang gestrichen werden, da in diesen Sperrzonen I und II in den letzten zwölf Monaten keine Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen und Wildschweinen aufgetreten sind.
- (19) Schließlich sollte aufgrund der von der Slowakei vorgelegten Informationen und Begründung und angesichts der Wirksamkeit der Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest bei gehaltenen Schweinen in einer in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 gelisteten Sperrzone III, die in der Slowakei gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 und insbesondere gemäß deren Artikeln 22, 25 und 40 sowie in Übereinstimmung mit den Risikominderungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest gemäß dem WOAH- Gesundheitskodex für Landtiere ergriffen werden, die Zone in der Region Banskobystrický in der Slowakei, die derzeit in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzone III gelistet ist, in dem genannten Anhang nun als Sperrzone II gelistet werden, da in dieser Sperrzone III in den letzten drei Monaten keine Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen aufgetreten sind, während die Seuche bei Wildschweinen weiterhin auftritt.
- (20) Um den jüngsten Entwicklungen der Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union Rechnung zu tragen und die mit der Ausbreitung dieser Seuche verbundenen Risiken proaktiv anzugehen, sollten in Griechenland, Italien, Litauen, Lettland, Polen und der Slowakei neue, ausreichend große Sperrzonen abgegrenzt und als Sperrzonen I, II und III in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 aufgenommen und bestimmte Sperrzonen I und II sollten für Italien aus dem genannten Anhang gestrichen werden.
- (21) Da sich die Lage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union laufend ändert, wurde bei der Abgrenzung dieser neuen Sperrzonen der Seuchenlage in den umliegenden Gebieten Rechnung getragen.
- (22) Angesichts der Dringlichkeit der Seuchenlage in der Union in Bezug auf die Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest ist es wichtig, dass die mit der vorliegenden Verordnung an Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 vorzunehmenden Änderungen so bald wie möglich wirksam werden.
- (23) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594

Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den 23. Januar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

—

ANHANG

Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

SPERRZONEN I, II UND III

TEIL I

1. Deutschland

Die folgenden Sperrzonen I in Deutschland:

Bundesland Brandenburg:

— Landkreis Märkisch-Oderland:

- Gemeinde Bleyen-Genschmar mit der Gemarkung Bleyen und mit Teilen der Gemarkung Genschmar,
- Gemeinde Küstriner Vorland mit der Gemarkung Neu Manschnow und mit Teilen der Gemarkungen Gorgast, Manschnow und Küstrin-Kietz,
- Gemeinde Alt Tucheband mit Teilen der Gemarkung Rathstock,
- Gemeinde Reitwein mit Teilen der Gemarkung Reitwein,
- Gemeinde Podelzig mit Teilen der Gemarkung Podelzig,
- Gemeinde Lebus mit Teilen der Gemarkungen Lebus und Wüste Kunersdorf,
- Stadt Bad Freienwalde mit den Gemarkungen Altgietzen, Hohenwutzen, Hohensaaten und mit Teilen der Gemarkungen Bralitz, Schiffmühle und Neuenhagen,
- Gemeinde Oderaue mit den Gemarkungen Neuküstrinchen, Neurüdnitz, Zäckericker Loose und mit Teilen der Gemarkungen Neuranft, Neuwustrow, Altwustrow, Neureetz und Altreetz,
- Gemeinde Neulewin mit der Gemarkung Gästebieser Loose und mit Teilen der Gemarkungen Neulietzegöricke, Karlshof, Kerstenbruch und Neulewin,
- Gemeinde Letschin mit den Gemarkungen Zelliner Loose, Mehrin Graben, Ortwig Graben und mit Teilen der Gemarkungen Ortwig, Groß Neuendorf, Kienitz, Sophienthal und Neubarnim,
- Gemeinde Zechin mit Teilen der Gemarkung Zechin,

— Landkreis Barnim:

- Gemeinde Lunow-Stolzenhagen,
- Gemeinde Parsteinsee,
- Gemeinde Oderberg,
- Gemeinde Liepe,
- Gemeinde Hohenfinow (nördlich der B167),
- Gemeinde Niederfinow,
- Gemeinde (Stadt) Eberswalde mit den Gemarkungen Eberswalde nördlich der B167 und östlich der L200, Sommerfelde und Tornow nördlich der B167,
- Gemeinde Chorin mit den Gemarkungen Brodowin, Chorin östlich der L200, Serwest, Neuehütte, Buchholz, Sandkrug östlich der L200,

- Gemeinde Ziethen,
- Landkreis Uckermark:
 - Stadt Schwedt/Oder mit den Gemarkungen Briest, Passow, Schönow, Grünow, Schönermark, Landin nördlich der B2,
 - Gemeinde Angermünde mit den Gemarkungen Frauenhagen, Mürow, Angermünde nördlich und nordwestlich der B2, Dobberzin nördlich der B2, Kerkow, Welsow, Bruchhagen, Greiffenberg, Günterberg, Biesenbrow, Görlsdorf, Wolletz und Altkünkendorf,
 - Gemeinde Zichow,
 - Gemeinde Casekow mit den Gemarkungen Blumberg, Wartin, Luckow-Petershagen und den Gemarkungen Biesendahlshof und Casekow westlich der L272 und nördlich der L27,
 - Gemeinde Hohenselchow-Groß Pinnow mit der Gemarkung Hohenselchow nördlich der L27,
 - Gemeinde Tantow,
 - Gemeinde Mescherin mit der Gemarkung Radekow, der Gemarkung Rosow südlich der K 7311 und der Gemarkung Neurochlitz westlich der B2,
 - Gemeinde Gartz (Oder) mit der Gemarkung Geesow westlich der B2 sowie den Gemarkungen Gartz und Hohenreinkendorf nördlich der L27 und der B2 bis zur Kastanienallee, dort links abbiegend dem Schülerweg folgend bis Höhe Bahnhof, von hier in östlicher Richtung den Salveybach kreuzend bis zum Tantower Weg, diesen in nördlicher Richtung bis zu Stettiner Straße, diese weiter folgend bis zur B2, dieser in nördlicher Richtung folgend,
 - Gemeinde Pinnow nördlich und westlich der B2,
- Landkreis Oder-Spree:
 - Gemeinde Brieskow-Finkenheerd mit Teilen der Gemarkung Brieskow-Finkenheerd,
 - Stadt Eisenhüttenstadt mit Teilen der Gemarkung Eisenhüttenstadt,
 - Gemeinde Lawitz mit Teilen der Gemarkung Lawitz,
 - Gemeinde Neißemünde mit den Gemarkungen Breslack, Coschen, Ratzdorf und Teilen der Gemarkung Wellmitz,
 - Gemeinde Neuzelle mit der Gemarkung Steinsdorf und Teilen der Gemarkung Neuzelle,
 - Gemeinde Vogelsang mit Teilen der Gemarkung Vogelsang,
 - Gemeinde Wiesenau mit Teilen der Gemarkung Wiesenau,
 - Gemeinde Ziltendorf mit Teilen der Gemarkung Ziltendorf,
- Teile der kreisfreien Stadt Frankfurt/Oder,
- Teile der kreisfreien Stadt Cottbus,
- Landkreis Spree-Neiße:
 - Gemeinde Tauer,
 - Gemeinde Peitz,
 - Gemeinde Teichland,

- Gemeinde Heinersbrück,
- Gemeinde Turnow-Preilack mit der Gemarkung Preilack,
- Gemeinde Drachhausen mit Teilen der Gemarkung Drachhausen,
- Gemeinde Drehnow mit Teilen der Gemarkung Drehnow,
- Gemeinde Guhrow mit Teilen der Gemarkung Guhrow,
- Gemeinde Werben mit Teilen der Gemarkung Werben,
- Gemeinde Dissen-Striesow mit Teilen der Gemarkungen Dissen und Striesow,
- Gemeinde Briesen mit Teilen der Gemarkung Briesen,
- Gemeinde Kolkwitz mit den Gemarkungen Limberg und Gulben und mit Teilen der Gemarkungen Krieschow, Glinzig, Kolkwitz, Hänchen, Eichow, Milkersdorf, Papitz und Klein Gaglow,
- Gemeinde Schenkendöbern mit den Gemarkungen Reicherskreuz, Staakow, Pinnow, Lübbinchen, Bärenklau, Krayne, Groß Drewitz, Sembten, Lauschütz, Grabko und mit Teilen der Gemarkungen Grano, Schenkendöbern, Atterwasch, Kerkwitz und Groß Gastrose,
- Gemeinde Guben mit Teilen der Gemarkung Guben,
- Gemeinde Jänschwalde mit den Gemarkungen Drewitz und Jänschwalde und mit Teilen der Gemarkung Grießen,
- Stadt Forst mit Teilen der Gemarkungen Horno, Briesnig, Weißagk und Bohrau,
- Gemeinde Wiesengrund mit Teilen der Gemarkung Gosda und Jethe,
- Gemeinde Neuhausen/Spree mit den Gemarkungen Haasow und Kathlow und mit Teilen der Gemarkungen Roggosen und Sergen,
- Landkreis Oberspreewald-Lausitz:
 - Gemeinde Lauchhammer,
 - Gemeinde Schwarzheide westlich der BAB 13,
 - Gemeinde Schipkau mit den Gemarkungen Annahütte, Drochow und den Gemarkungen Klettwitz und Schipkau westlich der BAB 13,
 - Gemeinde Großräschen mit den Gemarkungen Wormlage, Saalhausen, Barzig, Freienhufen, Großräschen,
 - Gemeinde Vetschau/Spreewald mit den Gemarkungen Koßwig, Repten, Tornitz, Missen Laasow, Wüstehain und Orgosen mit Teilen der Gemarkungen Vetschau, Göritz und Raddusch,
 - Gemeinde Calau mit den Gemarkungen: Kalkwitz, Mlode, Saßleben, Reuden, Bolschwitz, Säritz, Calau, Kemmen, Werchow und Gollnitz,
 - Gemeinde Luckaitztal,
 - Gemeinde Bronkow,
 - Gemeinde Altdöbern,
 - Gemeinde Tettau,
 - Gemeinde Frauendorf,
 - Gemeinde Ruhland,
 - Gemeinde Hermsdorf,

- Gemeinde Kroppen,
- Gemeinde Ortrand,
- Gemeinde Großmehlen,
- Gemeinde Lindenau,
- Landkreis Elbe-Elster:
 - Gemeinde Sallgast mit den Gemarkungen Dollenchen, Zürchel und Sallgast,
 - Gemeinde Lichterfeld-Schacksdorf mit der Gemarkung Bergheide,
 - Gemeinde Finsterwalde mit der Gemarkung Finsterwalde östlich der L60,
 - Gemeinde Großthiemig,
 - Gemeinde Hirschfeld,
 - Gemeinde Gröden,
 - Gemeinde Schraden,
 - Gemeinde Merzdorf,
 - Gemeinde Röderland mit der Gemarkung Wainsdorf, Präsen, Stolzenhain a.d. Röder,
 - Gemeinde Plessa mit der Gemarkung Plessa,

Bundesland Sachsen:

- Landkreis Bautzen:
 - Gemeinde Arnsdorf,
 - Gemeinde Burkau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Cunewalde,
 - Gemeinde Demitz-Thumitz,
 - Gemeinde Doberschau-Gaußig,
 - Gemeinde Frankenthal,
 - Gemeinde Göda, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Großharthau,
 - Gemeinde Großnaundorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Großpostwitz/O.L.,
 - Gemeinde Hochkirch,
 - Gemeinde Kubschütz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Laußnitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Lichtenberg, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Malschwitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Neukirch, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Neukirch/Lausitz,
 - Gemeinde Obergurig,

- Gemeinde Ohorn, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Ottendorf-Okrilla,
- Gemeinde Rammenau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Schmölln-Putzkau,
- Gemeinde Schwepnitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Sohland a. d. Spree,
- Gemeinde Stadt Bautzen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Bischofswerda,
- Gemeinde Stadt Großröhrsdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Königsbrück, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Radeberg,
- Gemeinde Stadt Schirgiswalde-Kirschau,
- Gemeinde Stadt Weißenberg, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Wilthen,
- Gemeinde Steinigtwolmsdorf,
- Gemeinde Wachau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Kreisfreie Stadt Dresden:
 - Stadtgebiet östlich der BAB13 und der BAB4 in südliche Richtung bis zur Abfahrt AS Dresden-Hellerau, dann östlich der B170 in südliche Richtung bis zur B6, dann nördlich der B6 in Richtung Osten,
- Landkreis Görlitz:
 - Gemeinde Beiersdorf,
 - Gemeinde Bertsdorf-Hörnitz,
 - Gemeinde Dürrhennersdorf,
 - Gemeinde Großschönau,
 - Gemeinde Großschweidnitz,
 - Gemeinde Hainewalde,
 - Gemeinde Kottmar,
 - Gemeinde Kurort Jonsdorf,
 - Gemeinde Lawalde,
 - Gemeinde Leutersdorf,
 - Gemeinde Markersdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Mittelherwigsdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Oderwitz,
 - Gemeinde Olbersdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Oppach,

- Gemeinde Oybin, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Rosenbach,
 - Gemeinde Schönau-Berzdorf a. d. Eigen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Schönbach,
 - Gemeinde Stadt Bernstadt a. d. Eigen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Stadt Ebersbach-Neugersdorf,
 - Gemeinde Stadt Herrnhut,
 - Gemeinde Stadt Löbau,
 - Gemeinde Stadt Neusalza-Spremberg,
 - Gemeinde Stadt Reichenbach/O.L., sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Stadt Seifhennersdorf,
 - Gemeinde Stadt Zittau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Gemeinde Vierkirchen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
 - Landkreis Meißen:
 - Gemeinde Ebersbach östlich der BAB 13,
 - Gemeinde Lampertswalde,
 - Gemeinde Schönfeld,
 - Gemeinde Stadt Radeburg östlich der BAB 13,
 - Gemeinde Thiendorf außer Ortsteil Tauscha,
 - Gemeinde Thiendorf, Ortsteil Tauscha östlich der BAB 13,
- Bundesland Mecklenburg-Vorpommern:
- Landkreis Vorpommern Greifswald:
 - Gemeinde Penkun,
 - Gemeinde Nadrensee,
 - Gemeinde Krackow,
 - Gemeinde Glasow,
 - Gemeinde Grambow,
 - Gemeinde Ramin mit der Gemarkung Bismark östlich der B113 bis Ortslage Linken, nordwestlich der Ortslage Linken nördlich der B104 (Flur 6) und nördlich Flur 6 in 500m Abstand zur deutsch-polnischen Grenze auf Flur 102 sowie 103 bis Gemeindegrenze Ramin-Blankensee,
 - Gemeinde Blankensee mit der Gemarkung Blankensee nördlich der Gemeindegrenze Ramin-Blankensee in 1000 m Abstand zur deutsch-polnischen Grenze über die Fluren 5, 6 und 3 bis einschließlich Ortslage Blankensee sowie nördlich der Ortslage Blankensee zwischen der deutsch-polnischen Grenze bis 10 m westlich der Kreisstraße K81 bis Gemarkungsgrenze Blankensee-Pampow und der Gemarkung Pampow nördlich der Gemarkungsgrenze Blankensee-Pampow von der deutsch-polnischen Grenze bis 10 m westlich der Kreisstraße K81 bis einschließlich Ortslage Pampow sowie nordwestlich der Ortslage Pampow nördlich der Kreisstraße K80 mit den Fluren 8, 9, 101, 102, 103, 104, 106 sowie 7 (Ost),

- Gemeinde Hintersee mit der Gemarkung Hintersee mit den Fluren 1, 4 und 10,
- Gemeinde Luckow mit der Gemarkung Luckow mit den Fluren 2 und 6, mit der Gemarkung Rieth mit den Fluren 1, 2 und 3 sowie mit der Gemarkung Riether Werder mit der Flur 1,
- Gemeinde Altwarp-Fischerdorf mit der Gemarkung Altwarp mit den Fluren 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10,
- Gemeinde Vogelsang-Warsin mit der Gemarkung Vogelsang mit den Fluren 1, 2, 3 und 5,

Bundesland Hessen:

- Landkreis Rheingau-Taunus-Kreis:
 - Teile der Gemeinde Taunusstein,
 - Gemeinde Niedernhausen,
 - Teile der Gemeinde Schlangenbad,
 - Teile der Gemeinde Bad Schwalbach,
 - Teile der Gemeinde Hohenstein,
 - Teile der Gemeinde Idstein,
 - Teile der Gemeinde Heidenrod,
 - Teile der Gemeinde Oestrich-Winkel,
 - Teile der Gemeinde Geisenheim,
 - Gemeinde Rüdesheim,
 - Teile der Gemeinde Lorch,
- Landkreis Hoch-Taunus-Kreis:
 - Stadt Königstein im Taunus,
 - Stadt Kronberg im Taunus,
 - Stadt Steinbach (Taunus),
 - Teile der Gemeinde Glashütten,
 - Teile der Stadt Oberursel im Taunus,
- Landkreis Main-Taunus-Kreis:
 - Stadt Eppstein,
 - Stadt Kelkheim (Taunus),
 - Stadt Bad Soden am Taunus,
 - Gemeinde Liederbach am Taunus,
 - Gemeinde Sulzbach (Taunus),
 - Stadt Schwalbach am Taunus,
 - Stadt Eschborn,
 - Teile der Stadt Hofheim am Taunus,
- Stadt Offenbach am Main:

- Teile des Stadtteils Rosenhöhe,
- Teile des Stadtteils Tempelsee,
- Teile des Stadtteils Buchrain,
- Landkreis Offenbach:
 - Teile der Stadt Dreieich,
 - Stadt Dietzenbach,
 - Teile der Stadt Neu-Isenburg,
 - Teile der Stadt Rödermark,
 - Stadt Heusenstamm,
 - Teile der Stadt Obertshausen,
 - Teile der Stadt Rodgau,
 - Teile der Gemeinde Hainburg,
 - Teile der Stadt Seligenstadt,
 - Teile der Gemeinde Mainhausen,
- Landkreis Odenwaldkreis:
 - Stadt Breuberg,
 - Gemeinde Höchst i. Odw.,
 - Teile der Gemeinde Lützelbach,
 - Teile der Stadt Bad König,
 - Gemeinde Brombachtal,
 - Teile der Gemeinde Brensbach,
 - Teile der Gemeinde Fränkisch-Crumbach,
 - Teile der Gemeinde Reichelsheim (Odenwald),
 - Gemeinde Mossautal,
 - Teile der Stadt Erbach,
 - Teile der Stadt Michelstadt,
 - Teile der Stadt Oberzent,
- Landkreis Darmstadt-Dieburg:
 - Teile der Gemeinde Eppertshausen,
 - Teile der Stadt Babenhausen,
 - Teile der Gemeinde Münster (Hessen),
 - Gemeinde Schaaflheim,
 - Teile der Stadt Groß-Umstadt,
 - Teile der Gemeinde Otzberg,
- Landkreis Bergstraße:

- Teile der Stadt Lindenfels,
- Teile der Gemeinde Fürth,
- Teile der Gemeinde Grasellenbach,
- Teile der Gemeinde Wald-Michelbach,
- Stadt Hirschhorn (Neckar),
- Gemeinde Michelbuch,
- Stadt Neckarsteinach,
- Stadt Wiesbaden:
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Rambach,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Heßloch,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Naurod,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Dotzheim,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Nordost,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Bierstadt,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Sonnenberg,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Kloppenheim,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Auringen,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Medenbach,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Klarenthal,
- Stadt Frankfurt am Main:
 - Stadtteil Niederrad,
 - Bezirk 32,
 - Bezirk 33,
 - Stadtteil Oberrad,
 - Stadtteil Nied,
 - Stadtteil Griesheim,
 - Bezirk 16,
 - Bezirk 15,
 - Bezirk 9,
 - Bezirk 10,
 - Bezirk 17,
 - Bezirk 18,
 - Bezirk 11,
 - Bezirk 1,
 - Bezirk 12,

- Bezirk 13,
 - Bezirk 14,
 - Bezirk 19,
 - Bezirk 20,
 - Bezirk 21,
 - Bezirk 22,
 - Bezirk 23,
 - Bezirk 24,
 - Bezirk 25,
 - Bezirk 26,
 - Stadtteil Sossenheim,
 - Stadtteil Nied,
 - Stadtteil Rödelheim,
 - Stadtteil Bockenheim,
 - Stadtteil Praunheim,
 - Stadtteil Hausen,
 - Stadtteil Eschersheim,
 - Stadtteil Eckenheim,
 - Stadtteil Heddernheim,
 - Stadtteil Niederursel F.,
 - Stadtteil Niederursel H.,
 - Teile des Stadtteils Wald,
 - Teile des Stadtteils Schwanheim,
 - Teile des Stadtteils Höchst,
 - Teile des Stadtteils Unterliedbach,
- Bundesland Rheinland-Pfalz:
- Landkreis Mainz-Bingen:
 - Stadt Bingen,
 - Gemeinde Münster-Sarmsheim,
 - Gemeinde Niederheimbach,
 - Gemeinde Trechtingshausen,
 - Gemeinde Waldalgesheim,
 - Gemeinde Weiler bei Bingen,
 - Gemeinde Appenheim,
 - Gemeinde Essenheim,

- Gemeinde Stackeden-Elsheim,
- Gemeinde Bubenheim,
- Gemeinde Nieder-Hilbersheim,
- Gemeinde Ober-Hilbersheim,
- Gemeinde Ockenheim,
- Gemeinde Engelstadt,
- Gemeinde Jugenheim in Rheinhessen,
- Gemeinde Aspisheim,
- Gemeinde Gensingen,
- Gemeinde Grolsheim,
- Gemeinde Horrweiler,
- Gemeinde Sankt Johann,
- Gemeinde Sprendlingen,
- Gemeinde Welgesheim,
- Gemeinde Wolfsheim,
- Gemeinde Zotzenheim,
- Gemeinde Nieder-Olm, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Ober-Olm, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Landkreis Alzey-Worms:
 - Gemeinde Partenheim,
 - Gemeinde Saulheim,
 - Gemeinde Udenheim,
 - Gemeinde Vendersheim,
 - Gemeinde Gau-Weinheim,
 - Gemeinde Wallertheim,
 - Gemeinde Sulzheim,
 - Gemeinde Wörrstadt,
 - Gemeinde Schornsheim,
 - Gemeinde Gau-Bickelheim,
 - Gemeinde Armsheim,
 - Gemeinde Ensheim,
 - Gemeinde Spiesheim,
 - Gemeinde Gabsheim,
 - Gemeinde Gumbsheim,
 - Gemeinde Wöllstein,

- Gemeinde Siefersheim,
- Gemeinde Eckelsheim,
- Gemeinde Flonheim,
- Gemeinde Biebelnheim,
- Gemeinde Bornheim,
- Gemeinde Lonsheim,
- Gemeinde Bermersheim v.d. Höhe,
- Gemeinde Albig,
- Stadt Alzey,
- Gemeinde Gau-Heppenheim,
- Gemeinde Mauchenheim,
- Gemeinde Freimersheim,
- Gemeinde Wahlheim,
- Gemeinde Kettenheim,
- Gemeinde Esselborn,
- Gemeinde Dintesheim,
- Gemeinde Eppelsheim,
- Gemeinde Hangen-Weisheim,
- Gemeinde Hochborn,
- Gemeinde Flomborn,
- Gemeinde Ober-Flörsheim,
- Gemeinde Gundersheim,
- Gemeinde Bermersheim,
- Gemeinde Mölsheim,
- Gemeinde Flörsheim-Dalsheim,
- Gemeinde Gundheim,
- Gemeinde Mörstadt,
- Gemeinde Wachenheim,
- Gemeinde Monsheim,
- Gemeinde Hohen-Sülzen,
- Gemeinde Offstein,
- Landkreis Bad Dürkheim:
 - Stadt Bad Dürkheim östlich der S-Bahnlinie bis zur B 37, nördlich der B 37 und A 650,

- Stadt Grünstadt mit den Gemarkungen RLP. 853 und Gemarkung 1420 Asselheim,
- Gemeinde Dackenheim mit Gemarkung RLP. 2118,
- Gemeinde Ebertsheim,
- Gemeinde Freinsheim mit Gemarkung RLP. 1655,
- Gemeinde Herxheim am Berg,
- Gemeinde Kirchheim mit Gemarkung RLP. 191,
- Gemeinde Neuleiningen nördlich der L 453/Tiefenthaler Straße/Schlossberg/Sausenheimer Straße, nördlich der Mittelgasse und östlich der Verbindung zwischen Mittelgasse und Talstraße,
- Gemeinde Quirnheim,
- Gemeinde Weisenheim am Sand mit Gemarkung RLP. 806,
- Gemeinde Bockenheim,
- Gemeinde Dirmstein,
- Gemeinde Obrigheim,
- Gemeinde Kindenheim,
- Gemeinde Bissersheim,
- Gemeinde Ellerstadt in Teilen,
- Gemeinde Erpolzheim mit Gemarkung RLP. 1454,
- Gemeinde Gönnheim,
- Gemeinde Gerolsheim,
- Gemeinde Großkarlbach,
- Gemeinde Laumersheim,
- Gemeinde Obersülzen,
- Gemeinde Mertesheim,
- Gemeinde Sausenheim,
- Gemeinde Kleinkarlbach,
- Landkreis Rhein-Pfalz-Kreis:
 - Gemeinde Heuchelheim bei Frankenthal,
 - Gemeinde Heßheim,
 - Gemeinde Lamsheim,
 - Gemeinde Maxdorf,
 - Gemeinde Birkenheide,
 - Gemeinde Fußgönnheim,
 - Gemeinde Mutterstadt,
 - Gemeinde Limburgerhof,
 - Gemeinde Neuhofen,

- Gemeinde Altrip,
- Stadt Frankenthal (Pfalz), sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Otterstadt,
- Gemeinde Schifferstadt: Gebiet im Westen an Grenze nach Böhl-Iggelheim das Gebiet nördlich der L454 bis zum Kurzgraben und dann dem Scheidegraben nach Süden folgend bis zur A 61 nach Süden folgend bis zum Staudamm Rehbach/ Neugraben. Dann dem Neugraben nach Südosten folgend der bebauten Grenze von Schifferstadt entlang bis zur Waldseer Straße im Osten folgend. Entlang der Waldseer Straße nach Osten bis zur südlichen Grenze des Kiesabgrabungsgebietes (Flurbezeichnung Heuplatte) folgend bis zum Ranschgraben. Dem Ranschgraben nach Nordosten folgend bis zur Gemeindegrenze Neuhofen,
- Gemeinde Waldsee,
- Stadt Ludwigshafen am Rhein, sofern nicht Teil der Sperrzone II,
- Stadt Speyer, gesamtes Gebiet nördlich der AB61, sowie das Teichgebiet südlich der AB61, westlich begrenzt durch Spitzenreierhofgraben und Franzosengraben, einschließlich Steinhäuserwühlsee, Wammsee und Kläranlage der Stadt Speyer,
- Landkreis Donnersbergkreis:
 - Gemeinde Ilbesheim,
 - Gemeinde Stetten,
 - Gemeinde Albisheim,
 - Gemeinde Einselthum,
 - Gemeinde Zellertal mit den Ortsteilen Zell, Harxheim und Niefernheim,
 - Gemeinde Bubenheim,
 - Gemeinde Immesheim,
 - Gemeinde Morschheim,
 - Gemeinde Rittersheim,
 - Gemeinde Gauersheim,
 - Gemeinde Ottersheim,
 - Gemeinde Rüssingen,
 - Gemeinde Biedesheim,
 - Gemeinde Lautersheim,
- Bundesland Baden-Württemberg:
 - Stadt Heidelberg:
 - Gesamtes Stadtgebiet,
 - Landkreis Rhein-Neckar-Kreis:
 - Gemeinde Brühl,
 - Stadt Schwetzingen,
 - Gemeinde Plankstadt,
 - Stadt Eppelheim,

- Gemeinde Ketsch,
- Gemeinde Oftersheim,
- Stadt Hockenheim,
- Stadt Leimen (Stadt),
- Stadt Leimen (St. Ilgen),
- Gemeinde Sandhausen,
- Gemeinde Gaiberg,
- Gemeinde Bammental,
- Stadt Neckargemünd,
- Gemeinde Wiesenbach,
- Gemeinde Schönau,
- Gemeinde Heddesbach,
- Gemeinde Schönbrunn (Schönbrunn),
- Gemeinde Schönbrunn (Moosbrunn),
- Stadt Eberbach (Pleutersbach),
- Stadt Eberbach (Brombach),
- Stadt Eberbach (Gebiet westlich der B45).

2. **Estland**

Die folgenden Sperrzonen I in Estland:

- Hiiu maakond.

3. **Lettland**

Die folgenden Sperrzonen I in Lettland:

- Dienvidkurzemes novada, Nīcas pagasta daļa uz ziemeļiem no apdzīvotas vietas Bernāti, autoceļa V1232, A11, V1222, Bārtas upes, Otaņķu pagasts,
- Ropažu novada Stopiņu pagasta daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes.

4. **Ungarn**

Die folgenden Sperrzonen I in Ungarn:

- Békés vármegye 950150, 950250, 950350, 950450, 950550, 950650, 950660, 950750, 950850, 950860, 951050, 951150, 951250, 951260, 951350, 951450, 951460, 951550, 951650, 951750, 952150, 952250, 952350, 952450, 952550, 952650, 953250, 953260, 953270, 953350, 953450, 953550, 953560, 953950, 954050, 954060, 954150, 954950, 955050, 955550, 955650, 955750, 955760, 955950, 956050, 956060, 956150, 956160, 956250, 956350, 956450, 956550, 956650 és 956750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Bács-Kiskun vármegye 600150, 600850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Budapest 1 kódszámú, vadgazdálkodási tevékenységre nem alkalmas területe,

- Fejér vármegye 400150, 400250, 400351, 400352, 400450, 400550, 401150, 401250, 401350, 402050, 402350, 402360, 402850, 402950, 403050, 403450, 403550, 403650, 403750, 403950, 403960, 403970, 404650, 404750, 404850, 404950, 404960, 405050, 405750, 405850, 405950,
- 406050, 406150, 406550, 406650 és 406750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Győr-Moson-Sopron vármegye 100550, 100650, 100950, 101050, 101350, 101450, 101550, 101560 és 102150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye 750150, 750160, 750260, 750350, 750450, 750460, 750850, 750970, 750980, 751050, 751150, 751160, 751250, 751260, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 751850, 751950, 752250, 752350, 752650, 752750, 752850, 752950, 753070, 753060, 753150, 753250, 753310, 753450, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754850, 755550, 755650 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom vármegye 250150, 250250, 250450, 250460, 250550, 250650, 250750, 251050, 251150, 251250, 251350, 251360, 251650, 251750, 251850, 252250, kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest vármegye 571550, 572150, 572250, 572350, 572550, 572650, 572750, 572850, 572950, 573150, 573250, 573260, 573350, 573360, 573450, 573850, 573950, 573960, 574050, 574150, 574350, 574360, 574550, 574650, 574750, 574850, 574860, 574950, 575050, 575150, 575250, 575350, 575550, 575650, 575750, 575850, 575950, 576050, 576150, 576250, 576350, 576450, 576650, 576750, 576950, 577050, 577150, 577250, 577350, 577450, 577650, 578050, 578150, 578250, 578350, 578360, 578450, 578550, 579050, 580250 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Polen

Die folgenden Sperrzonen I in Polen:

w województwie kujawsko - pomorskim:

- gmina Bartniczka, Brzozie, Górzno, Świedziebnia, część gminy Osiek położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Dzierzno – Kretki Małe – Osiek – Łapinówek w powiecie brodnickim,
- gminy Brzuze, Rypin, z miastem Rypin, część gminy Wąpielsk położona na południe od drogi łączącej miejscowości Osiek – Łapinówek – Radziki Małe – Radziki Duże – Szczawniki – Pólka Duże – Pusta Dąbrówka w powiecie rypińskim,
- część powiatu grudziądzkiego niewymieniona w części II i III załącznika I,
- gminy Dębowa Łąka i Książki w powiecie wąbrzeskim,
- gmina Radomin, część gminy wiejskiej Golub - Dobrzyń położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Pólka Duże – Pusta Dąbrówka – Cieszyny- Wrocki – Łobdowo oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 534 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Golub Dobrzyń w powiecie golubsko – dobrzyńskim,
- gminy Jeżewo, Drzycim, Warlubie, część gminy Nowe położona na wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A1, część gminy Pruszcz niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Bukowiec niewymieniona w części III załącznika I w powiecie świeckim,
- gmina Lisewo, gminy Stolno niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Papowo Biskupie niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Kijewo Królewskie niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Unisław niewymieniona w części III załącznika I w powiecie chełmińskim,

- gmina Łubianka, część gminy Zławieś Wielka położona na północ od linii wyznaczonej przez ulicę Bierzglowską w miejscowości Czarne Błoto biegnącą do granicy miejscowości Górsk, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez północno – zachodnią granicę miasta Górsk biegnącą od przecięcia z linią wyznaczoną przez ul. Bierzglowską w m. Czarne Błoto do linii wyznaczonej przez rzekę Wisła, część gminy wiejskiej Chełmża położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 551 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Chełmża oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 589 biegnącej od południowej granicy miasta Chełmża do południowej granicy gminy, miasto Chełmża w powiecie toruńskim,
- gmina Osielsko, część powiatu miejskiego Bydgoszcz położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą Pruszcz– Bydgoszcz – Chełmża, część gminy Dąbrowa Chełmińska niewymieniona w części II załącznika I, część gminy Dobrcz niewymieniona w części II załącznika I w powiecie bydgoskim,
- gminy Janowiec Wielkopolski i Rogowo w powiecie żnińskim,
w województwie warmińsko-mazurskim:
 - gmina Rozogi w powiecie szczycieńskim,
 - gminy Lidzbark i Łowo – Osada w powiecie działdowskim,
 - gmina Grodziczno, część gminy Kurzętnik położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Nowe Miasto Lubawskie – Marzęcice – Małe Bałówki – Tereszewo – Szafarnia – Strzemiuszczek w powiecie nowomiejskim,
- w województwie podlaskim:
 - powiat wysokomazowiecki,
 - część powiatu łomżyńskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu kolneńskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu zambrowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - powiat miejski Łomża,
 - gminy Grodzisk, Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
 - gminy Brańsk, miasto Brańsk, Rudka w powiecie bielskim,
 - gmina Choroszcz w powiecie białostockim,
- w województwie mazowieckim:
 - powiat ostrołęcki,
 - powiat miejski Ostrołęka,
 - gminy Gołmin-Ośrodek, Grudusk, Opinogóra Górna, Regimin w powiecie ciechanowskim,
 - powiat pułtowski,
 - powiat sochaczewski,
 - powiat nowodworski,
 - część powiatu zyrardowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu grodziskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - gminy Baranów i Jaktorów w powiecie grodziskim
 - gminy Kuczbork-Osada, Lubowidz w powiecie żuromińskim,
 - powiat ostrowski,

- gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Stupsk, Szydłowo, Wiśniewo w powiecie mławskim,
 - gmina Nowe Miasto nad Pilicą w powiecie grójeckim,
 - część powiatu przysuskiego nie wymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu przasnyskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - powiat makowski,
 - powiat wyszkowski,
 - powiat węgrowski,
 - część powiatu wołomińskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu siedleckiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - powiat miejski Siedlce,
 - część powiatu mińskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - gminy Bielany, Ceranów, Jabłonna Lacka, Kosów Lacki, Repki, Sabnie, Stedryń, gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
 - gminy Ciepeliów, Lipsko, część gminy Sienno położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Rzecznów – Sienno – Trzemcha Dolna – Trzemcha Górna- Antoniów w powiecie lipskim,
 - gminy Tczów, Zwoleń w powiecie zwoleńskim,
 - gminy Borowie, Górzno, Miastków Kościelny, Żelechów w powiecie garwolińskim,
- w województwie podkarpackim:
- gminy Brzyska, Kołaczyce, Tarnowiec, część gminy Nowy Żmigród położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 993, część gminy wiejskiej Jasło położona na południowy wschód od miasta Jasło w powiecie jasielskim,
 - gminy Leżajsk, miasto Leżajsk, Nowa Sarzyna w powiecie leżajskim,
 - powiat niżański,
 - gminy Bojanów, Stalowa Wola w powiecie stalowowolskim,
 - gmina Ostrów, część gminy Sędziszów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A4 w powiecie ropczycko – sędziszowskim,
 - gminy Chłopice, Pawłosiów, Jarosław z miastem Jarosław w powiecie jarosławskim,
 - gminy Fredropol, Krasieczyn, Krzywca, Przemyśl, część gminy Orły położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77, część gminy Żurawica na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77 w powiecie przemyskim,
 - powiat miejski Przemyśl,
 - gminy Adamówka, Sieniawa, Tryńcza, Przeworsk z miastem Przeworsk, część gminy Zarzecze położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Mlecza w powiecie przeworskim,
 - gminy Cmolas, Dzikowiec, Kolbuszowa, Majdan Królewski, Niwiska w powiecie kolbuszowskim,

- gmina Czarna, część gminy Żyraków położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Róża – Zasów – Mokre – Żyraków - Wola Żyrakowska – Bobrowa - Brzeźnica, część gminy wiejskiej Dębica położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą Dębicę – Sędziszów Małopolski, część miasta Dębica położona na północ do linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą Dębicę – Sędziszów Małopolski w powiecie dębickim,
 - gminy Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Krościenko Wyżne gminy w powiecie krośnieńskim,
 - powiat miejski Krosno,
 - gmina Ostrów, część gminy Sędziszów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A4 w powiecie ropczycko – sędziszowskim,
 - gminy Bukowsko, Zagórz, część gminy Zarszyn położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej do wschodniej granicy gminy, część gminy wiejskiej Sanok położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 886 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy gminy miejskiej Sanok oraz na południe od granicy miasta Sanok, część gminy Komańcza położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 889 oraz na północ od drogi nr 889 biegnącej od tego skrzyżowania do północnej granicy gminy w powiecie sanockim,
 - gmina Cisna w powiecie leskim,
 - gminy Lutowiska, Czarna, Ustrzyki Dolne w powiecie bieszczadzkim,
 - gmina Haczów, część gminy Brzozów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 886 biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie brzozowskim,
 - gmina Wadowice Górne w powiecie mieleckim,
- w województwie świętokrzyskim:
- gmina Pacanów w powiecie buskim,
 - część powiatu skarżyskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu opatowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu sandomierskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - gminy Bogoria, Łubnice, Oleśnica, Połaniec, Rytwiany, Staszów w powiecie staszowskim,
 - część powiatu ostrowieckiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - gminy Bieliny, Górno, Nowa Słupia, Miedziana Góra, Mniów, Masłów, Zagnańsk część gminy Bodzentyn położona na południowy-zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 751 w powiecie kieleckim,
 - gminy Końskie, Stąporków w powiecie koneckim
- w województwie łódzkim:
- gmina Kowiesy w powiecie skierniewickim,
 - gminy Biała Rawska, Regnów i Sadkowice w powiecie rawskim,
 - gminy Białaczów, Drzewica, Opoczno w powiecie opoczyńskim,
- w województwie pomorskim:
- gminy Gniew, Morzeszczyn, Pelplin, Subkowy, część gminy wiejskiej Tczew położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę A1 w powiecie tczewskim,

- gminy Krokowa, Władysławowo, część gminy wiejskiej Puck położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Puck- Darzłubie – Leśniewo – Wielka Piaśnica – Warszkowo-Młyn w powiecie puckim,
- gminy Linia, Łęczyce, część gminy wiejskiej Wejherowo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 468 biegnącą od miasta Wejherowo do zachodniej granicy gminy oraz położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 218 biegnącą od północnej granicy gminy do miasta Wejherowo, część gminy Luzino położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 468 w powiecie wejherowskim,
- gminy Chmielno, Kartuzy, Somonino w powiecie kartuskim,
- gminy Przywidz, Trąbki Wielkie w powiecie gdańskim.

w województwie dolnośląskim:

- gminy Międzybórz, Syców, część gminy wiejskiej Oleśnica położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr S8, część gminy Dobroszyce położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie oleśnickim,
- gminy Jordanów Śląski, Sobótka, część gminy Żórawina położona na zachód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie wrocławskim,
- część gminy Domaniów położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie łańskim,
- gminy Borów i Wiązów w powiecie strzelińskim,
- część gminy Pielgrzymka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 364 do skrzyżowania z drogą w miejscowości Pielgrzymka łączącą miejscowości Wojcieszyn - Pielgrzymka – Proboszczów, a następnie na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Pielgrzymka – Proboszczów – Sokołowiec, część gminy wiejskiej Złotoryja położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 364 biegnącą od zachodniej granicy gminy do granicy miasta Złotoryja oraz na południe od linii wyznaczonej od południowo-wschodniej granicy miasta Złotoryja, łączącej miejscowości Złotoryja – Leszczyna – Stanisławów w powiecie złotoryjskim,
- gminy Janowice Wielkie, Mysłakowice, Stara Kamienica, Szklarska Poręba w powiecie karkonoskim, część powiatu miejskiego Jelenia Góra położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 366,
- gminy Bolków, Paszowice, część gminy Męcinka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Leszczyna – Stanisławów - Pomocne - Myślinów – Myślibórz w powiecie jaworskim,
- gminy Dobromierz i Marcinowice w powiecie świdnickim,
- gminy Dzierżoniów, Pieszyce, miasto Bielawa, miasto Dzierżoniów w powiecie dzierżoniowskim,
- gmina Nowa Ruda i miasto Nowa Ruda w powiecie kłodzkim,
- gminy Kamienna Góra, Marciszów i miasto Kamienna Góra w powiecie kamiennogórskim,

w województwie wielkopolskim:

- gminy Koźmin Wielkopolski, Rozdrażew w powiecie krotoszyńskim,
- gminy Książ Wielkopolski, część gminy Dolsk położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 434 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 437, a następnie na wschód od drogi nr 437 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 434 do południowej granicy gminy, w powiecie śremskim,
- gminy Borek Wielkopolski, Piaski, Pogorzela, w powiecie gostyńskim,

- część gminy Kostrzyn położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S5, część gminy Kleszczewo niewymieniona w części II i III załącznika I w powiecie poznańskim,
- gminy Czarniejewo, Gniezno z miastem Gniezno, Mieleszyn, Niechanowo w powiecie gnieźnieńskim,
- miasto Czarnków, część gminy Czarnków niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Trzcianka niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Lubasz położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie czarnkowsko – trzcianeckim,
- gminy Margonin i Szamocin w powiecie chodzieskim,
- gminy Damasławek, Gołańcz, Mieścisko, Wapno miasto Wągrowiec, część gminy Wągrowiec położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od granicy z gminą Skoki do miasta Wągrowiec i na północ, na zachód i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od granicy z gminą Budzyń przez miejscowości Kamienica – Bartodzieje do granicy z miastem Wągrowiec w powiecie wągrowieckim,
- gminy Nekla, Września w powiecie wrzesińskim,
- gmina Dobrzyca w powiecie pleszewskim,
- gminy Odolanów, Przygodzice, Raszków, Sośnie, miasto Ostrów Wielkopolski, część gminy wiejskiej Ostrów Wielkopolski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sulisław – Łąkociny – Wierzbnio i na zachód od miasta Ostrów Wielkopolski oraz część gminy wiejskiej Ostrów Wielkopolski położona na wschód od miasta Ostrów Wielkopolski w powiecie ostrowskim,
- gmina Kobyła Góra w powiecie ostrzeszowskim,
- gminy Baranów, Bralin, Perzów, Łęka Opatowska w powiecie kępińskim,
- część powiatu średzkiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Białośliwie, Miasteczko Krajeńskie, Szydłowo, Wysoka w powiecie pilskim,
- gminy Krajenka, Tarnówka, Jastrowie w powiecie złotowskim.

w województwie opolskim:

- gmina Byczyna w powiecie kluczborskim,
- gminy Praszka, Gorzów Śląski, Radłów, Rudniki w powiecie oleskim,
- część gminy Grodków położona na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie brzeskim,
- gminy Łambinowice, Pakosławice, Skoroszyce, część gminy Korfantów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 407 w powiecie nyskim,
- część gminy Biała położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 407 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 414 i dalej na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 414 biegnącej od tego skrzyżowania do skrzyżowania z drogą nr 409, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 409 biegnącą od tego skrzyżowania do wschodniej granicy gminy w powiecie prudnickim,
- gminy Chrzastowice, Komprachcice, Prószków, część gminy Tarnów Opolski położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą Opole - Tarnów Opolski – Strzelce Opolskie, część gminy Łubniany położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Świerkle – Masów, ulicę Leśną w miejscowości Masów oraz na południe od ulicy Kolanowskiej biegnącej do wschodniej granicy gminy w powiecie opolskim,
- powiat miejski Opole,

- gmina Strzelce Opolskie, część gminy Izbicko położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową przecinająca gminę, część gminy Ujazd położona na północ od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie strzeleckim.

w województwie zachodniopomorskim:

- gminy Nowogródek Pomorski, Barlinek w powiecie myśliborskim,
- gmina Przelewice w powiecie pyrzyckim,
- gmina Pełczyce w powiecie choszczeńskim,
- gmina Przybiernów, część gminy Osina położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej do wschodniej granicy gminy część gminy Nowogard położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr S6 w powiecie goleniowskim,
- gminy Dobra, Węgorzyno w powiecie łobeskim,
- gminy Wolin, Międzyzdroje w powiecie kamieńskim,
- powiat miejski Świnoujście,
- część gminy Chociwel niewymieniona w części II załącznika I w powiecie stargardzkim,
- gminy Drawsko Pomorskie, Wierzchowo, część gminy Kalisz Pomorski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 175, część gminy Złocieniec położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 20, część gminy Czaplonek położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 20 w powiecie drawskim,
- część gminy wiejskiej Wałcz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr S10 biegnąca od wschodniej granicy gminy do miasta Wałcz oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 163 biegnącej od miasta Wałcz do miejscowości Kłębowiec do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Kłębowiec – Karsibór i dalej na wschód od tej drogi do przecięcia z linią wyznaczoną przez ciek wodny biegnący do Jeziora Bobrowo, a następnie w kierunku północnym do przecięcia z drogą łączącą miejscowości Karsibór – Kolno – Boguszyn – Dębołęka – Kłosowo -Lipie do zachodniej granicy gminy w powiecie wałeckim,

w województwie małopolskim:

- gminy Bobowa, Moszczenica, Łużna, Ropa, część gminy wiejskiej Gorlice położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej do zachodniej granicy gminy, część gminy Biecz położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 28 w powiecie gorlickim,
- powiat nowosądecki,
- gminy Czorsztyn, Krościenko nad Dunajcem, Ochotnica Dolna, Szczawnica w powiecie nowotarskim,
- powiat miejski Nowy Sącz,
- gminy Radgoszcz, Szczucin w powiecie dąbrowskim,
- gmina Szerzyny, część gminy Lisia Góra położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 984 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania się z drogą w kierunku miejscowości Stare Żukowice, następnie od tego skrzyżowania z drogą nr 984 na wschód od linii łączącej miejscowości Stare Żukowice – Zaczarnie - Wola Rzędzińska biegnącej do południowej granicy gminy w powiecie tarnowskim,

w województwie lubelskim:

- część powiatu łukowskiego nie wymieniona w części II załącznika I.

w województwie śląskim:

- gminy Krzepice, Panki, Przystajń, część gminy Wręczyca Wielka położona na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie kłobuckim,
- gminy Herby, Kochanowice, miasto Lubliniec, część gminy Koszęcin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Doły - Cieszowa, biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 906, a następnie od tego skrzyżowania na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 906 do skrzyżowania się z drogą nr 907, i dalej na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 907 biegnącą od skrzyżowania dróg nr 906 i 907 do południowej granicy gminy w powiecie lublinieckim,
- gmina Krupski Młyn, część gminy Tworóg położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 907 w powiecie tarnogórskim,
- gminy Toszek, Wielowieś w powiecie gliwickim,

6. **Słowakei**

Die folgenden Sperrzonen I in der Slowakei:

- in the district of Nové Zámky, the municipalities of Sikenička, Pavlová, Bíňa, Kamenín, Bruty, Salka, Malé Kosihy, Veľký Kýr, Černík, Michal nad Žitavou, Kmeťovo, Maňa, Trávnica, Bardoňovo, Pozba, Dedinka, Svodín, Rúbaň, Dubník, Nové Zámky, Dvory nad Žitavou,
- in the district of Komárno the municipalities of Zlatná na Ostrove, Okoličná na Ostrove, Čalovec, Kameničná, Vrbová nad Váhom, Nesvady, Imeľ,
- in the district of Levice, the municipalities of Keť, Čata, Pohronský Ruskov, Hronovce, Zalaba, Malé Ludince, Šalov, Pastovce, Bielovce, Preseľany nad Ipľom, Slatina, Tešmak, Tehla, Lula, Veľký Ďur Plavé Vozokany, Málaš, Čaka, Farná, Veľké Ludince, Kuraľany,
- the whole district of Ružomberok except municipalities included in zone II
- in the district of Martin, municipalities of Blatnica, Folkušová, Necpaly, Belá-Dulice, Ďanová, Karlová, Laskár, Rakovo, Príbovce, Košťany nad Turcom, Socovce, Turčiansky Ďur, Kláštor pod Znievom, Slovany, Ležiachov, Benice, Vrúcko,
- in the district of Dolný Kubín, the municipalities of Kraľovany, Žaškov, Jasenová, Vyšný Kubín, Oravská Poruba, Leštiny, Osádka, Malatiná, Chlebnice, Krivá,
- in the district of Tvrdošín, the municipalities of Oravský Biely Potok, Habovka, Zuberec,
- in the district of Žilina, the municipality of Čičmany,
- in the district of Prievidza, the municipalities of Kľačno, Tužina, Nitrianske Pravno, Malinová, Lazany, Prievidza, Sebedražie, Koš, Bojnice, Kaniačka, Poruba,
- in the district of Nitra, the municipalities of Bádice, Žirany, Podhorany, Nitrianske Hrnčiarovce, Štitáre, Čechynce, Malý Cetín, Veľký Cetín, Vinodol, Branč, Ivánka pri Nitre, Ludovítová, Kapince, Malé Zálužie, Hruboňovo, Šurianky, Výčapy-Opatovce,
- in the district of Bánovce nad Bebravou, the municipalities of Chudá Lehota, Dolné Naštice, Rybany, Pečeňany, Borčany, Šišov, Libichava, Veľké Hoste, Malé Hoste, Pochabany, Zlatníky, Otrhánky, Veľké Chlievany, Haláčovce, Dvorec, Veľké Držkovce, Cimenná, Malá Hradná,
- in the district of Trenčín, the municipalities of Dubodiel, Veľká Hradná, Trenčianske Jastrabie, Neporadza, Trenčianske Mítice, Mníchova Lehota, Soblahov, Trenčín, Trenčianske Teplice, Trenčianska Teplá,
- in the district of Ilava, the municipalities of Nová Dubnica, Dubnica nad Váhom, Ilava, Horná Poruba, Košecké Podhradie, Košeca, Ladce,
- in the district of Púchov, the municipalities of Mojtín, Beluša,

- in the district of Považská Bystrica, the municipalities of Pružina, Dolný Lieskov, Slopná,
- in the district of Nové Mesto nad Váhom, the municipalities of Kálnica, Hôrka nad Váhom, Hrádok, Nová Lehota, Stará Lehota, Modrová,
- in the district of Piešťany, the municipalities of Hubina, Morava nad Váhom, Banka, Ratnovce, Sokolovce, Piešťany, Drahovce,
- in the district of Hlohovec, the municipalities of Jalšové, Horné Otrokovce, Horné Trhovište, Tekoľdany, Dolné Otrokovce, Dolné Trhovište, Merašice,

7. Italien

Die folgenden Sperrzonen I in Italien:

Piedmont Region:

- in the province of Alessandria the following Municipalities: Balzola, Cella Monte, Frassinello Monferrato, Olivola, Ozzano Monferrato, Rosignano Monferrato, Castelletto Monferrato, Quargnento, Casale Monferrato, Lu e Cuccaro Monferrato, Fubine, Conzano, Vignale Monferrato, Camagna Monferrato, Altavilla Monferrato, San Giorgio Monferrato, Camino, Cereseto, Cerrina Monferrato, Gabiano, Mombello Monferrato, Moncestino, Ponstestura, Sala Monferrato, Solonghello, Treville, Villamiroglio, Morano Sul Po, Coniolo, Serralunga di Crea, Ottiglio, Ponzano Monferrato,
- in the province of Asti the following Municipalities: Antignano, Celle Enomondo, Revigliasco d'Asti, San Martino Alfieri, Asti, Coazzolo, Costigliole D'asti, Castagnole delle Lanze, Refrancore, Azzano d'Asti, Isola d'Asti, Scurzolengo, Portacomaro, Montemagno Monferrato, Mongardino, Castagnole Monferrato, Vigliano d'Asti, Viarigi, Moncalvo, Grazzano Badoglio, Casorzo,
- in the province of Cuneo the following Municipalities: Govone, Levice, Castelletto Uzzone, Castino, Cossano Belbo, Rocchetta Belbo, Gottasecca, Monesiglio, Camerana, Prunetto, Bosia, Torre Bormida, Mango, Gorzegno, Mombarcaro, Borgomale, Cravanzana, Lequio Berria, Cerreto Langhe, Neive, Trezzo Tinella, Feisoglio, Arguello, Neviglie, Bergolo, Saliceto,
- In the Province of Novara, the following Municiplities: Vinzaglio, Marano Ticino, Mezzomerico, Pombia, Agrate Conturbia, Boca, Bogogno, Borgomanero, Borgo Ticino, Briga Novarese, Castelletto Sopra Ticino, Cavallirio, Comignago, Cressa, Cureggio, Divignano, Fontaneto d'Agogna, Ghemme, Grignasco, Maggiora, Prato Sesia, Romagnano Sesia, Suno, Varallo Pombia, Gattico - Veruno,
- In the Province of Vercelli, the following Municipalities: Carisio, Borgo Vercelli, Alice Castello, Balocco, Borgo d'Ale, Buronzo, Cigliano, Crescentino, Fontanetto Po, Lamporo, Livorno Ferraris, Moncrivello, Palazzolo Vercellese, Rovasenda, Saluggia, San Giacomo Vercellese, Gattinara, Lenta, Lozzolo, Roasio, Serravalle Sesia, Valduggia
- In the Province of Torino, the following Municipalities: Azeglio, Cossano Canavese, Maglione, Verrua Savoia, Settimo Rottaro, Villareggia, Borgomasino, Piverone,
- In the Province of Biella, the following Municipalities: Castelletto Cervo, Cavaglia, Cerrione, Dorzano, Giffenga, Massazza, Mottalciata, Roppolo, Salussola, Villanova Biellese, Viverone, Zimone, Benna, Brusnengo, Candelo, Cossato, Masserano, Sostegno, Verrone, Villa del Bosco, Lessona.

Liguria Region:

- In the Province of La Spezia, the following Municipalities: Pignone, Levante, Follo, Monterosso al Mare, Riccò del Golfo di Spezia, Bolano, La Spezia, Vezzano Ligure, Bonassola, Vernazza, Riomaggiore, Santo Stefano di Magra.
- in the province of Savona the following Municipalities: Celle Ligure, Pallare, Piana Crixia, Dego, Albisola Superiore, Albissola Marina, Giusvalla, Cosseria, Mallare, Pontinvrea, Varazze, Stella, Savona, Cairo Montenotte, Cengio, Altare, Carcare, Quiliano, Millesimo, Vado Ligure, Mioglia, Plodio, Roccavignale

Emilia-Romagna Region:

- in the Province of Piacenza, the following Municipalities: Besenzone, Caorso, San Pietro in Cerro, Cortemaggiore, Villanova sull'Arda, Monticelli D'Ongina.
- in the Province of Parma, the following Municipalities: Lesignano de' Bagni, Soragna, Montechiarugolo, Fontanellato, Parma, Fidenza, Fontevivo, Langhirano, San Secondo Parmense, Traversetolo, Tizzano Val Parma, Palanzano, Neviano degli Arduini, Monchio delle Corti, Corniglio, Busseto.

Toscana Region:

- In the Province of Massa Carrara, the following Municipalities: Villafranca in Lunigiana, Bagnone, Comano, Licciana Nardi, Aulla, Podenzana.

Lombardia Region:

- In the Province of Cremona, the following Municipalities: Pizzighettone, Crotta d'Adda, Agnadello, Bagnolo Cremasco, Capergnanica, Casaleto Ceredano, Casaleto Vaprio, Castelleone, Chieve, Credera Rubbiano, Crema, Cremosano, Dovera, Fiesco, Formigara, Gombito, Madignano, Monte Cremasco, Montodine, Moscazzano, Palazzo Pignano, Pandino, Pieranica, Quintano, Ripalta Arpina, Ripalta Cremasca, Ripalta Guerina, Rivolta D'adda, San Bassano, Spino D'adda, Torlino Vimercati, Trescore Cremasco, Vaiano Cremasco.

- In the Province of Pavia, all Municipalities not included in part II and III.

- In the Province of Milan, the following Municipalities: Albairate, Cassinetta di Lugagnano, Cislano, Cusago, Cesano Boscone, Bareggio, Settimo Milanese, Corsico, Cornaredo, Sedriano, Milano, Magnago, Arluno, Busto Garolfo, Corbetta, Dairago, San Giorgio su Legnano, Vanzaghello, Santo Stefano Ticino, Vittuone, Villa Cortese, Parabiago, Ossona, Casorezzo, Canegrate, Vizzolo Predabissi, Colturano, Dresano, San Donato Milanese, Tribiano, Mediglia, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese, Vanzago, Legnano, San Vittore Olona, Nerviano, Paullo, Pantigliate, Pioltello, Segrate, Rodano, Settala, Peschiera Borromeo,

- In the Province of Lodi, the following Municipalities: Senna Lodigiana, San Rocco al Porto, Somaglia, Guardamiglio, Corno Giovine, Santo Stefano Lodigiano, Caselle Landi, Castelgerundo, Cornovecchio, Maccastorna, San Fiorano, Castelnuovo Bocca d'Adda, Maleo, Fombio, Terranova dei Passerini, Codogno, Meleti, Zelo Buon Persico, Abbadia Cerreto, Bertonico, Castiglione D'adda, Comazzo, Corte Palasio, Crespiatica, Merlino, Turano Lodigiano,

In the Province of Varese, the following Municipalities: Lonate Pozzolo, Cardano al Campo, Ferno, Fagnano Olona, Busto Arsizio, Castellanza, Cassano Magnago, Gallarate, Samarate, Casorate Sempione, Solbiate Olona, Vizzola Ticino, Somma Lombardo, Olgiate Olona.

Calabria Region:

- In Reggio Calabria Province the following Municipalities: Taurianova, Locri, Cittanova, Gerace, Rizziconi, Canolo, Antonimina, Portigliola, Gioia Tauro, Sant'Ilario dello Ionio, Agnana Calabria, Mammola, Melicucco, Polistena, Rosarno, San Ferdinando, San Giorgio Morgeto, Siderno, Placanica, Riace, San Giovanni di Gerace, Martone, Stilo, Marina di Gioiosa Jonica, Roccella Jonica, Maropati, Laureana di Borrello, Candidoni, Camini, Grotteria, Monasterace, Giffone, Pazzano, Gioiosa Ionica, Bivongi, Galatro, Stignano, San Pietro di Caridà, Serrata, Feroleto della Chiesa, Caulonia, Cinquefrondi, Anoia.

In Basilicata Region:

- In Potenza Province the following Municipalities: Marsico Nuovo, Marsicovetere, Montemurro, Lauria, Rivello, Viggiano, Castelsaraceno, Sarconi, Spinoso, Nemoli, Armento, Sasso di Castalda, Trecchina, San Martino d'Agri, Maratea, Corleto Perticara, Laurenzana, Carbone, Latronico, Calvello, Brienza, San Chirico Raparo, Castelluccio Superiore, Abriola.

In Campania Region:

- In Salerno Province the following Municipalities: Piaggine, Monte San Giacomo, Tortorella (escluso enclave), Teggiano, Sala Consilina, Valle Dell'angelo, San Giovanni a Piro, Vibonati, San Rufo, Roccagloriosa (escluso enclave), Laurito, Roscigno, Futani, Sapri, Polla, Ispani, Montano Antilia, Novi Velia, Laurino, Cannalonga, Celle di Bulgheria, Cuccaro Vetere, Corleto Monforte, Campora, San Pietro al Tanagro, Sacco, Torraca, Sant'angelo a Fasanella, Santa Marina, Sant'Arsenio, Atena Lucana, Bellosguardo, Pisciotta, Camerota, Centola, San Mauro La Bruca, Vallo Della Lucania, Moio Della Civitella, Ceraso, Ascea.

8. Tschechien

Die folgenden Sperrzonen I in Tschechien:

Liberecký kraj:

- v okrese Liberec katastrální území obcí Česká Ves v Podještědí, Družcov, Chrastná, Jablonné v Podještědí, Janův Důl, Lázně Kundratice, Markvartice v Podještědí, Osečná, Postřelná, Rozstání pod Ještědem, Heřmanice v Podještědí, Hodkovice nad Mohelkou, Jílové u Hodkovic nad Mohelkou, Paceřice, Petrašovice, Radoňovice, Radostín u Sychrova, Vlčetín u Bílé, Záskalí, Žďárek u Sychrova, Bílá u Českého Dubu, Český Dub, Chvalčovice, Kotel, Modlibohov, Smržov u Českého Dubu, Sobákov, Starý Dub, Zábrdí u Osečné,
- v okrese Česká Lípa katastrální území obcí Brniště, Břevniště pod Ralskem, Dubnice pod Ralskem, Hamr na Jezeře, Hlemýžď, Kamenice u Zákup, Luhov u Mimoně, Noviny pod Ralskem, Stráž pod Ralskem, Velenice u Zákup, Velký Grunov, Velký Valtinov, Mařeničky, Mařenice, Krompach, Horní Světlá pod Luží, Dolní Světlá pod Luží, Svor, Naděje, Cvikov, Kunratice u Cvikova, Trávník u Cvikova, Drnovec, Lindava,
- v okrese Jablonec nad Nisou katastrální území obcí Harrachov, Alšovice, Bezděčín u Jablonce nad Nisou, Bohdalovice, Bratříkov, Bzí u Železného Brodu, Dalešice u Jablonce nad Nisou, Desná II, Držkov, Frýdštejn, Haratice, Horská Kamenice, Hrubá Horka, Huť, Chlístov u Železného Brodu, Jenišovice u Jablonce nad Nisou, Jílové u Držkova, Jirkov u Železného Brodu, Jistebsko, Kokonín, Lhotka u Zlaté Olešnice, Líšný, Loužnice, Maršovice u Jablonce nad Nisou, Mukařov u Jablonce nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Odolenovice u Jenišovic, Ondříkovic, Pelíkovice, Plavy, Příchovice u Kořenova, Pulečný, Radčice, Rejdice, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Skuhrov u Železného Brodu, Sněhov, Stanový, Střevelná, Šumburk nad Desnou, Velké Hamry, Vlastiboř u Železného Brodu, Vranové I, Vranové II, Vrátno, Vrkošovice, Zásada, Zlatá Olešnice Navarovská, Zlatá Olešnice Semilská, Železný Brod,
- v okrese Semily katastrální území obcí Buřany, Dolní Rokytnice, Františkov v Krkonoších, Horní Rokytnice nad Jizerou, Jablonec nad Jizerou, Jesenný, Paseky nad Jizerou, Rokytno v Krkonoších, Roztoky u Semil, Sklenařice, Stará Ves u Vysokého nad Jizerou, Tříč, Vysoké nad Jizerou.

9. Griechenland

Die folgenden Sperrzonen I in Griechenland:

- in the regional unit of Kavala:
 - the municipal departments of Keramoti and Chrisoupoli, the community departments of Agiasma, Nea Karia, Piges, Gravouni, Eratino, Perni, Petropigi, Pontolivado and Chrisochori (Nestos Municipality),
 - the municipal departments of Eleftheroupoli, Nea Peramos and Nikisiani, the community departments of Orfano, Amisianes, Antifilipi, Kipi, Kokinochoma, Chrisokastro, Agios Andreas, Eleochori, Eleftheri, Mirtofito, Nea Iraklitsa, Folea, Akriptamos, Georgiani, Paleochori, Avli, Domatia, Melisokomi, Mesia, Moustheni, Sidirochori, Galipsos, Kariani, Ofrinio, Podochori, Mesoropi and Platanotopos (Paggeio Municipality),
 - the municipal departments of Kavala, Nea Karvali, Zigos and Krinides, the community departments of Chalkero, Amigdaleonas, Korifes, Krioneri, Lidia, Palea Kavala, Polistilos and Filipi (Kavala Municipality),

- in the regional unit of Xanthi:
 - the municipal departments of Kimmerion and Xanthi (Xanthi Municipality),
 - the community departments of Satres, Thermes and the municipal departments of Myki, Echinós and Kotyli (Myki Municipality),
 - the community departments of Sounio, Avdira, Mandra, Mirodato, Nea Kesani, Koutsos, Magiko, Pigadia, Polisito and Selino, the municipal department of Selero, Genisea and Diomidia (Avdira Municipality),
 - the municipal department of Evlalo and the community departments of Avato, Exohi, Erasmio, Maggana and Olvio (Topiros Municipality),
- in the regional unit of Rodopi:
 - the municipal department of Komotini and the community departments of Anthochorio, Gratini, Thrylorio, Kalhas, Karydia, Kikidio, Kosmio, Pandrosos, Aigeiros, Meleti, Itea, Sidirades, Stilari and Mega Doukato (in Komotini municipality),
 - the municipal department of Organi and the community departments of Dilina, Kinira, Nikites, Plagia, Skaloma, Strofi, Agra, Ardia, Vragia, Dokos, Drosia, Drimi, Esochi, Kato Drosini, Lampro, Neo Kalintirio, Nevra, Omiriko, Passo, Paterma, Ragada, Skiada, Arriana, Darmeni, Fillyra, Ano Drosini, Kehros and (in Arriana municipality),
 - the municipal departments of Iasmos, Asomatoi, and the community departments of Sostis, Kerasea, Linos, Megas Postos, Mischos, Amvrosia, Amaxades, Polyanthos (in Iasmos municipality),
 - the municipal department of Amaranta and the community department of Nea Santa (in Maroneia Sapon municipality),
- in the regional unit of Evros:
 - the municipal departments of Soufli and Mikro Dereio and the community departments of Amorio, Lavara, Dadia, Kyriaki, Mandra, Mavrokklisi, Protokklisi, (in Soufli municipality),
 - the municipal departments of Nea Vyssa, Orestiada and the community departments of Galini, Thourio, Neo Chimonio, Milea, Dikaia, Arzos, Elaia, Therapio, Komara, Marasia, Ormenio, Pentalofos, Petrota, Plati, Ptelea, Kyprinos, Zoni, Fulakio, Spilaio, Kavili, Kastanies, Rizia, Sterna, Ampelakia, Valtos, Megali Doxipara, Neochori and Chandras (in Orestiada municipality),
 - the municipal departments of Ellinochori, Didymoteixo and the community departments of Asimenio, Isaakio, Petrades, Praggi, Pithio, Sofiko, Asvestades, Karoti, Koufovouno, Kiani, Mani, Sitochori, Alepochori, Asproneri, Metaxades, Vrysika, Doksa, Elafoxori, Ladi, Paliouri and Poimeniko (in Didymoteixo municipality).
- in the regional unit of Serres:
 - the municipal department of Rodolivos and the community departments of Amfipoli, Iliokomi, Kormisti, Simvoli, Mesolakia, Paleokomi, Nea Mpaфра, Aggisti, Krinida, Proti, Mikro Souli and Domiro (Amfipoli Municipality),
 - the community departments of Dafnoudi, Pethelino (Emmanouil Pappas Municipality),
 - the municipal departments of Alistrati, Nea Zichni and the community departments of Sfelino, Agiochori, Lefkothea, Mandili, Skopia, Stathmos Agkistis, Agios Christoforos, Agriani, Anastasia, Gazoros, Dimitra, Draviskos, Tholo, Mavrolofos, Mesorachi, Mirkino, Mirini and Nea Petra (Nea Zichni Municipality),

- in the regional unit of Kilikis:
 - the community departments of Anthofito, Mikrokampos, Neo Agioneri, Paleo Agioneri, Gallikos, Pedino, Mavroneri, Neo Ginekokatsro, Xilokeratea (Kilikis Municipality),
 - the municipal departments of Agios Petros and Axiochori (Peonia Municipality),
- in the regional unit of Thessaloniki:
 - the municipal departments of Lagina, Zagkliveri and part of Langadas and the community departments of Analipsi, Kolchiko, Perivolaki, Sarakina, Agios Vasilios, Ardameri, Vasiloudi, Gerakarou, Lagkadikia, Kavalari, Adam, Nea Kalindia, Petrokerasa (Langadas Municipality),
 - the municipal departments of Panorama, Asvestochori, Filiro, Pilea and Chortiatis and the community department of Exohi (Pilaia-Chortiatis Municipality),
 - the municipal department of Koufalia, Agios Athanasios, Vathilakos, Gefira, Nea Mesimvria, Prochoma, Adendro, Mikro Monastiri, Chalkidona and the community departments of Agchialos, Xirochori, Valtochori, Eleousa and Partheni (Chalkidona Municipality),
 - the community departments of Evagelismos, Scholari, Nikomidino and Stivos (Volvi Municipality),
 - the municipal departments of Vasilika, Thermi and the community departments of Livadi, Peristera, and Nea Redestos (Thermi municipality),
 - the municipal departments of Liti and Oreokastro and the community departments of Nea Filadelfia, Neochorouda, Pentalofos, Mesaio, Melissochori (Oreokastro Municipality),
 - the municipal departments of Ampelokipoi and Menemenoi (Ampelokipoi-Menemenoi Municipality),
 - the municipal departments of Diavata, Kalochori, Nea Magnisia and Sindos (Delta Municipality),
 - the municipality of Thessaloniki and the municipal department of Triandria (Thessaloniki Municipality)
 - the municipality of Kalamaria (Kalamaria Municipality)
 - the municipal department of Evosmos (Kordelio-Evosmos Municipality)
 - the municipal departments of Agios Pavlos, Neapoli, Pefka and Sikies (Neapoli-Sikeon Municipality)
 - the municipal departments of Efkarpia, Polichni and Stavroupoli (Pavlos Melas Municipality)
- in the regional unit of Chalkidiki:
 - the municipal departments of Megali Panagia, Ierisos and the community departments of Gomati, Pirkadikia, Stratoniki and Stratoni (Aristotelis Municipality),
 - the municipal departments of Galatista, Ormilias, Poligiros and the community departments of Vavdos, Galarinos, Doumpia, Geroplatanos, Palaiochora, Riza, Metamorfofi, Agios Prodromos, Vrastama, Palaiokastros, Taxiarchis and Sana (Poligiros Municipality),
 - the community department of Metagkitsi (Sithonia Municipality),

- in the regional unit of Pella:
 - the community departments of Grammatiko, and Flamouria (Edessa Municipality),
 - the municipal departments of Kria Vrisi, Pella and the community departments of Akrolimni, Agrosikia, Athira, Ditiko, Nea Pella, Rachona, (Pella Municipality),
- in the regional unit of Imathia:
 - the municipal departments of Kopanos and Naousa and the community departments of Lefkadia, Monospita, Chariesa, Aggelochori, Zervochori, Poliptalanos, Arkochori, Gianakochori, Rodochori, Stenimachos, Episkopi Naousis, Marina (Naousa municipality),
 - the municipal departments of Alexandria, Korifi, Plati and the community departments of Vrisaki, Kampochori, Loutros, Neochori, Nisi, Episkopi, Kavasila, Kefalochori, Xechasmeni, Paleo Skilitsi, Stavros, Agathia, Kipseli, Prodromos, Arachos, Lianovegi, Platanos, Prasinada and Trikala (Alexandria Municipality),
 - the municipal departments of Macrochori, Veria and the community departments of Diavatos, Kouloura, Lykogianni, Nea Nikomideia, Kato Vermio, Agia Marina, Agios Georgios, Patrída, Trilofos and Fitia (Veria Municipality)
- in the regional unit of Kozani:
 - the municipal department of Ptolemaida and the community departments of Agios Christoforos, Ermakia, Kariochori, Spilia, Anatoliko, Komnina, Mesovouno, Pirgi, Vlasti, Anarrachi, Ardassa, Emporio, Milochori, Asvestopetra, Pentavrysos, Kardia, Komanos, Mavropigi, Pteleonas and Proastio (Eordea Municipality),
 - the community departments of Livera, Pontokomi, Sideras, Kleitos, Exohi and Charavgi (Kozani Municipality)
 - the municipal department of Galatini and the community departments of Sisani, Eratira, Namata, Pelekanos, Driovouni, Molocha, Platania, Simantro and Dragatsia (Voio Municipality),
- in the regional unit of Florina:
 - the community departments of Antigono, Farangi, Maniaki, Pelargos (Aminteo Municipality),
- in the regional unit of Kastoria:
 - the municipal departments of Mesopotamia, Maniaki, Kastoria and the community departments of Korisos, Lithia, Melisotopos, Metamorfofi, Oxia, Polikeraso, Sidirochori, Tichio, Avgi, Koromilia, Lefki, Omorfoklissia, Pentavriso, Tsakoni, Chiliodenro, Agia Kiriaki, Kalochori, Inoi, Pteria, Agios Antonios, Gavros, Kranionas, Mavrokampos, Chalara, Dispilio, Mavrochori and the community departments of Dendrochori and Ieropigi (Kastoria Municipality),
 - the community departments of Polianemo, Dipotamia, Komninades, Chionado, Kotili, Kipseli, Nestorio, Ptelea, Eptachori, Chrii and Gramos (Nestorio Municipality),
 - the municipal departments of Argos Orestiko and the community departments of Ampelokipoi, Vogatsiko, Germa, Kostarazi, Militsa, Vrachos, Kastanofito, Lagka, Lakkomata, Melanthio and Spilea (Orestidos Municipality).
- in the regional unit of Ioannina:
 - the community departments of Agios Minas, Aristi, Elafotopos, Mesovouni, Monodendri, Vradeto, VrISOchori, Kapesovo, Koukouli, Tsepelovo and Papigko (Zagori Municipality),

- the community departments of Ligopsas, Soulopoulo, Dafnofito, Karitsa, Vrosina, Zaloggo, VatataDES, Vlachatano, Vasilopoulo, Raiko, Zitsa, Lithino, Aetopetra Dodonis, Voutsaras, Vrisoula, Gkrimpovo, Granitsopoula, Despotiko, Ekklishochori, Kalochori, Rizo and Fotino (Zitsa Municipality),
- the municipal departments of Konitsa and the community departments of Agia Varvara, Agia Paraskevi, Aetopetra Konitsas, Aidonochori, Amarantos, Ganadio, Elefthero, Exochi, Iliorachi, Kavasila, Kallithea, Klidonia, Mazi, Melissopetra, Molista, Molivoskepastos, Monastiri, Nikanoras, Pades, Paleoselli, Pigi, Pournia, Pirgos, Asimochori, Vourmpiani, Gorgopotamos, Drosopigi, Kastanea, Kefalochori, Lagkada, Oxia, Plagia, Plikati, Pirsogianni, Chionades and the community departments of Aetomilitsa and Fourka (Konitsa Municipality),
- the community departments of Areti, Vrontismeni, Ieromnimi, Katarraktis, Kouklii, Mazaraki, Mavronoros, Parakalamos, Repetista, Riachovo, Sitaria, Agios Kosmas, Vasiliko, Kakolakkos, Kato Meropi, Kefalovriso, Meropi, Paleopirgos, Rouspia, Oreokastro, Agia Marina, Argirochori, Vissani, Delvinaki, Kastaniani, Kerasovo, Krioneri, Ktismata, Limni, Mavropoulo, Orinos Xirovaltos, Peristeri, Pontikates, Stratinista, Teriachi, Faraggi, Charavgi, Ano Ravenia, Geroplatanos, Doliana, Kalpaki, Kato Ravenia, Mavrovouni, Negrades, Chrisorrachi, Dimokori, Lavdani, Dolo, Drimades, Pogoniani and Stavroskiadi (Pogoni Municipality).
- in the regional unit of Thesprotia:
 - the municipal departments of Igoumenitsa and the community departments of Agia Marina, Dramesa, Koritiani, Agios Vlasios, Grekochori, Kastri, Kriovrisi, Ladochori, Mavroudi, Nea Selefkia, Geroplatanos, Drimitsa, Parapotamos and Plataria (Igoumenitsa Municipality),
 - the community departments of Pente Ekklisies, Plakoti and Polidroso (Souli Municipality)
 - the municipal department of Filiates and the community departments of Asproklisi, Kestrini, Ragio, Sagiada, Smertos, Agios Nikolaos, Agii Pantas, Aetos, Ampelonas, Anavrito, Achladia, Vavouri, Vrisella, Gardiki, Giromeri, Gola, Kallithea Filiaton, Kato Xechoro, Keramitsa, Kerasochori, Kefalochori, Kokkinia, Kokkinolithari, Kouremadi, Krioneri, Kipariso, Leptokaria, Lia, Lista, Malouni, Milea, Xechoro, Paleokklisi, Paleochori, Palampas, Pigadoulia, Plaisio, Platanos, Raveni, Rizo, Sideri, Trikorifo, Tsamantas, Faneromeni, Finiki and Charavgi (Filiates Municipality)

10. Kroatien

Die folgenden Sperrzonen I in Kroatien:

Karlovačka županija:

- općina Cetingrad
 - Batnoga, Bogovolja, Buhača, Cetingrad, Cetinski Varoš, Delić Poljana, Đurin Potok, Grabarska, Kestenje, Komesarac, Kruškovača, Kuk, Luke, Maljevac, Maljevačko Selište, Pašin Potok, Podcetin, Polojski Varoš, Ruševica, Sadikovac, Srednje Selo, Strmačka, Šiljkovača, Trnovi
- općina Rakovica
 - Basara, Drežnik Grad, Kordunski Ljeskovac, Lipovac, Lipovača, Mašvina, Nova Kršlja, Sadilovac, Jamarje, Koranski Lug, Stara Kršlja
- grad Slunj
 - Čamerovac, Donji Furjan, Gornji Furjan, Salopek Luke, Sastavak, Kosa, Zapoljak
- općina Vojnić
 - Jagrovac, Široka Rijeka

Sisačko-moslavačka županija:

- općina Donji Kukuruzari
 - Donja Velešnja, Donji Kukuruzari, Gornja Velešnja, Gornji Kukuruzari,
- općina Dvor
 - Bansko Vrpolje, Buinja, Ćore, Divuša, Donja Oraovica, Donji Dobretin, Donji Javoranj, Draškovac, Dvor, Glavičani, Golubovac Divuški, Gornja Oraovica, Gornji Dobretin, Gornji Javoranj, Grmušani, Hrtić, Javnica, Javornik, Kepčije, Kotarani, Kozibrod, Kuljani, Ljubina, Majdan, Matijevići, Paukovic, Sočanica, Stanić Polje, Struga Banska, Šakanlije, Šegestin, Unčani, Vanići, Volinja, Zakopa, Zamlača, Zut, Jovac
- općina Hrvatska Dubica
 - Slabinja, Živaja,
- grad Hrvatska Kostajnica
 - Čukur, Hrvatska Kostajnica, Panjani, Rausovac, Rosulje, Selište Kostajničko, Utolica
- općina Majur
 - Gornji Hrastovac, Graboštani, Kostrići, Majur, Mračaj, Srednja Meminska, Stubalj
- općina Sunja
 - Slovinci, Timarci

Brodsko-posavska županija:

- općina Donji Andrijevci
- općina Garčin
- općina Klakar
- općina Gornja Vrba

Osječko-baranjska županija:

- grad Osijek
- općina Antunovac, naselje Antunovac
- općina Bizovac
- općina Drenje
- općina Erdut
- općina Koška
- općina Petrijevci
- općina Podgorač, naselja Bijela Loza, Podgorač, Kelešinka, Kršinci, Ostrošinci, Razbojište i Stipanovci
- općina Satnica Đakovačka, naselje Gašinci
- općina Trnava
- općina Levanjska Varoš

11. Litauen

Die folgenden Sperrzonen I in Litauen:

- Jonišio rajono savivaldybės: Gaižaičių, Gataučių, Jonišio, Kriukių, Rudiškių, Satkūnų, Saugėlaukio, Skaistgirio, Žagarės seniūnijos,
- Ignalinos rajono savivaldybės: Ceikinių, Dūkšto, Ignalinos, Ignalinos miesto, Kazitiškio sen. rytinė dalis nuo 102 kelio, Linkmenų, Naujojo Daugėlišio, Mielagėnų, Rimšės, Tverėčiaus, Vidiškių seniūnijos.
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybės: Krekenavos seniūnijos vakarinė dalis nuo Nevėžio upės, Naujamiesčio seniūnija.

TEIL II

1. **Bulgarien**

Die folgenden Sperrzonen II in Bulgarien:

- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Yambol,
- the whole region of Stara Zagora,
- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Dobrich,
- the whole region of Sofia city,
- the whole region of Sofia Province,
- the whole region of Blagoevgrad,
- the whole region of Razgrad,
- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Burgas,
- the whole region of Varna,
- the whole region of Silistra,
- the whole region of Ruse,
- the whole region of Veliko Tarnovo,
- the whole region of Pleven,
- the whole region of Targovishte,
- the whole region of Shumen,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Vidin,
- the whole region of Gabrovo,
- the whole region of Lovech,
- the whole region of Montana,
- the whole region of Vratza.

2. **Deutschland**

Die folgenden Sperrzonen II in Deutschland:

Bundesland Brandenburg:

- Teile der kreisfreien Stadt Cottbus,

- Landkreis Spree-Neiße:
 - Gemeinde Schenkendöbern mit Teilen der Gemarkungen Grano, Schenkendöbern, Atterwasch, Kerkwitz und Groß Gastrose,
 - Gemeinde Guben mit den Gemarkungen Bresinchen, Deulowitz und Schlagsdorf und Teile der Gemarkung Guben,
 - Gemeinde Jänschwalde mit Teilen der Gemarkung Griefßen,
 - Stadt Forst mit den Gemarkungen Naundorf, Forst, Mulknitz, Klein Jamno, Groß Jamno, Sacro, Groß Bademeusel und Klein Bademeusel und mit Teilen der Gemarkungen Horno, Briesnig, Weißagk und Bohrau,
 - Gemeinde Groß Schacksdorf-Simmersdorf,
 - Gemeinde Neiße-Malxetal,
 - Gemeinde Jämlitz-Klein Düben,
 - Gemeinde Tschernitz,
 - Gemeinde Döbern,
 - Gemeinde Felixsee,
 - Gemeinde Wiesengrund mit den Gemarkungen Gahry, Trebendorf und Mattendorf und mit Teilen der Gemarkungen Gosda und Jethe,
 - Gemeinde Spremberg,
 - Gemeinde Welzow,
 - Gemeinde Neuhausen/Spree mit den Gemarkungen Bagenz, Drieschnitz-Kahsel, Frauendorf, Gablenz, Groß Oßnig, Klein Döbbern, Groß Döbbern, Komptendorf, Koppatz, Laubsdorf, Neuhausen und mit Teilen der Gemarkungen Roggosen und Sergen,
 - Gemeinde Drebkau,
 - Gemeinde Kolkwitz mit Teilen der Gemarkungen Hänchen, Klein Gaglow, Kolkwitz, Glinzig und Krieschow,
- Landkreis Uckermark:
 - Gemeinde Angermünde mit den Gemarkungen Crussow, Stolpe, Gellmersdorf, Neukünkendorf, Bölkendorf, Herzsprung, Schmargendorf und den Gemarkungen Angermünde südlich und südöstlich der B2 und Dobberzin südlich der B2,
 - Stadt Schwedt/Oder mit den Gemarkungen Criewen, Zützen, Schwedt, Stendell, Kummerow, Kunow, Vierraden, Blumenhagen, Oderbruchwiesen, Enkelsee, Gatow, Hohenfelde, Schöneberg, Flemisdorf und der Gemarkung Felchow östlich der B2, Berkholz-Meyenburg, Landin südlich der B2 und Jamikow,
 - Gemeinde Pinnow südlich und östlich der B2,
 - Gemeinde Casekow mit der Gemarkung Woltersdorf und den Gemarkungen Biesendahlshof und Casekow östlich der L272 und südlich der L27,
 - Gemeinde Hohenselchow-Groß Pinnow mit der Gemarkung Groß Pinnow und der Gemarkung Hohenselchow südlich der L27,
 - Gemeinde Gartz (Oder) mit der Gemarkung Friedrichsthal, der Gemarkung Geesow östlich der B2 und den Gemarkungen Gartz und Hohenreinkendorf südlich der L27 und der B2 bis Kastanienallee, dort links abbiegend dem Schülerweg folgend bis Höhe Bahnhof, von hier in östlicher Richtung den Salveybach kreuzend bis zum Tantower Weg, diesen in nördlicher Richtung bis zu Stettiner Straße, diese weiter folgend bis zur B2, dieser in nördlicher Richtung folgend,

- Gemeinde Mescherin mit der Gemarkung Mescherin, der Gemarkung Neurochlitz östlich der B2 und der Gemarkung Rosow nördlich der K 7311,
- Landkreis Oberspreewald-Lausitz:
 - Gemeinde Großräschen mit den Gemarkungen Woschkow, Dörrwalde, Allmosen,
 - Gemeinde Neu-Seeland,
 - Gemeinde Neupetershain,
 - Gemeinde Senftenberg,
 - Gemeinde Schipkau mit den Gemarkungen Hörlitz und Meuro und mit Teilen der Gemarkungen Schipkau und Klettwitz,
 - Gemeinde Schwarzheide mit Teilen der Gemarkung Schwarzheide,
 - Gemeinde Hohenbocka,
 - Gemeinde Grünewald,
 - Gemeinde Guteborn,
 - Gemeinde Schwarzbach,

Bundesland Sachsen:

- Landkreis Bautzen,
 - Gemeinde Burkau nördlich der BAB4,
 - Gemeinde Crostwitz,
 - Gemeinde Elsterheide,
 - Gemeinde Göda nördlich der BAB4,
 - Gemeinde Großdubrau,
 - Gemeinde Großnaundorf östlich der K9253,
 - Gemeinde Haselbachtal,
 - Gemeinde Königswartha,
 - Gemeinde Kubschütz nördlich der BAB4,
 - Gemeinde Laußnitz östlich des Straßenverlaufes der K9274 nach Süden folgend, dann S56 bis Abzweig K9253, dann K9253,
 - Gemeinde Lichtenberg nördlich der BAB4,
 - Gemeinde Lohsa,
 - Gemeinde Malschwitz nördlich der BAB4,
 - Gemeinde Nebelschütz,
 - Gemeinde Neukirch östlich der B97,
 - Gemeinde Neschwitz,
 - Gemeinde Ohorn nördlich der BAB4,
 - Gemeinde Oßling,
 - Gemeinde Panschwitz-Kuckau,

- Gemeinde Puschwitz,
- Gemeinde Räckelwitz,
- Gemeinde Radibor,
- Gemeinde Ralbitz-Rosenthal,
- Gemeinde Rammenau nördlich der BAB4,
- Gemeinde Schwepnitz östlich des Straßenverlaufes von der Landesgrenze Lipsiaer Straße nach Süden folgend bis Cosel, Am Wald, K9273, Mühlweg, Kirchsteig bis Schwepnitz, Zum Triemig, dann Ortrander Straße, Schulstraße, dann B97,
- Gemeinde Spreetal,
- Gemeinde Stadt Bautzen nördlich der BAB4,
- Gemeinde Stadt Bernsdorf,
- Gemeinde Stadt Elstra,
- Gemeinde Stadt Großröhrsdorf nördlich der BAB4,
- Gemeinde Stadt Hoyerswerda,
- Gemeinde Stadt Kamenz,
- Gemeinde Stadt Königsbrück östlich des Straßenverlaufes der B97 nach Süden folgend bis Abzeig K9274, dann K9274,
- Gemeinde Stadt Lauta,
- Gemeinde Stadt Pulsnitz,
- Gemeinde Stadt Weißenberg nördlich der BAB4,
- Gemeinde Stadt Wittichenau,
- Gemeinde Steina,
- Gemeinde Wachau östlich des Straßenverlaufes der K9253 nach Süden folgend bis zur K9252, dann K9252 bis Lomnitz bis zum Abzweig K9253, dann weiter östlich der K9253 in Richtung Süden bis zur BAB4, dann nördlich der BAB4 in Richtung Osten,
- Landkreis Görlitz,
 - Gemeinde Boxberg/O.L.,
 - Gemeinde Gablenz,
 - Gemeinde Groß Düben,
 - Gemeinde Hähnichen,
 - Gemeinde Hohendubrau,
 - Gemeinde Horka,
 - Gemeinde Kodersdorf,
 - Gemeinde Königshain,
 - Gemeinde Krauschwitz i. d. O.L.,
 - Gemeinde Kreba-Neudorf,

- Gemeinde Markersdorf östlich der S111 in Richtung Süden bis zum Abzweig der Gersdorfer Straße, dann östlich entlang der Gersdorfer Straße bis zum Ortsteil Deutsch-Paulsdorf, dort bis zum Abzweig Am Spitzberg in westliche Richtung, dann östlich des Straßenverlaufs Am Spitzberg in Richtung Süden bis zum Abzweig Waldhausstraße, dann östlich der Waldhausstraße in Richtung Süden,
- Gemeinde Mittelherwigsdorf östlich des Straßenverlaufes der Verbindungsstraße vom Ortsteil Wittgendorf zur B178 nach Süden, dann südlich der B178 in Richtung Nordwesten folgend bis Abzweig S132, dann östlich der S132 in Richtung Süden,
- Gemeinde Mücka,
- Gemeinde Neißeau,
- Gemeinde Olbersdorf östlich der S133,
- Gemeinde Oybin östlich des Straßenverlaufes der S133 nach Süden folgend bis zur Landesgrenze bei Kammloch,
- Gemeinde Quitzdorf am See,
- Gemeinde Rietschen,
- Gemeinde Schleife,
- Gemeinde Schönau-Berzdorf a. d. Eigen östlich der Trockenwerstraße in Richtung Süden bis zum Abzweig der Oberen Straße auf der K8617 in Richtung Osten, dann südlich der K8617 bis zur Gemeindegrenze,
- Gemeinde Schöpstal,
- Gemeinde Stadt Bad Muskau,
- Gemeinde Stadt Bernstadt a. d. Eigen östlich des Verlaufs der Waldhausstraße in Richtung Süden bis zum Abzweig der Reichenbacher Straße nach Westen, dann östlich entlang der Reichenbacher Straße nach Süden bis zum Ortsteil Altbernsdorf a. d. Eigen und Abzweig der Straße Kleine Seite in Richtung Osten, dann nördlich des Verlaufs der Straße Kleine Seite bis zur S128 in Richtung Osten, dann nördlich der S128 bis zum Abzweig Trockenwerkstraße in Richtung Süden bis zur K8617, dann östlich der K8617 in Richtung Süden,
- Gemeinde Stadt Görlitz,
- Gemeinde Stadt Löbau nördlich des Straßenverlaufes der B6 bis zum Abzweig der B178, dann östlich der B178 nach Süden folgend bis zur Gemeindegrenze,
- Gemeinde Stadt Niesky,
- Gemeinde Stadt Ostritz,
- Gemeinde Stadt Reichenbach/O.L. östlich der S124 in Richtung Süden, dann nach der Kreuzung der B6 östlich entlang der Nieskyer Straße in Richtung Süden bis zum Abzweig von Markt und Alter Ring in der Stadt Reichenbach/O.L., ab Abzweig der Von-Seydewitz-Straße östlich der S111 in Richtung Süden,
- Gemeinde Stadt Rothenburg/O.L.,
- Gemeinde Stadt Weißwasser/O.L.,
- Gemeinde Stadt Zittau östlich des Straßenverlaufs der K8617 in Richtung Süden bis zur Hauptstraße im Ortsteil Wittgendorf, dann östlich der Hauptstraße in Richtung Süden bis zum Abzweig auf Höhe Hausnr. 73 in Richtung Süden bis zur Alten Betonstraße, dann östlich der Verbindungsstraße Richtung B178 bis zur Gemeindegrenze, außerdem östlich des Straßenverlaufes der S132 nach Süden folgend bis Abzweig B96, dann östlich der B96 in Richtung Westen über Theaterring, Töpferberg bis zum Abzweig der S133, dann östlich der S133 in Richtung Süden,

- Gemeinde Trebendorf,
 - Gemeinde Vierkirchen nördlich der BAB4 in östliche Richtung bis zur Abfahrt AS Nieder Seifersdorf, dann östlich der S122 in Richtung Süden bis zum Abzweig der S124, dann östlich der S124 in Richtung Süden,
 - Gemeinde Waldhufen,
 - Gemeinde Weißkeißel,
- Bundesland Hessen:
- Landkreis Groß-Gerau:
 - Stadt Kelsterbach,
 - Stadt Rüsselsheim,
 - Stadt Raunheim,
 - Gemeinde Bischofsheim,
 - Stadt Ginsheim-Gustavsburg,
 - Gemeinde Trebur,
 - Gemeinde Nauheim,
 - Stadt Mörfelden-Walldorf,
 - Gemeinde Büttelborn,
 - Stadt Groß-Gerau,
 - Teile der Stadt Riedstadt,
 - Landkreis Bergstraße:
 - Teile der Stadt Heppenheim (Bergstraße),
 - Teile der Stadt Lampertheim,
 - Teile der Gemeinde Lautertal (Odenwald),
 - Stadt Viernheim,
 - Teile der Stadt Lindenfels,
 - Gemeinde Mörlenbach,
 - Teile der Gemeinde Fürth,
 - Gemeinde Rimbach,
 - Teile der Gemeinde Grasellenbach,
 - Gemeinde Birkenau,
 - Gemeinde Gorxheimertal,
 - Gemeinde Abtsteinach,
 - Teile der Gemeinde Wald-Michelbach,
 - Landkreis Main-Taunus-Kreis:
 - Gemeinde Hochheim am Main,
 - Stadt Flörsheim,

- Stadt Hattersheim,
- Gemeinde Kriftel,
- Teile der Stadt Hofheim am Taunus,
- Landkreis Offenbach:
 - Teile der Stadt Neu-Isenburg,
 - Stadt Langen,
 - Gemeinde Egelsbach,
 - Teile der Stadt Dreieich,
 - Teile der Stadt Rödermark,
- Stadt Darmstadt:
 - Stadtteil Darmstadt-Arheilgen,
 - Stadtteil Darmstadt-Kranichstein,
 - Stadtteil Darmstadt-Ost,
 - Stadtteil Darmstadt-Wixhausen,
 - Stadtteil Darmstadt-Nord,
 - Stadtteil Darmstadt-Mitte,
 - Stadtteil Darmstadt-Bessungen,
 - Teile des Stadtteils Darmstadt-Eberstadt,
 - Teile des Stadtteils Darmstadt-West,
- Landkreis Darmstadt-Dieburg:
 - Gemeinde Messel,
 - Stadt Dieburg,
 - Gemeinde Roßdorf,
 - Gemeinde Groß-Zimmern,
 - Stadt Reinheim,
 - Stadt Groß-Bieberau,
 - Gemeinde Fischbachtal,
 - Gemeinde Modautal,
 - Teile der Stadt Groß-Umstadt,
 - Teile der Gemeinde Eppertshausen,
 - Teile der Gemeinde Münster (Hessen),
 - Teile der Stadt Babenhausen,
 - Teile der Gemeinde Otzberg,
 - Stadt Ober-Ramstadt,
 - Teile der Gemeinde Mühlthal,

- Teile der Gemeinde Seeheim-Jugenheim,
- Gemeinde Erzhausen,
- Stadt Weiterstadt,
- Teile der Stadt Griesheim,
- Stadt Frankfurt am Main:
 - Stadtteil Sindlingen,
 - Stadtteil Zeilsheim,
 - Teile des Stadtteils Höchst,
 - Teile des Stadtteils Unterliederbach,
 - Teile des Stadtteils Schwanheim,
- Stadt Wiesbaden:
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Biebrich,
 - Ortsbezirk Mainz-Amöneburg,
 - Ortsbezirk Mainz-Kastel,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Erbenheim,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Delkenheim,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Nordenstadt,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Breckenheim,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Igstadt,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Mitte,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Rheingauviertel,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Südost,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Westend,
 - Ortsbezirk Mainz-Kostheim,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Dotzheim,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Frauenstein,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Bierstadt,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Auringen,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Klarenthal,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Kloppenheim,
 - Ortsbezirk Wiesbaden-Schierstein,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Sonnenberg,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Medenbach,
 - Teile des Ortsbezirkes Wiesbaden-Nordost,
- Landkreis Odenwaldkreis:

- Teile der Gemeinde Brensbach,
- Teile der Gemeinde Fränkisch-Crumbach,
- Teile der Gemeinde Reichelsheim (Odenwald),
- Landkreis Rheingau-Taunus-Kreis:
 - Teile der Gemeinde Schlangenbad,
 - Teile der Gemeinde Taunusstein,
 - Teile der Gemeinde Bad Schwalbach,
 - Gemeinde Eltville am Rhein,
 - Gemeinde Kiedrich,
 - Teile der Gemeinde Oestrich-Winkel,
 - Teile der Gemeinde Geiseheim,
 - Gemeinde Walluf,
- Bundesland Rheinland-Pfalz:
 - Stadt Mainz
 - Landkreis Mainz-Bingen:
 - Gemeinde Budenheim,
 - Stadt Gau-Algesheim,
 - Gemeinde Schwabenheim an der Selz,
 - Stadt Ingelheim am Rhein,
 - Gemeinde Dolgesheim,
 - Gemeinde Dorn-Dürkheim,
 - Gemeinde Hahnheim,
 - Gemeinde Hillesheim,
 - Gemeinde Klein-Winternheim,
 - Gemeinde Nieder-Olm (östlich der A63),
 - Gemeinde Ober-Olm (östlich der A63),
 - Gemeinde Sörgenloch,
 - Gemeinde Udenheim,
 - Gemeinde Weinolsheim,
 - Gemeinde Zornheim,
 - Gemeinde Bodenheim,
 - Gemeinde Dalheim,
 - Gemeinde Dexheim,
 - Gemeinde Dienheim,
 - Gemeinde Eimsheim,

- Gemeinde Friesenheim,
- Gemeinde Gau-Bischofsheim,
- Gemeinde Guntersblum,
- Gemeinde Harxheim,
- Gemeinde Königernheim,
- Gemeinde Lörzweiler,
- Gemeinde Ludwigshöhe,
- Gemeinde Mommenheim,
- Gemeinde Nackenheim,
- Stadt Nierstein,
- Stadt Oppenheim,
- Gemeinde Selzen,
- Gemeinde Uelversheim,
- Gemeinde Wintersheim,
- Landkreis Alzey-Worms:
 - Gemeinde Bechtolsheim,
 - Gemeinde Dittelsheim-Heßloch,
 - Gemeinde Framersheim,
 - Gemeinde Frettenheim,
 - Gemeinde Gau-Odernheim,
 - Gemeinde Monzernheim,
 - Gemeinde Westhofen,
 - Gemeinde Alsheim,
 - Gemeinde Bechtheim,
 - Gemeinde Mettenheim, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone III,
 - Gemeinde Osthofen,
 - Stadt Worms, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone III,
- Landkreis Rhein-Pfalz-Kreis:
 - Stadt Ludwigshafen a. Rh. (BASF Werksgelände, bebaute Ortslage Oppau, Stadtteil Edigheim),
 - Gemeinde Beindersheim,
 - Gemeinde Bobenheim-Roxheim,
 - Stadt Frankenthal (Pfalz) (bebaute Flächen und östlich davon gelegene Freiflächen),
 - Gemeinde Großniedesheim,
 - Gemeinde Kleinniedesheim,

Bundesland Baden-Württemberg:

- Stadt Mannheim,
- Landkreis Rhein-Neckar-Kreis:
 - Gemeinde Laudenbach,
 - Stadt Hemsbach,
 - Stadt Weinheim,
 - Gemeinde Heddesheim,
 - Gemeinde Hirschberg,
 - Gemeinde Ilvesheim,
 - Stadt Ladenburg,
 - Stadt Schriesheim,
 - Gemeinde Wilhelmsfeld,
 - Gemeinde Heiligkreuzsteinach,
 - Gemeinde Dossenheim,
 - Gemeinde Edingen-Neckarhausen.

3. **Estland**

Die folgenden Sperrzonen II in Estland:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiumaakond).

4. **Lettland**

Die folgenden Sperrzonen II in Lettland:

- Aizkraukles novads,
- Alūksnes novads,
- Augšdaugavas novads,
- Ādažu novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Cēsu novads,
- Dienvidkurzemes novada Aizputes, Cīravas, Lažas, Durbes, Dunalkas, Tadaīku, Vecpils, Bārtas, Sakas, Bunkas, Priekules, Gramzdas, Kalētu, Virgas, Dunikas, Vaiņodes, Gaviezes, Grobiņas, Rucavas, Vērgales, Medzes, Embūtes, Kalvenes, Kazdangas pagasts, Nīcas pagasta daļa uz dienvidiem no apdzīvotas vietas Bernāti, autoceļa V1232, A11, V1222, Bārtas upes, Aizputes, Durbes, Pāvilostas, Priekules, Grobiņas pilsēta,
- Dobeles novads
- Gulbenes novads,
- Jelgavas novads,
- Jēkabpils novads,

- Krāslavas novads,
- Kuldīgas novads,
- Ķekavas novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads
- Mārupes novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Preiļu novads,
- Rēzeknes novads,
- Ropažu novada Garkalnes, Ropažu pagasts, Stopiņu pagasta daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes, Vangažu pilsēta,
- Salaspils novads,
- Saldus novads,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novads,
- Smiltenes novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Valmieras novads,
- Varakļānu novads,
- Ventspils novads,
- Daugavpils valstspilsētas pašvaldība,
- Jelgavas valstspilsētas pašvaldība,
- Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība,
- Rēzeknes valstspilsētas pašvaldība.

5. **Litauen**

Die folgenden Sperrzonen II in Litauen:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė,

- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybės: Didžiasalio seniūnija,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybės: Kepalių seniūnija,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė,
- Kazlų rūdos savivaldybė,
- Kelmės rajono savivaldybė,
- Kėdainių rajono savivaldybė,
- Klaipėdos rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Kretingos rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybės: Krekenavos seniūnijos rytinė dalis nuo Nevėžio upės, Karsakiškio, Miežiškių, Pajstrio, Panevėžio, Ramygalos, Raguvos, Smilgių, Upytės, Vadoklių, Velžio seniūnijos
- Palangos miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,
- Plungės rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,

- Skuodo rajono savivaldybė,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

6. Ungarn

Die folgenden Sperrzonen II in Ungarn:

- Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Fejér vármegye 403150, 403160, 403250, 403260, 403350, 404250, 404550, 404560, 404570, 405450, 405550, 405650, 406450 és 407050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar vármegye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Heves vármegye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye 750250, 750550, 750650, 750750, 752150, 752450, 752460, 752550 és 752560 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom vármegye 250350, 250850, 250950, 251450, 251550, 251950, 252050, 252150, 252350, 252450, 252460, 252550, 252650, 252750, 252850, 252860, 252950, 252960, 253050, 253150, 253250, 253350, 253450 és 253550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád vármegye valamennyi vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Pest vármegye 570150, 570250, 570350, 570450, 570550, 570650, 570750, 570850, 570950, 571050, 571150, 571250, 571350, 571650, 571750, 571760, 571850, 571950, 572050, 573550, 573650, 574250, 580050 és 580150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe.

7. Polen

Die folgenden Sperrzonen II in Polen:

w województwie kujawsko - pomorskim:

- część gminy Gruta niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Świecie nad Osą niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Rogóźno niewymieniona w części III załącznika I, część gminy wiejskiej Grudziądz położona na północ od granicy powiatu miejskiego Grudziądz oraz część położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę A1 w powiecie grudziądzkim,
- gminy Jabłonowo Pomorskie, Bobrowo, Zbiczo, Brodnica z miastem Brodnica, część gminy Osiek położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Dzierzno – Kretki Małe – Osiek – Łapinówek w powiecie brodnickim,
- część gminy Wąpielsk położona na północ od drogi łączącej miejscowości Osiek – Łapinówek – Radziki Małe – Radziki Duże – Szczawniki – Pólka Duże – Cieszyny w powiecie rypińskim,
- część gminy wiejskiej Golub - Dobrzyń położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Pólka Duże – Pusta Dąbrówka – Cieszyny- Wrocki – Łobdowo w powiecie golubsko – dobrzyńskim,
- miasto Chełmno, gmina wiejska Chełmno, część gminy Stolno położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od południowej granicy gminy i łączącą miejscowości Kolonia Jakubowo - Wabcz – Wabcz Kolonia – Małe Łunawy, część gminy Papowo Biskupie położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy gminy i łączącą miejscowości Staw – Folgowo – Papowo Biskupie – Zegartowice do zachodniej granicy gminy, część gminy Kijewo Królewskie położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej do zachodniej granicy gminy i łączącą miejscowości Trzebcz Królewski i Trzebcz Szlachecki, część gminy Unisław położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie chełmińskim,
- gminy Dragacz, Świecie, część gminy Pruszcz położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Bukowiec położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od południowej granicy gminy, łączącej miejscowości Gołuszyce - Różanna – Gawroniec – Dolny Młyn – biegnącej do skrzyżowania z drogą nr 240 i dalej na południe od tej drogi biegnącej od tego skrzyżowania do wschodniej granicy gminy w powiecie świeckim,
- powiat miejski Grudziądz
- część gminy Dąbrowa Chełmińska położona na północny-zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej granicy gminy, od przecięcia z drogą łączącą Oktowo – Gzin – Gzin Dolny – Czarze do przecięcia z drogą łączącą miejscowości Boluminek – Janowo – Rafa, a następnie na północ od tej drogi, która biegnie do granicy miejscowości Rafa i dalej na północ od linii wyznaczonej przez południową granicę miejscowości Rafa do zachodniej granicy gminy, część gminy Dobrcz położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę S5 w powiecie bydgoskim,

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Stare Juchy, Prostki oraz gmina wiejska Ełk w powiecie ełckim,
- powiat elbląski,
- powiat miejski Elbląg,

- powiat gołdapski,
 - powiat piski,
 - powiat bartoszycki,
 - powiat olecki,
 - powiat giżycki,
 - powiat braniewski,
 - powiat kętrzyński,
 - powiat lidzbarski,
 - gminy Dźwierzuty Jedwabno, Pasym, Świętajno, Wielbark, Szczytno i miasto Szczytno w powiecie szczywieńskim,
 - powiat mrągowski,
 - powiat węgorzewski,
 - powiat olsztyński,
 - powiat miejski Olsztyn,
 - powiat nidzicki,
 - powiat ostródzki,
 - część powiatu iławskiego niewymieniona w części III załącznika I,
 - część powiatu działdowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
 - część powiatu nowomiejskiego niewymieniona w części I i III załącznika I,
- w województwie podlaskim:
- część powiatu bielskiego niewymieniona w części I załącznika I,
 - powiat grajewski,
 - powiat moniecki,
 - powiat sejneński,
 - część powiatu siemiatyckiego niewymieniona w części I załącznika I,
 - powiat hajnowski,
 - część powiatu białostockiego niewymieniona w części I załącznika I,
 - powiat suwalski,
 - powiat miejski Suwałki,
 - powiat augustowski,
 - powiat sokólski,
 - powiat miejski Białystok
 - część gminy Rutki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 679 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr S8, a następnie na północ od linii bwyznaczonej przez drogę nr S8 biegnącą od tego skrzyżowania do wschodniej granicy gminy w powiecie zambrowskim,
 - gminy Stawiski, Mały Płock w powiecie kolneńskim,

- gminy Jedwabne, Piątnica, Przytuły, Wizna w powiecie łomżyńskim,
w województwie mazowieckim:
- gminy Korczew, Mordy, Paprotnia, Przesmyki w powiecie siedleckim,
- powiat łosicki,
- gminy Kazanów, Przyłęk, Policzna w powiecie zwoleńskim,
- powiat kozienicki,
- powiat radomski,
- gminy chotcza Solec nad Wisłą, Rzecznów, część gminy Sienno położona na południowy-zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Rzecznów – Sienno – Trzemcha Dolna – Trzemcha Górna-Antoniów w powiecie lipskim,
- powiat miejski Radom,
- powiat szydłowiecki,
- gmina Wieczfnia Kościelna w powiecie mławskim,
- gminy Radzymin, Wołomin, miasto Kobyłka, miasto Marki, miasto Ząbki, miasto Zielonka w powiecie wołomińskim,
- część powiatu garwolińskiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gmina Sulejówek w powiecie mińskim,
- powiat otwocki,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat piaseczyński,
- powiat pruszkowski,
- część powiatu grójeckiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gminy Grodzisk Mazowiecki, Żabia Wola, miasto Milanówek, miasto Podkowa Leśna w powiecie grodziskim,
- gmina Mszczonów w powiecie żyrardowskim,
- powiat białobrzegi,
- powiat miejski Warszawa,
- gminy Chorzele, Jednorzec, część gminy wiejskiej Przasnysz położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 57 biegnącą od północnej granicy granicy miasta Przasnysz oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od południowej granicy miasta Przasnysz do południowej granicy gminy i łączącej miejscowości Przasnysz – Leszno – Gostkowo w powiecie przasnyskim,
- gminy Borkowice, Gielniów, Przysucha, Wieniawa w powiecie przysuskim,
w województwie lubelskim:
- powiat bialski,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- powiat janowski,
- powiat puławski,

- powiat rycki,
 - gminy Adamów, Krzywda, Serkomla, Wojcieszków w powiecie łukowskim,
 - powiat lubelski,
 - powiat miejski Lublin,
 - powiat lubartowski,
 - powiat łęczyński,
 - powiat świdnicki,
 - powiat biłgorajski,
 - część powiatu hrubieszowskiego niewymieniona w części III załącznika I,
 - powiat krasnostawski,
 - część powiatu chełmskiego niewymieniona w części III załącznika I,
 - powiat miejski Chełm,
 - powiat tomaszowski,
 - powiat kraśnicki,
 - powiat parczewski,
 - powiat opolski,
 - powiat włodawski,
 - powiat radzyński,
 - powiat miejski Zamość,
 - część powiatu zamojskiego niewymieniona w części III załącznika I,
- w województwie podkarpackim:
- część powiatu stalowowolskiego niewymieniona w części I załącznika I,
 - powiat lubaczowski,
 - gminy Medyka, Stubno, część gminy Orły położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77, część gminy Żurawica na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77 w powiecie przemyskim,
 - gmina Laszki, Wiązownica, Radymno z miastem Radymno w powiecie jarosławskim,
 - część powiatu leżajskiego niewymieniona w części I załącznika I,
 - powiat tarnobrzeski,
 - powiat miejski Tarnobrzeg,
 - część powiatu mieleckiego niewymieniona w części I załącznika I,
 - gminy Dębowiec, Krempna, Osiek Jasielski, Skołyszyn, miasto Jasło, część gminy wiejskiej Jasło położona na południe od miasta Jasło, część gminy Nowy Żmigród położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 993 w powiecie jasielskim,
 - gminy Jaślicka, Rymanów, Iwonicz Zdrój, Dukla w powiecie krośnieńskim,

- gmina Besko, część gminy Zarszyn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej do wschodniej granicy gminy, część gminy Komańcza położona na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 889 oraz na południe od drogi nr 889 biegnącej od tego skrzyżowania do północnej granicy gminy w powiecie sanockim,
- część gminy Żyraków położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Róża – Zasów – Mokre – Żyraków - Wola Żyrakowska – Bobrowa - Brzeźnica w powiecie dębickim,

w województwie małopolskim:

- gminy Lipinki, Sękowa, Uście Gorlickie, miasto Gorlice, część gminy wiejskiej Gorlice położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej do zachodniej granicy gminy, część gminy Biecz położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 28 w powiecie gorlickim,

w województwie pomorskim:

- powiat sztumski,
- część powiatu kwidzyńskiego niewymieniona w części III załącznika I,
- powiat malborski,
- powiat nowodworski,
- część powiatu miejskiego Gdańsk z wyłączeniem obszaru dzielnicy Nowy Port oraz Wyspy Portowej ograniczonej wodami Zatoki Gdańskiej, Martwej Wisły i Wisły Śmiałej oraz obszaru położonego na północ od linii wyznaczonej przez ulice: Przemysławą, biegnącą od Kanału Portowego do skrzyżowania z ul. Ignacego Krasickiego, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez ulicę Ignacego Krasickiego biegnącej od tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Zdrojową i dalej na wschód od linii wyznaczonej przez ul. Zdrojową biegnącą od skrzyżowania z ul. Ignacego Krasickiego do linii brzegowej Zatoki Gdańskiej,
- powiat miejski Gdynia,
- powiat miejski Sopot,
- gmina Kosakowo, miasto Puck, część gminy wiejskiej Puck położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Puck- Darzłubie – Leśniewo – Wielka Piaśnica – Warszkowo - Młyn w powiecie puckim,
- gminy Reda, Rumia, Szemud, miasto Wejherowo, część gminy wiejskiej Wejherowo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 468 biegnącą od miasta Wejherowo do zachodniej granicy gminy oraz położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 218 biegnącą od północnej granicy gminy do miasta Wejherowo, część gminy Luzino położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 468 w powiecie wejherowskim,
- gminy Przdokowo, Żukowo w powiecie kartuskim,
- gminy Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Pszczółki, miasto Pruszcz Gdański, gmina wiejska Pruszcz Gdański, Kolbudy w powiecie gdańskim,
- miasto Tczew, część gminy wiejskiej Tczew położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę A1 w powiecie tczewskim,

w województwie świętokrzyskim:

- gminy Tarłów i Ożarów w powiecie opatowskim,
- gminy Dwikozy, Łoniów, Wilczyce, Zawichost, miasto Sandomierz, część gminy Obrazów położona na wschód od linii wyznaczonej przez ulicę Rolniczą w miejscowości Chwałki w powiecie sandomierskim,
- powiat starachowicki,

- gminy Bałtów, Kunów, część gminy Ćmielów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 755 w powiecie ostrowieckim,
 - gmina Osiek w powiecie staszowskim,
 - gminy Bliżyn, Suchedniów, Skarżysko Kościelne, miasto Skarżysko-Kamienna w powiecie skarżyskim,
 - część gminy Bodzentyn położona na północny-wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 751 w powiecie kieleckim,
 - gmina Gowarczów w powiecie koneckim,
- w województwie lubuskim:
- powiat gorzowski,
 - powiat miejski Gorzów Wielkopolski,
 - powiat żarski,
 - powiat słubicki,
 - powiat żagański,
 - powiat krośnieński,
 - powiat zielonogórski
 - powiat miejski Zielona Góra,
 - powiat nowosolski,
 - powiat sulęciński,
 - powiat międzyrzecki,
 - powiat świebodziński,
 - powiat wschowski,
 - powiat strzelecko – drezdenecki,
- w województwie dolnośląskim:
- powiat zgorzelecki,
 - powiat polkowicki,
 - powiat wołowski,
 - gmina Jezów Sudecki w powiecie karkonoskim,
 - powiat lubiński,
 - powiat średzki,
 - gmina Mściwojów, Wądroże Wielkie, miasto Jawor, część gminy Męcinka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Leszczyna - Stanisławów – Pomocne – Myślinów - Myślubórz w powiecie jaworskim,
 - powiat miejski Legnica,
 - powiat legnicki,
 - powiat trzebnicki,
 - powiat lubański,
 - powiat miejski Wrocław,

- gminy Czernica, Długołęka, Siechnice, Mietków, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, część gminy Żórawina położona na wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie wrocławskim,
 - gminy Jelcz - Laskowice, Oława z miastem Oława i część gminy Domaniów położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie oławskim,
 - gminy Bierutów, Dziadowa Kłoda, Twardogóra, miasto Oleśnica, część gminy wiejskiej Oleśnica położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr S8, część gminy Dobroszyce położona na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie oleśnickim,
 - powiat bolesławiecki,
 - powiat milicki,
 - powiat górowski,
 - powiat głogowski,
 - gmina Świerzawa, Wojcieszów, Zagrodno, część gminy Pielgrzymka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 364 do skrzyżowania z drogą w miejscowości Pielgrzymka łączącą miejscowości Wojcieszyn - Pielgrzymka - Proboszczów, a następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Pielgrzymka - Proboszczów - Sokołowiec, miasto Złotoryja, część gminy wiejskiej Złotoryja położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 364 biegnącą od zachodniej granicy gminy do granicy miasta Złotoryja oraz na północ od linii wyznaczonej od południowo-wschodniej granicy miasta Złotoryja, łączącej miejscowości Złotoryja - Leszczyna - Stanisławów w powiecie złotoryjskim,
 - powiat lwówecki,
 - powiat wałbrzyski,
 - powiat miejski Wałbrzych,
 - część powiatu świdnickiego niewymieniona w części I załącznika I,
- w województwie wielkopolskim:
- powiat wolsztyński,
 - powiat grodziski,
 - powiat kościański,
 - gminy Brodnica, Śrem, część gminy Dolsk położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 434 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 437, a następnie na zachód od drogi nr 437 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 434 do południowej granicy gminy w powiecie śremskim,
 - gmina Zaniemyśl w powiecie średzkim,
 - gminy Rychtal, Trzcinica w powiecie kępińskim,
 - część powiatu międzychodzkiego niewymieniona w części III załącznika I,
 - powiat nowotomyski,

- gminy Buk, Stęszew, Tarnowo Podgórne, Rokietnica, część gminy Kostrzyn położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S5, część gminy Kórnik niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Mosina niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Dopiewo niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Kleszczewo położona na wschód od linii wyznaczonej przez ulice Leśna – Kalinowa - Sportowa w miejscowości Tulce biegnącą od północnej do południowej granicy gminy oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S5 biegnącą od północnej granicy gminy do przecięcia z linią wyznaczoną przez drogę nr A2 i dalej na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr A2 biegnącą od tego przecięcia z drogą nr S5 do przecięcia z drogą nr 434, a następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 434 biegnącą od tego skrzyżowania do południowej granicy gminy w powiecie poznańskim,
- powiat rawicki,
- gmina Duszniki, część gminy Wronki niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Kaźmierz niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Pniewy niewymieniona w części III załącznika I w powiecie szamotulskim,
- część powiatu gostyńskiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gminy Kobylin, Zduny, Krotoszyn, miasto Sulmierzyce w powiecie krotoszyńskim,
- część gminy wiejskiej Ostrów Wielkopolski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sulisław – Łąkociny – Wierzbno w powiecie ostrowskim,
- powiat leszczyński,
- powiat miejski Leszno,
- gminy Krzyż Wielkopolski, Drawsko, Wieleń, część gminy Lubasz położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Połajewo niewymieniona w części III załącznika I w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim,

w województwie zachodniopomorskim:

- gminy Boleszkowice, Dębno w powiecie myśliborskim,
- gminy Cedynia, Chojna, Gryfino, Mieszkowice, Moryń, Widuchowa w powiecie gryfińskim,
- powiat policki,
- część powiatu miejskiego Szczecin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr A6,
- gmina Stepnica, część gminy Goleniów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr S3 i S6 w powiecie goleniowskim,
- część gminy Kalisz Pomorski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 175 w powiecie drawskim,
- część gminy Bierzwnik niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Drawno niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Choszczno niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Krzęcin niewymieniona w części III załącznika I, część gminy Recz niewymieniona w części III załącznika I w powiecie choszczeńskim,
- gminy Człopa, Tuczno, Mirosławiec, miasto Wałcz, część gminy wiejskiej Wałcz niewymieniona w części I załącznika I w powiecie wałeckim,

- gminy Dolice, Dobrzany, Ińsko, Suchań, część gminy Chociwel położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Mokrzyca – Karkowo, biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Karkowo – Chociwel, następnie na południe od drogi łączącej miejscowości Karkowo-Chociwel biegnącą od tego skrzyżowania do przecięcia z linią kolejową w miejscowości Chociwel (ul. Zachodnia), dalej na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od przecięcia z ul. Zachodnią w miejscowości Chociwel do południowej granicy gminy, część gminy Marianowo niewymieniona w części III, załącznika I w powiecie stargardzkim,

w województwie opolskim:

- gminy Brzeg, Lubsza, Lewin Brzeski, Olszanka, Skarbimierz, część gminy Grodków położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie brzeskim,
- gminy Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Popielów, Murów, Niemodlin, Tułowice, Turawa, Ozimek, część gminy Łubniany położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Świerkle – Masów, ulicę Leśną w miejscowości Masów oraz na północ od ulicy Kolanowskiej biegnącej do wschodniej granicy gminy w powiecie opolskim,
- gminy Kluczbork, Lasowice Wielkie, Wołczyn w powiecie kluczborskim,
- powiat namysłowski,
- gminy Dobrodzień, Olesno, Zębowice w powiecie oleskim
- gminy Kolonowskie, Jemielnica, Zawadzkie w powiecie strzeleckim,

w województwie śląskim:

- gminy Ciasna, Pawonków w powiecie lublinieckim,

8. **Słowakei**

Die folgenden Sperrzonen II in der Slowakei:

- the whole district of Gelnica,
- the whole district of Poprad
- the whole district of Spišská Nová Ves,
- the whole district of Levoča,
- the whole district of Kežmarok,
- the whole district of Michalovce,
- the whole district of Medzilaborce
- the whole district of Košice-okolie,
- the whole district of Rožnava,
- the whole city of Košice,
- the whole district of Sobrance,
- the whole district of Vranov nad Topľou,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Prešov,
- the whole district of Sabinov,
- the whole district of Svidník,

- the whole district of Stropkov,
- the whole district of Bardejov,
- the whole district of Stará Ľubovňa,
- the whole district of Revúca,
- the whole district of Rimavská Sobota,
- the whole district of Veľký Krtíš,
- the whole district of Lučenec,
- the whole district of Poltár,
- the whole district of Zvolen,
- the whole district of Detva,
- the whole district of Krupina,
- the whole district of Banská Štiavnica,
- the whole district of Žarnovica,
- the whole district of Banská Bystrica,
- the whole district of Brezno,
- the whole district of Liptovský Mikuláš,
- in the district of Ružomberok, municipalities of Ružomberok, Liptovská Štiavnica, Štiavnička, Ludrová, Sliače, Likavka, Martinček, Lisková, Turík, Ivachnová, Liptovská Teplá, Liptovský Michal, Bešeňová, Kalameny, Lúčky,
- the whole district of Trebišov,
- the whole district of Zlaté Moravce,
- in the district of Levice the municipality of Kozárovce, Kalná nad Hronom, Nový Tekov, Malé Kozmálovce, Veľké Kozmálovce, Tlmače, Rybník, Hronské Kosihy, Čajkov, Nová Dedina, Devičany, Bohunice, Pukanec, Uhliská, Hronské Kľačany, Starý Tekov, Podlužany, Horná Seč, Dolná Seč, Turá, Tekovský Hrádok, Vyšné nad Hronom, Žemliare, Starý Hrádok, Mýtne Ludany, Hontianska Vrbica, Zbrojníky, Jur nad Hronom, Šarovce, Beša, Jesenské, Ina, Lok, Horný Pial, Kukučínov, Bajka, Dolný Pial, Ondrejovce, Tekovské Lužany, Sazdice, Sikenica, Želiezovce, Plášťovce, Ipeľské Uľany, Nýrovce, Ipeľský Sokolec, Lontov, Kubáňovo, Dolné Semerovce, Vyškovce nad Ipľom, Hrkovce, Tupá, Horné Turovce, Veľké Turovce, Šahy, Hontianske Trstány, Hokovce, Domadice, Santovka, Bory, Brhlovce, Žembovce, Drženice, Bátovce, Pečenice, Jablonožce, Levice, Krškany, Demandice, Horné Semerovce, Slatina,
- the whole district Turčianske Teplice,
- the whole district Žiar nad Hronom,
- the whole district of Prievidza except municipalities included in part I,
- the whole district of Partizánske,
- in the district of Nitra, the municipalities of Pohranice, Hostová, Kolíňany, Malý Lapáš, Dolné Obdokovce, Čeladice, Veľký Lapáš, Babindol, Malé Chyndice, Golianovo, Klasov, Veľké Chyndice, Nová Ves nad Žitavou, Paňa, Vráble, Tajná, Lúčnica nad Žitavou, Žitavce, Melek, Telince, Čifáre, Horné Lefantovce, Dolné Lefantovce, Jeleneč,
- the whole district of Topoľčany,

- the whole district of Bánovce nad Bebravou except the municipalities included in part I,
- in the district of Trenčín, the municipalities of Svinná, Bobot, Hornáňy, Motešice, Petrova Lehota, Omšenie, Dolná Poruba,
- in the district of Ilava, the municipality of Zliechov
- in the district of Nové Zámky, the municipalities of Mužla, Obid, Nána, Štúrovo, Gbelce, Belá, Šarkan, Ľuba, Kamenný most, Nová Vieska, Kamenica nad Hronom, Bajtava, Leľa, Chľaba, Malá nad Hronom, Strekov,
- in the district of Komárno, the municipalities of Kravany nad Dunajom, Búč, Bátorove Kosihy, Moča, Radvaň nad Dunajom, Virt, Šrobárová, Mudroňovo, Modrany, Svätý Peter, Hurbanovo, Dulovce, Pribeta, Bajč, Patince, Iža, Chotín, Marcelová, Komárno, Martovce.

9. Italien

Die folgenden Sperrzonen II in Italien:

Piedmont Region:

- in the Province of Alessandria the following Municipalities: Alessandria, Tortona, Carbonara Scrivia, Frugarolo, Paderna, Spineto Scrivia, Castellazzo Bormida, Bosco Marengo, Castelospina, Casal Cermelli, Alice Bel Colle, Terzo, Bistagno, Cavatore, Castelnuovo Bormida, Cabella Ligure, Carrega Ligure, Francavilla Bisio, Carpeneto, Costa Vescovato, Grogardo, Orsara Bormida, Pasturana, Melazzo, Mornese, Ovada, Predosa, Lerma, Fraconalto, Rivalta Bormida, Fresonara, Malvicino, Ponzone, San Cristoforo, Sezzadio, Rocca Grimalda, Garbagna, Tassarolo, Mongiardino Ligure, Morsasco, Montaldo Bormida, Prasco, Montaldeo, Belforte Monferrato, Albera Ligure, Bosio, Cantalupo Ligure, Castelletto D'orba, Cartosio, Acqui Terme, Arquata Scrivia, Parodi Ligure, Ricaldone, Gavi, Cremolino, Brignano-Frascata, Novi Ligure, Molare, Cassinelle, Morbello, Avolasca, Carezzano, Basaluzzo, Dernice, Trisobbio, Strevi, Sant'Agata Fossili, Pareto, Visone, Voltaggio, Tagliolo Monferrato, Casaleggio Boiro, Capriata D'orba, Castellania Coppi, Carrosio, Cassine, Vignole Borbera, Serravalle Scrivia, Silvano D'orba, Villalvernia, Roccaforte Ligure, Rocchetta Ligure, Sardigliano, Stazzano, Borghetto Di Borbera, Grondona, Cassano Spinola, Montacuto, Gremiasco, San Sebastiano Curone, Fabbrica Curone, Spigno Monferrato, Montechiaro d'Acqui, Castelletto d'Erro, Ponti, Denice, Pozzolo Formigaro, Cerreto Grue, Casasco, Montegioco, Montemarzino, Momperone, Merana, Pozzol Groppo, Villaromagnano, Sarezzano, Monleale, Volpedo, Casalnoceto, Alluvioni Pivera, Alzano Scrivia, Bassignana, Berzano di Tortona, Castellar Guidobono, Castelnuovo Scrivia, Guazzora, Isola Sant'antonio, Molino dei Torti, Montecastello, Pecetto di Valenza, Pietra Marazzi, Pomaro Monferrato, Pontecurone, Rivarone, Sale, San Salvatore Monferrato, Valenza, Viguzzolo, Volpeglino, Gamalero, Bergamasco, Borgoratto Alessandrino, Carentino, Frascaro, Masio, Oviglio, Felizzano, Quattordio, Solero,
- in the province of Asti the following Municipalities: Moasca, Montaldo Scarampi, Castelnuovo Calcea, Calosso, Montegrosso d'Asti, Agliano Terme, Mombaldone, Castel Rocchero, Montabone, Sessame, Monastero Bormida, Roccaverano, Vesime, Cessole, Loazzolo, San Giorgio Scarampi, Olmo Gentile, Bubbio, Rocchetta Palafea, Cassinasco, Castel Boglione, Serole, Calamandrana, Castelletto Molina, Fontanile, Maranzana, Mombaruzzo, Quaranti, Bruno, Canelli, Castelnuovo Belbo, Cortiglione, Incisa Scapaccino, Nizza Monferrato, San Marzano Oliveto, Vaglio Serra, Belveglio, Castello di Annone, Cerro Tanaro, Mombercelli, Rocca d'Arazzo, Rocchetta Tanaro, Vinchio,
- In the Province of Cuneo, the following Municipalities: Castiglione Tinella, Cortemilia, Perletto, Pezzolo Valle Uzzone, Santo Stefano Belbo,

Liguria Region:

- in the province of Genova the following Municipalities: Bogliasco, Arenzano, Ceranesi, Ronco Scrivia, Mele, Isola del Cantone, Lumarzo, Genova, Masone, Serra Riccò, Campo Ligure, Mignanego, Busalla, Bargagli, Savignone, Torriglia, Rossiglione, Sant’Olcese, Valbrevenna, Sori, Tiglieto, Campomorone, Cogoleto, Pieve Ligure, Davagna, Casella, Montoggio, Crocefieschi, Vobbia, Fascia, Gorreto, Propata, Rondanina, Neirone, Montebruno, Uscio, Avegno, Recco, Tribogna, Moconesi, Favale Di Malvaro, Cicagna, Lorsica, Rapallo, Rezzoaglio, Fontanigorda, Rovegno, Coreglia Ligure, Mezzanego, Borzonasca, Orero, Ne, San Colombano Certenoli, Carasco, Santo Stefano D’aveto, Cogorno, Chiavari, Leivi, Camogli, Sestri Levante, Casarza Ligure, Lavagna, Zoagli, Santa Margherita Ligure, Portofino, Castiglione Chiavarese, Moneglia

- in the province of Savona the following Municipalities: Urbe, Sassello,

- In the Province of La Spezia the following Municipality: Varese Ligure, Maissana, Sesta Godano, Brugnato, Carro, Carrodano, Rocchetta di Vara, Zignago, Borghetto di Vara, Beverino, Calice al Cornoviglio, Deiva Marina, Framura

Lombardia Region:

- In the Province of Pavia the following Municipalities: Langosco, Ponte Nizza, Bagnaria, Brallo di Pregola, Menconico, Zavattarello, Romagnese, Varzi, Val di Nizza, Santa Margherita di Staffora, Cecima, Colli Verdi, Godiasco, Casei Gerola, Frascarolo, Gambarana, Mede, Suardi, Torre Beretti e Castellaro, Villa Biscossi, Rocca de’ Giorgi, Lomello, Montalto Pavese, Montesegale, Pieve del Cairo, Borgo Priolo, Bressana Bottarone, Barbianello, Ferrera Erbognone, Rivanazzano, Zinasco, Silvano Pietra, Torrazza Coste, Retorbido, Sannazzaro de’ Burgondi, Calvignano, Carbonara al Ticino, Cava Manara, Codevilla, Cervesina, Galliavola, Corvino San Quirico, Corana, Mornico Losana, Casatisma, Bastida Pancarana, Castelletto di Branduzzo, Borgoratto Mormorolo, Casteggio, Fortunago, Rocca Susella, Redavalle, Lungavilla, Robecco Pavese, Rabattone, Pinarolo Po, San Martino Siccomario, Pizzale, Torricella Verzate, Mezzana Bigli, Montebello della Battaglia, Oliva Gessi, Pieve Albignola, Pancarana, Pietra de’ Giorgi, Santa Giuletta, Verretto, Sommo, Voghera, Cornale e Bastida, Rea, Verrua Po, Montescano, Canneto Pavese, Casanova Lonati, Bosnasco, Santa Maria della Versa, Stradella, Lirio, Cigognola, Campospino, Castana, Broni, Golferenzo, Montù Beccaria, Montecalvo Versiggia, Zenevredo, Rovescala, San Damiano al Colle, Volpara,

— Emilia-Romagna Region:

- in the province of Piacenza, the following Municipalities: Vernasca, Ottone, Zerba, Cerignale, Corte Brugnatella, Ferriere, Agazzano, Bobbio, Coli, Farini, Pianello Val Tidone, Piozzano, Alta Val Tidone, Borgonovo Val Tidone, Castel San Giovanni, Gragnano Trebbiense, Morfasso, Rottofreno, Sarmato, Ziano Piacentino, Calendasco, Castell’Arquato, Alseno, Fiorenzuola D’Arda, Pontenure, Cadeo, Piacenza, Lugagnano Val d’Arda, Carpaneto Piacentino.

- In the Province of Parma, the following Municipalities: Sala Baganza, Fornovo di Taro, Terenzo, Collecchio, Solignano, Varano de’ Melegari, Noceto, Medesano, Felino, Salsomaggiore Terme, Pellegrino Parmense, Calestano, Bore, Tornolo, Bedonia, Compiano, Albareto, Bardi, Borgo Val di Taro, Varsi, Valmazzola, Berceto,

— Toscana Region:

- In the Province of Massa Carrara, the following Municipalities: Zeri, Pontremoli, Mulazzo, Filattiera, Tresana

- Calabria Region:
 - In Reggio Calabria Province the following Municipalities: Cardeto, Motta San Giovanni, Montebello Ionico, Sant'eufemia D'aspromonte, Sant'Alessio in Aspromonte, Sinopoli, San Roberto, San Lorenzo, San Procopio, Palmi, Melito di Porto Salvo, Laganadi, Calanna, Melicuccà, Santo Stefano in Aspromonte, Seminara, Reggio Calabria, Scilla, Condofuri, Bagaladi, Bagnara Calabria, Fiumara, Bova Marina, Villa San Giovanni, Campo Calabro, Roccaforte del Greco, Platì, Palizzi, Samo, Africo, Benestare, Brancaleone, Ardore, Bianco, Careri, Casignana, Staiti, Scido, Delianuova, Ciminà, Cosoleto, Ferruzzano, Bruzzano Zeffirio, Bova, Bovalino, Caraffa del Bianco, San Luca, Molochio, Roghudi, Oppido Mamertina, Santa Cristina d'Aspromonte, Varapodio, Terranova Sappo Minulio, Sant'Agata del Bianco.
- In Basilicata Region:
 - In Potenza Province the following Municipalities: Moliterno, Lagonegro, Grumento Nova, Paterno, Tramutola,
- In Campania Region:
 - In Salerno Province the following Municipalities: Sassano, Casaletto Spartano, Montesano sulla Marcellana, Casalbuono, Buonabitacolo, Sanza, Padula, Caselle in Pittari, Rofrano, Torre Orsaia, Alfano, Morigerati, Roccafortissima (solo enclave), Tortorella (solo enclave).

10. Tschechien

Die folgenden Sperrzonen II in Tschechien:

Liberecký kraj:

- v okrese Liberec katastrální území obcí Andělská Hora u Chrastavy, Arnoltice u Bulovky, Hajniště pod Smrkem, Nové Město pod Smrkem, Dětrichovec, Bulovka, Horní Řasnice, Dlouhý Most, Dolní Hanychov, Dolní Pertoltice, Doubí u Liberce, Františkov u Liberce, Hluboká u Liberce, Horní Hanychov, Horní Růžodol, Horní Suchá u Liberce, Krásný Les u Frýdlantu, Jindřichovice pod Smrkem, Horní Pertoltice, Dolní Řasnice, Raspenava, Dolní Oldřiš, Ludvíkov pod Smrkem, Lázně Libverda, Háj u Habartic, Habartice u Frýdlantu, Kunratice u Frýdlantu, Víška u Frýdlantu, Poustka u Frýdlantu, Višňová u Frýdlantu, Předlánce, Černousy, Boleslav, Ves, Andělka, Frýdlant, Srbská, Hejnice, Bílý Potok pod Smrkem, Horní Vítkov, Dolní Vítkov, Václavice u Hrádku nad Nisou, Mníšek u Liberce, Mlýnice, Nová Ves u Chrastavy, Dolní Chrastava, Horní Chrastava, Chrastava I, Chrastava II, Oldřichov v Hájích, Albrechtice u Frýdlantu, Dětrichov u Frýdlantu, Heřmanice u Frýdlantu, Kristiánov, Polesí u Rynoltic, Loučná, Hrádek nad Nisou, Bílý Kostel nad Nisou, Petrovice v Lužických horách, Rynoltice, Grabštejn, Lvová, Janovice v Podještědí, Janův Důl u Liberce, Javorník u Českého Dubu, Javorník u Dlouhého Mostu, Jeřmanice, Jítrava, Donín u Hrádku nad Nisou, Oldřichov na Hranicích, Karlínky, Kněžice v Lužických horách, Kryštofovo Údolí, Křižany, Chotyně, Dolní Suchá u Chotyně, Dolní Sedlo, Fojtka, Kateřinky u Liberce, Krásná Studánka, Kunratice u Liberce, Liberec, Machnín, Minkovice, Nové Pavlovice, Novina u Liberce, Ostašov u Liberce, Panenská Hůrka, Pilínkov, Proseč pod Ještědem, Radčice u Krásné Studánky, Rašovka, Rochlice u Liberce, Rudolfov, Ruprechtice, Růžodol I, Staré Pavlovice, Starý Harcov, Stráž nad Nisou, Svárov u Liberce, Světlá pod Ještědem, Šimonovice, Vesec u Liberce, Vratislavice nad Nisou, Zdislava, Žibřidice,
- v okrese Jablonec nad Nisou katastrální území obcí Albrechtice v Jizerských horách, Antonínov, Bedřichov u Jablonce nad Nisou, Desná I, Desná III, Dolní Maxov, Horní Maxov, Hranická nad Nisou, Jablonec nad Nisou, Jablonecké Paseky, Janov nad Nisou, Jindřichov nad Nisou, Jiřetín pod Bukovou, Jizerka, Josefův Důl u Jablonce nad Nisou, Karlov u Josefova Dolu, Loučná nad Nisou, Lučany nad Nisou, Lukášov, Mšeno nad Nisou, Polubný, Proseč nad Nisou, Rádlo, Rýnovice, Smržovka, Tanvald.

11. Griechenland

Die folgenden Sperrzonen II in Griechenland:

- in the regional unit of Serres:
 - the community departments of Ligaria and Sisamia (Visaltia Municipality),
 - the municipal departments of Neo Souli, Chryso, Neos Skopos and the community departments of Agio Pnevma, Emmanouil Pappas, Metalla, Pentapoli, Toumba, Valtotopi, Mesokomi, Monovrisi, Neochori Serron, Paralimni and Psychiko (Emmanouil Pappas Municipality),
 - the community departments of Melenikitsi, Nea Tiroloi, Palaiokastro and Skotousa (Irakleia Municipality),
 - the municipal departments of Mitrousi, Lefkonas, Serres, Skoutari and the community departments of Kala Dendra, Christos, Elaionas, Eptamila, Oinoussa, Agia Eleni, Adelfiko, Vamvakousa, Kato Kamila, Kouvouklia, Koumaria, Konstantinato, Peponia, Ano Vrontou, Ano Kamila, Monoklisia and community department of Orini (Serres Municipality),
 - part of the municipal department of Sidirokastro and the community departments of Agkistro, Vamvakofito, Achladochori and Kapnofito (Sintiki Municipality),
- in the regional unit of Drama:
 - the community departments of Vathitopos, Granitis, Dasoto, Exohi, Katafito, Kato Vrontou, Ochiro and Perithorio (Kato Nevrokopi Municipality),
 - the community departments of Tholo, Adriani, Ano Pixari, Nikiforos, Platania, Platanovrisi, Ptelea Platania, Ipsili Rachi, Paranesti and Sili (Paranesti Municipality),
 - the municipal departments of Drama, Xiropotamos and Choritsi, the community department of Skaloti, Nikotsara, Kalifito, Kalos Agros, Koudounia, Livadero, Makriplagio, Maurovato, Mikrochorio, Monastiraki, Milopotamos and part of the community department of Sidironero (Drama Municipality),
 - the municipal departments of Agios Athanasios, Doxato, Kirgia and Kalampaki, the community departments of Agora, Kefalari, Pigadia, Agia Paraskevi, Kalamonas, Nerofrakto and Ftelia (Doxato Municipality),
 - the municipal departments of Petrousi and Prosotsani, the community departments of Anthochori, Grameni, Kali Vrisi, Kalithea, Kokinogia, Mikropoli, Panorama, Pirgi, Charitomeni, Argiroupoli, Mavrolefki, Megalokampos, Mikrokampos, Perichora, Sitagroï and Fotolivós (Prosotsani Municipality).
- in the regional unit of Kavala:
 - the community departments of Limnes and Polinero (Kavala Municipality),
 - the community departments of Agios Kosmas, Dipotamos, Disvato, Elafochori, Kechrokampos, Lekani, Makrichori, Platamonas, Avramilia, Gerontas, Dialektos, Zarkadia, Xeria and Paradisos (Nestos Municipality).
- in the regional unit of Xanthi:
 - the municipal department of Evmiros, the community departments of Gerakas, Dafnonas, Kariofito, Komnina, Neochori, Paschalia and Stavroupoli (Xanthi Municipality),
 - the community department of Oreó (Miki Municipality)
 - the municipal department of Toxotes and the community departments of Galani (Topiros Municipality)

- in the regional unit of Kilkis:
 - the municipal departments of Axioupoli, Goumenissa, Polykastro, Evropos and the community departments of Gorgopi, Idomeni, Plagies, Rizia, Fanos, Grivas, Karpi, Pentalofofos, Stathis, Filiria, Mesia, Polypetro, Toumpa, Aspro, Vafiochori, Iriniko, Evzoni, Korona, Limnotopos, Mikro Dasos, Pefkodasos, Pontoirakleia, Skra, Kastaneri and Livadia (Peonia Municipality),
 - the community departments of Akritas, Vaptistis, Kastanies, Kristoni, Megali Vrissi, Mesiano, Chorigi, Iliolousto and Megali Sterna (Kilkis Municipality),
- in the regional unit of Kastoria:
 - the community departments of Vissinea, Macrochori, Kleisoura, Vasileiada and Melas (Kastoria Municipality),
- in the regional unit of Kozani:
 - the community departments of Olympiada, Perdikkas, Galateia, Drosero and Fufas (Eordaia Municipality),
- in the regional unit of Florina:
 - the community departments of Aetos, Agios Panteleimonas, Kelli, Kleidi, Xino Nero, Petres, Nymfeo, Agraphidies, Pedino, Valtонера, Rodonas, Vegora, Levea, Filotas, Asprogeia, Sklithro, Limnochori, Lechovo, Anargiri, Variko, Fanos and municipal department of Amyntaio (Amyntaio Municipality),
 - the community departments of Vatochori, Krystallopigi, Kottas, Agios Achillios, Agios Germanos, Antartiko, Vrontero, Kallithea, Karies, Lemos, Lefkonas, Mikrolimni, Pissoderi, Plati, Prasino and Psarades (Prespes Municipality),
 - the community departments of Agia Paraskevi, Akritas, Ano Kalliniki, Ano Kleines, Ethniko, Kato Kalliniki, Kato Kleines, Kladorrachi, Kratero, Marini, Mesokampos, Mesochori, Neos Kafkasos, Niki, Paroreio, Polyplatanos, Achlada, Vevi, Itea, Lofoi, Meliti, Neochoraki, Palaistra, Papagiannis, Sitaria, Skopos, Tripotamos, Agios Vartholomaios, Ammochori, Ano Idroussa, Atrapos, Kolchiki, Leptokaries, Perasma, Polipotamos, Triantafyllia, Tropaiouchos, Idroussa, Flampouro, Alona, Armenochori, Korifi, Mesonisi, Proti, Skopia, Trivouno, Drosopigi and municipal department of Florina (Florina Municipality),
- in the regional unit of Pella:
 - the community departments of Aloros, Apsalos, Voreino, Garefi, Dorothea, Loutraki, Lykostomo, Megaplatanos, Xifiani, Orma, Piperies, Polikarpi, Promachi, Sarakinoi, Sosandra, Tsaki, Archagellos, Exaplatanos, Theodoraki, Thiriopetra, Ida, Konstantia, Milea, Neromili, Notia, Periklia, Filoteia, Foustani, Chrisi and municipal department of Aridea (Almopia Municipality),
 - the community departments of Agios Athanasios, Arnissa, Panagitsa, Perea, Agras, Vrita, Karydia, Mesimeri, Nisi, Platani, Rizari, Sotiras and municipal department of Edessa (Edessa Municipality),
 - the community departments of Ampelies, Melissi, Agios Loukas, Esovalta, Axos, Aravissos, Achladchori, Lakka, Paleos Milotopos, Plagiari, Agios Georgios, Drosero, Kariotissa, Liparo, Palefito, Trifilli and the municipal departments of Giannitsa, Milotopos and Galatades (Pella Municipality),
 - the community departments of Anidro, Kalli, Kallipoli, Kranea, Mandalos, Profitis Ilias, Arseni, Aspro, Dafni, Kalivia, Lipochori, Mavrovouni, Nea Zoi, Petrea, Rizo, Sevastiana and municipal departments of Skidra (Skidra Municipality).

TEIL III

1. **Italien**

Die folgenden Sperrzonen III in Italien:

Lombardia Region:

- In the Province of Lodi the following Municipalities: Marudo, Salerano sul Lambro, Casaletto Lodigiano, Castiraga Vidardo, Lodi Vecchio, Sant'angelo Lodigiano, Valera Fratta, Caselle Lurani, Orio Litta, Borghetto Lodigiano, Pieve Fissiraga, Graffignana, Villanova del Sillaro, Borgo San Giovanni, Brembio, Casalpusterleno, Cavenago D'adda, Cornegliano Laudense, Livraga, Lodi, Mairago, Massalengo, Montanaso Lombardo, Ospedaletto Lodigiano, Ossago Lodigiano, San Martino In Strada, Secugnago, Sordio, Tavazzano con Villavesco, Boffalora D'adda, Casalmaiocco, Cervignano D'adda, Galgagnano, Mulazzano, Corte Palasio
- In the Province of Milan the following Municipalities: Pieve Emanuele, Buccinasco, Lacchiarella, Rozzano, Trezzano sul Naviglio, Basiglio, Assago, Vernate, Inveruno, Abbiategrasso, Mesero, Rosate, Turbigo, Magenta, Robecchetto con Induno, Noviglio, Motta Visconti, Besate, Gaggiano, Morimondo, Bernate Ticino, Boffalora sopra Ticino, Robecco sul Naviglio, Zibido San Giacomo, Calvignasco, Cuggiono, Vermezzo con Zelo, Marcallo con Casone, Ozzero, Binasco, Bubbiano, Casarile, Gudo Visconti, San Zenone al Lambro, Locate di Triulzi, Carpiano, Melegnano, Cerro al Lambro, San Colombano al Lambro, Castano Primo, Arconate, Nosate, Buscate, Opera, San Giuliano Milanese,
- In the Province of Pavia, the following Municipalities: Confienza, Langosco, Palestro, Robbio, Rosasco, Giussago, Certosa di Pavia, Zerbolò, Rognano, San Giorgio di Lomellina, Marcignago, Ceretto Lomellina, Cernago, Mortara, Castello d'Agogna, Casorate Primo, Cozzo, Gambolò, Borgo San Siro, Bereguardo, Cilavegna, Olevano di Lomellina, Valle Lomellina, Trivulzio, Vellezzo Bellini, Gravellona Lomellina, Vigevano, Zeme, Tromello, Cassolnovo, Trovo, Semiana, Sant'Angelo Lomellina, Torre d'Isola, Vellezzo Lomellina, Nicorvo, Parona, Albonese, Battuda, Castelnuovo, Cura Carpignano, Copiano, Gerenzago, Torrevecchia Pia, Zeccone, Pavia, Marzano, Villanterio, Maghero, Albuzzano, Landriano, Torre d'Arese, Sant'Alessio con Vialone, Siziano, Vidigulfo, Vistarino, San Genesio ed Uniti, Borgarello, Bornasco, Filighera, Ceranova, Roncaro, Bascapè, Lardirago, Zerbo, Corteolona e Genzone, Inverno e Monteleone, Pieve Porto Morone, Santa Cristina e Bissone, Badia Pavese, Costa de' Nobili, Monticelli Pavese, San Zenone al Po, Chignolo Po, Miradolo Terme, Alagna, Dorno, Scaldasole, Villanova d'Ardenghi, Gropello Cairoli, Valeggio, Garlasco, Ottobiano, Valle Salimbene, Travacò Siccomario, Mezzanino, Linarolo, Belgioioso, Torre De' Negri, Arena Po, Portalbera, San Cipriano Po, Spessa, Albaredo Arnaboldi, Cerreto Lomellina, Sartirana Lomellina, Candia Lomellina, Breme.

Piedmont Region:

- In the Province of Novara, the following Municipalities: Casalbeltrame, Casalino, Casalvolone, Cerano, Galliate, Trecate, Romentino, Sozzago, Borgolavezzaro, Tornaco, Terdobbiate, Garbagna Novarese, Cameri, Granozzo con Monticello, Nibbiola, Novara, Vespolate, Vinzaglio, Barengo, Bellinzago Novarese, Biandrate, Briona, Caltignaga, Carpignano Sesia, Casaleggio Novara, Castellazzo Novarese, Cavaglietto, Cavaglio d'Agogna, Fara Novarese, Landiona, Mandello Vitta, Momo, Oleggio, Recetto, San Nazzaro Sesia, San Pietro Mosezzo, Sillavengo, Sizzano, Vaprio d'Agogna, Vicolungo,
- In the Province of Vercelli, the following Municipalities: Asigliano Vercellese, Borgo Vercelli, Caresana, Caresanablot, Pezzana, Prarolo, Strippiana, Villata, Trino, Lignana, Sali Vercellese, Quinto Vercellese, Olcenengo, Crova, Desana, Tronzano Vercellese, Ronsecco, San Germano Vercellese, Salasco, Casanova Elvo, Tricerro, Oldenico, Rive, Pertengo, Costanzana, Collobiano, Bianzè, Santhià, Vercelli, Albano Vercellese, Arborio, Formigliana, Ghislarengo, Greggio, Villarboit, Motta De' Conti.
- In the Province of Alessandria, the following Municipalities: Villanova monferrato, Valmacca, Ticineto, Terruggia, Pomaro Monferrato, Occimiano, Mirabello Monferrato, Giarole, Frassineto Po, Casale Monferrato, Bozzole, Borgo San Martino.

Emilia – Romagna Region:

- In the Province of Piacenza, the following Municipalities: Ponte Dell'Olio, Gropparello, Gazzola, Travo, Gossolengo, Bettola, Rivergaro, Podenzano, Vigolzone, San Giorgio Piacentino.

2. Polen

Die folgenden Sperrzonen III in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Kisielice, część gminy wiejskiej Łława położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 521 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łława oraz na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 536 biegnącą od południowej granicy miasta Łława do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Dziarnówko – Smolniki – Radomno i dalej na północny – zachód od linii wyznaczonej przez tę drogę, część miasta Łława położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 521 biegnącą od północnej granicy miasta do skrzyżowania z drogą nr 16, następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 16 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 521 do granicy miasta Łława oraz na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od granicy miasta Łława do przecięcia z linią wyznaczoną przez ulicę Lubawską i drogę nr 536 i dalej na południe od tej linii i drogi nr 536 biegnącej do południowej granicy miasta, część gminy Susz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Gałdowo – Jakubowo Kisielickie – Krzywicz – Bałszyce - Jawty Wielkie - Pólko w powiecie iławskim,
- gmina Biskupiec, część gminy Kurzętnik położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Nowe Miasto Lubawskie – Marzęcice – Małe Bałówki – Tereszewo – Szafarnia – Strzemiuszczek, część gminy wiejskiej Nowe Miasto Lubawskie położona na zachód od linii wyznaczonej przez rzekę Drwęca w powiecie nowomiejskim,

w województwie pomorskim:

- część gminy Prabuty położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jawty Wielkie – Trumiejki – Klasztorzek, część gminy Gardeja położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Trumiejki – Jaromierz – Rozajny Małe – Rozajny – Cygany – Gardeja do skrzyżowania z drogą nr 55, dalej na wschód od drogi nr 55 do skrzyżowania z ulicą Dworcową w miejscowości Gardeja i na wschód od tej ulicy w powiecie kwidzyńskim,

w województwie kujawsko - pomorskim:

- gmina Łasin, część gminy Gruta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Nowa Góra – Piotrowo – Podgórze – Orle – Słup do skrzyżowania z drogą nr 538, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od tego skrzyżowania do wschodniej granicy gminy, część gminy Świecie nad Osą położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od zachodniej granicy gminy i łączącą miejscowości Przesławice – Mędrzyce – Szarnoś – Lisnowo do skrzyżowania z drogą nr 538, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 538 biegnącej od tego skrzyżowania do północnej granicy gminy, część gminy Rogóźno położona na wschód od linii wyznaczonej przez ciek wodny biegnący od północnej granicy gminy w Parku Krajobrazowym Góry Łosiowe biegnącej do przecięcia z linią kolejową, następnie na południowy – wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową do przecięcia z drogą nr 535, a następnie na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 535 biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 16, następnie na północ od drogi nr 16 od skrzyżowania z drogą nr 535 do przecięcia z rzeką Osa i dalej na wschód od rzeki Osa w powiecie grudziądzkim,

w województwie wielkopolskim:

- powiat obornicki,

- gminy: Obrzycko z miastem Obrzycko, Ostroróg, Szamotuły, część gminy Kaźmierz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Przybroda - Chlewiska - Kaźmierz, w miejscowości Kaźmierz na północ od linii wyznaczonej przez ulicę Marii Konopnickiej, Jana Pawła II, Dworcową do skrzyżowania z ul. Nowowiejska w miejscowości Nowa Wieś, następnie na zachód od ulic Nowowiejskiej, Miecki, Kaźmierskiej do skrzyżowania z drogą nr 92, następnie na północ od drogi nr 92 biegnącej do zachodniej granicy gminy, część gminy Pniewy położona na wschód od linii wyznaczonych przez: drogę łączącą miejscowości: Podrzewie - Lubosinek - Przystanki, następnie ciek wodny biegnący do Jeziora Lubosińskiego Małego, dalej na wschód od zachodniej linii brzegowej jezior: Jezioro Lubosińskie Małe, Jezioro Lubosińskie Duże, Jezioro Buszewskie i na północ od linii wyznaczonych przez: ciek wodny biegnący na zachód od Jeziora Buszewskiego - kompleks bagienny - drogą nr 187 biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 116, następnie na wschód od drogi 116 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 187 do przecięcia z rzeką Oszczenica, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Oszczenica do zachodniej granicy gminy, miasto Wronki i część gminy Wronki położona na południe od linii wyznaczonych przez drogi: nr 182 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 150, następnie nr 150 biegnącą od skrzyżowania z droga nr 182 do granicy miasta Wronki i na wschód od linii wyznaczonej przez drogi: nr 182 biegnącą od granicy miasta Wronki do skrzyżowania z drogą 186 łączącą miejscowości Ćmachowo-Wróblewo - Łucjanowo i dalej nr 186 do południowej granicy gminy w powiecie szamotulskim,
- część gminy Chrzypsko Wielkie położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości: Głuchowo - Orle Młyn - Orle Wielkie - do południowej granicy gminy w powiecie międzychodzkiem,
- gminy Budzyń i Chodzież z miastem Chodzież w powiecie chodzieskim,
- część gminy Połajewo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jędrzejewo - Młynkowo - Tarnówko - Chraplewo, część gminy wiejskiej Czarnków położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Kruszew- Sarbia - Gębice - Hutka - Huta - Komorzewo - Jędrzejewo oraz na północny - wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Radolin - Walkowice z przeprawą propomową Trzcianka Walkowice - Romanowo Górne - Kruszewo, część gminy Trzcianka położona na południowy - wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 180 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Wapniarnia Pierwsza - Biała - Radolin - Walkowice i na południowy - wschód od tej linii w powiecie czarnkowsko - trzcianeckim,
- gmina Kaczory, Ujście i miasto Piła w powiecie pilskim,
- gminy Czerwonak, Murowana Goślina, Suchy Las, Swarzędz, Pobiedziska, Komorniki, miasto Luboń, miasto Puszczykowo, część gminy Kórnik położona na północny - zachód od linii wyznaczonej przez ulicę Szkolna - Żernicka - Akacyjowa-Zbożowa - Malwowa - Szkolna w miejscowości Robakowo, biegnącą od północnej granicy gminy do przecięcia z linią kolejową, następnie na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od przecięcia z ul. Szkolną do skrzyżowania z drogą nr 434 i dalej na północny - zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 434 biegnącą od przecięcia z linią kolejową do skrzyżowania z drogą nr 431 i dalej na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 431 do zachodniej granicy gminy, część gminy Kleszczewo położona na zachód od linii wyznaczonej przez ulicę Leśna - Kalinowa - Sportowa w miejscowości Tulce biegnącą od północnej do południowej granicy gminy, część gminy Mosina położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 431, część gminy Dopiewo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S 11 w powiecie poznańskim,
- powiat miejski Poznań,
- gminy Kiszkowo, Kłecko, Łubowo w powiecie gnieźnieńskim,
- gmina Skoki, część gminy wiejskiej Wągrowiec niewymieniona w części I załącznika I w powiecie wągrowieckim

w województwie lubelskim:

- gminy Hrubieszów z miastem Hrubieszów, Trzuszczany, Uchanie, Werbkowice w powiecie hrubieszowskim,
- gmina Grabowiec w powiecie zamojskim,
- gmina Białopole w powiecie chełmskim,

w województwie zachodniopomorskim:

- gminy Banie, Stare Czarnowo, Trzcińsko-Zdrój w powiecie gryfińskim,
- gmina Maszewo, część gminy Goleniów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr S3 i S6, część gminy Osina położona na południe od linii kolejowej biegnącej od wschodniej do zachodniej granicy gminy w powiecie goleniowskim,
- gminy Kobylanka, Stara Dąbrowa, Stargard, miasto Stargard, część gminy Marianowo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od południowej granicy gminy i łączącą miejscowości Barzkowice - Marianowo - Trąbki do skrzyżowania z drogą nr 20, następnie na zachód od linii wyznaczonej przez rzeki Krępa i Krępiel biegnącej od przecięcia z drogą nr 20 do zachodniej granicy gminy w miejscowości Kępy w powiecie stargardzkim,
- gminy Bielice, Kozielice, Lipiany, Pyrzyce, Warnice w powiecie pyrzyckim,
- gmina Myślibórz w powiecie myśliborskim,
- część powiatu miejskiego Szczecin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr A6.
- część gminy Choszczno położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 151 biegnącą od północnej granicy gminy do przecięcia z linią kolejową, a następnie na wschód od linii kolejowej biegnącej od przecięcia z drogą nr 151 do południowej granicy gminy, część gminy Krzęcin położona na północny wschód od linii kolejowej, część gminy Bierzwnik położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od zachodniej granicy gminy i łączącą miejscowości Chłopowo - Rębusz - Przykuna - Starzyce - Bierzwnik, następnie na północ od drogi nr 160 biegnącej od miejscowości Bierzwnik do miejscowości Płoszkowo, dalej na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 160 i łączącą miejscowości Płoszkowo - Przeczno - Breń - Słwin do wschodniej granicy gminy, część gminy Drawno położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 10 biegnącą od zachodniej granicy gminy do miejscowości Żółwino, a następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 10 i łączącą miejscowości Żółwino - Święciechów - Pszczewko - Drawno - Podegrodzie - Barnimie - Konotop - Międzybórz - Bogdanka - Zatom - Ostrowiec do południowej granicy gminy, część gminy Recz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 10 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 151, następnie na wschód od drogi nr 151 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 10 do południowej granicy gminy w powiecie choszczeńskim

3. Rumänien

Die folgenden Sperrzonen III in Rumänien:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- Judeţul Bistriţa Năsăud,

- Județul Brăila,
- Județul Buzău,
- Județul Călărași,
- Județul Dâmbovița,
- Județul Galați,
- Județul Giurgiu,
- Județul Ialomița,
- Județul Ilfov,
- Județul Prahova,
- Județul Sălaj,
- Județul Suceava
- Județul Vaslui,
- Județul Vrancea,
- Județul Teleorman,
- Județul Mehedinți,
- Județul Gorj,
- Județul Argeș,
- Județul Olt,
- Județul Dolj,
- Județul Arad,
- Județul Timiș,
- Județul Covasna,
- Județul Brașov,
- Județul Botoșani,
- Județul Vâlcea,
- Județul Iași,
- Județul Hunedoara,
- Județul Alba,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin,
- Județul Neamț,
- Județul Harghita,
- Județul Mureș,
- Județul Cluj,
- Județul Maramureș.

4. **Deutschland**

Die folgenden Sperrzonen III in Deutschland:

Bundesland Hessen:

- Landkreis Groß-Gerau:
 - Stadt Gernsheim,
 - Gemeinde Biebesheim am Rhein,
 - Gemeinde Stockstadt am Rhein,
 - Teile der Stadt Riedstadt,
- Landkreis Bergstraße:
 - Gemeinde Groß-Rohrheim,
 - Stadt Zwingenberg,
 - Stadt Bensheim,
 - Gemeinde Einhausen,
 - Gemeinde Biblis,
 - Stadt Lorsch, Teile der Stadt Lampertheim,
 - Stadt Bürstadt,
 - Teile der Stadt Heppenheim,
 - Teile der Gemeinde Lautertal,
- Landkreis Darmstadt-Dieburg:
 - Gemeinde Alsbach-Hähnlein,
 - Gemeinde Bickenbach,
 - Teile der Stadt Griesheim,
 - Teile der Gemeinde Mühlthal,
 - Stadt Pfungstadt,
 - Teile der Gemeinde Seeheim-Jugenheim,
- Stadt Darmstadt:
 - Teile des Stadtteils Eberstadt,
 - Teile des Stadtteils Darmstadt-West,

Bundesland Rheinland-Pfalz:

- Landkreis Alzey-Worms:
 - Gemeinde Eich,
 - Gemeinde Gimbsheim,
 - Gemeinde Hamm am Rhein,
 - Gemeinde Mettenheim östlich der B 9,
 - Stadt Worms mit den Ortsteilen Rheindürkheim östlich der B 9 und Ibersheim.

5. **Griechenland**

Die folgenden Sperrzonen III in Griechenland:

- in the regional unit of Drama
 - the municipal department of Kato Nevrokopi and the community departments of Achladea, Mikrokleisoura, Pagoneri, Potamoi, Volakas, Lefkogeia, Mikromilea and Chrysokefalo (Kato Nevrokopi Municipality),
 - part of the community department of Sidironero (Drama Municipality),
- in the regional unit of Serres:
 - the community departments of Irakleia, Valtero, Dasochori, Karperi, Koimisi, Lithotopos, Limnochori, Pontismeno, Chrysochorafa, Ammoudia, Gefiroudi, Triada, Cheimarus, Zeugolatio, Kalokastro, Livadochori and Strimoniko (Irakleia Municipality),
 - the municipal departments of Kerkini, Neo Petritsi and the community department of Kamaroto, Anatoli, Livadia, Makrynitsa, Neochori Sintikis, Platanakia, Kastanousi, Rodopoli, Ano Poroia, Kato Poroia, Akritochori, Vyroneia, Megalochori, Mandraki, Strymonochori, Charopo, Chortero and Gonimo, part of the municipal department of Sidirokastro Promahonas (Sintiki Municipality),
 - the community departments of Anagennisi, Vamvakia and Provatas (Serres Municipality),
 - the municipal departments of Nigrita, Terpni and the community departments of Ampeloi, Vergi, Dimitritsi, Nikokleia, Triantafilia, Agios Dimitrios, Aidonochori, Eukarpia, Ivira, Mavrothalasa, Tragilos, Achinos, Dafni, Zervochori, Lefkotopos, Patrikios, Sitochori, Choumniko, Agia Paraskevi, Anthi, Therma, Flampouro and Kastanochori (Visaltia Municipality),
 - the community department of Nea Kerdilia (Amfipoli Municipality),
- in the regional unit of Kilikis:
 - the municipal departments of Kilikis and the community departments of Kampani, Mandres, Nea Santa, Chrisopetra, Vathi, Agios Markos, Pontokerasea, Drosato, Amaranta, Antigoneia, Gerakario, Kokkinia, Tripotamos, Fyska, Myriofyto, Kentriko, Mouries, Agia Paraskevi, Stathmos Mourion, Kato Theodoraki, Melanthio, Anavrito, Elliniko, Eptalofos, Eukarpia, Theodosia, Isoma, Koiladi, Koronouda, Lipsidrio, Stavrochori, Plagia, Cherso and Terpillios (Kilikis Municipality),
- in the regional unit of Thessaloniki:
 - the municipal departments of Sochos, Assiros, part of Langadas and the community departments of Krithia, Exalofos, Lofiskos, Irakleio, Chrisavgi, Vertiskos, Ossa, Karteres, Lahanas, Leukochori, Nikopoli, Xilopoli, Krioneri, Askos (Langadas Municipality),
 - the municipal departments of Asprovalta, Vrasna, Nea Apolonia, Stauros and the community departments of Arethousa, Mavrouda, Skepasto, Stefanina, Melisourgos, Peristeronas, Nimfopetra, Profitis, Apolonia, Modi, Nea Maditos, Ano Stauros, Volvi, and Philadelphia (Volvi Municipality),
 - the municipal department of Eleftherio-Kordelio (Kordelio-Evosmos Municipality),
 - the municipal department of Drimos (Oreokastro Municipality)
- in the regional unit of Chalkidiki:
 - the municipal departments of Arnaia and the community departments of Varvara, Neochori, Palaiochori, Stanos, Olimpiada and Stagira (Aristotelis Municipality),

— the community departments of Krimni and Marathousa (Poligiros Municipality).

6. **Kroatien**

Die folgenden Sperrzonen III in Kroatien:

Vukovarsko srijemska županija:

- općina Drenovci
- općina Gunja
- općina Privlaka
- općina Babina Greda
- grad Županja
- grad Otok
- grad Vinkovci
- općina Vrbanja
- općina Nijemci
- općina Bošnjaci
- općina Cerna
- općina Štitar
- općina Gradište
- općina Stari Jankovci
- općina Andrijaševci
- općina Tompojevci
- općina Bogdanovci
- općina Vođinci
- općina Nuštar
- općina Ivankovo
- općina Tovarnik
- općina Jarmina
- općina Stari Mikanovci
- općina Markušica
- općina Borovo
- općina Lovas
- općina Negoslavci
- grad Ilok
- grad Vukovar
- općina Tordinci
- općina Trpinja

Brodsko-posavska županija

- općina Sikirevci
- općina Gundinci
- općina Slavonski Šamac
- općina Velika Kopanica
- općina Oprisavci
- općina Vrpolje

Osječko-baranjska županija

- općina Semeljci
 - općina Viškovci
 - općina Strizivojna
 - općina Vuka
 - grad Đakovo
 - općina Gorjani
 - općina Šodolovci
 - općina Vladislavci
 - općina Antunovac, naselje Ivanovac
 - općina Ernestinovo
 - općina Punitovci
 - općina Satnica Đakovačka, naselje Satnica Đakovačka
 - općina Čepin
 - općina Podgorač, naselja Poganovci i Budimci“
-



2025/90057

24.1.2025

Berichtigung der Verordnung (EU) 2024/1745 des Rates vom 24. Juni 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren

(Amtsblatt der Europäischen Union L, 2024/1745, 24. Juni 2024)

1. Seite 7, Erwägungsgrund 36 Satz 1:

Anstatt: „Mit dem Beschluss (GASP) 2024/1744 wird klargestellt, dass der Schutz vor Haftung, der Wirtschaftsteilnehmern aus der Union gewährt wird, wenn sie nicht wussten und keinen begründeten Verdacht hatten, dass sie mit ihren Handlungen gegen restriktive Maßnahmen der Union verstoßen würden, nicht geltend gemacht werden kann, wenn die Wirtschaftsteilnehmer aus der Union die Sorgfaltspflichten nicht angemessen erfüllt haben.“

muss es heißen: „Es sollte klargestellt werden, dass der Schutz vor Haftung, der Wirtschaftsteilnehmern aus der Union gewährt wird, wenn sie nicht wussten und keinen begründeten Verdacht hatten, dass sie mit ihren Handlungen gegen restriktive Maßnahmen der Union verstoßen würden, nicht geltend gemacht werden kann, wenn die Wirtschaftsteilnehmer aus der Union die Sorgfaltspflichten nicht angemessen erfüllt haben.“

2. Seite 24, Artikel 1 Nummer 27, neuer Artikel 12g Absatz 2 Buchstabe a:

Anstatt: „a) die Erfüllung von Verträgen, die in Anhang CL aufgeführte Güter der KN-Codes 8457 10, 8458 11, 8458 91, 8459 61 und 8466 93 betreffen.“

muss es heißen: „a) die Erfüllung von Verträgen, die in Anhang XL aufgeführte Güter der KN-Codes 8457 10, 8458 11, 8458 91, 8459 61 und 8466 93 betreffen.“



Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2281 der Kommission vom 16. Dezember 2021 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 792/2012 hinsichtlich der Aufnahme eines neuen Herkunftscodes für Pflanzen aus unterstützter Erzeugung und entsprechender Änderungen

(Amtsblatt der Europäischen Union L 473 vom 30. Dezember 2021)

Seite 136, Anhang II zur Ersetzung von Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 792/2012, Anweisungen und Erläuterungen zu Formblatt Nr. 1 Original, Nummer 9, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“

Seite 138, Anhang II zur Ersetzung von Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 792/2012, Anweisungen und Erläuterungen zu Formblatt Nr. 2 Kopie für den Einführer, Nummer 9, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“



Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 792/2012 der Kommission vom 23. August 2012 mit Bestimmungen für die Gestaltung der Genehmigungen, Bescheinigungen und sonstigen Dokumente gemäß der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates zum Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 865/2006 der Kommission

(Amtsblatt der Europäischen Union L 242 vom 7. September 2012)

Seite 17, Anhang I, Anweisungen und Erläuterungen zu Formblatt Nr. 1 Original, Nummer 13, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“

Seite 20, Anhang I, Anweisungen und Erläuterungen zu Formblatt Nr. 2 Kopie für den Inhaber, Nummer 13, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“

Seite 23, Anhang I, Anweisungen und Erläuterungen zu Formblatt Nr. 3 Kopie zur Rücksendung an die ausstellende Vollzugsbehörde, Nummer 13, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“

Seite 27, Anhang I, Anweisungen und Erläuterungen zu den Formblättern Nr. 4 Kopie für die ausstellende Vollzugsbehörde und Nr. 5 Antrag, Nummer 13, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“

Seite 41, Anhang V, Anweisungen und Erläuterungen zu Formblatt Nr. 1 Original, Nummer 9, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“

Seite 44, Anhang V, Anweisungen und Erläuterungen zu den Formblättern Nr. 2 Kopie für die ausstellende Vollzugsbehörde und Nr. 3 Antrag, Nummer 9, Fußnote 1 zu Codes I und O:

Anstatt: „⁽¹⁾ Nur anzugeben, wenn ein anderer Code zur Angabe der Herkunft verwendet wird.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Nur in Verbindung mit einem anderen Code zur Angabe der Herkunft zu verwenden.“



2025/90062

24.1.2025

**Berichtigung der Verordnung (EU) 2025/37 des Europäischen Parlaments und des Rates vom
19. Dezember 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/881 im Hinblick auf verwaltete
Sicherheitsdienste**

(Amtsblatt der Europäischen Union L, 2025/37, 15. Januar 2025)

Auf Seite 12, im Anhang:

Anstatt: „Zu diesem Rechtsakt wurde eine Erklärung abgegeben, die in ABl. C, C/2025/307, 15.1.2025,
ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/307/oj> zu finden ist.“

muss es heißen: „Zu diesem Rechtsakt wurde eine Erklärung abgegeben, die in ABl. C, C/2025/309, 15.1.2025,
ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/309/oj>, zu finden ist.“



2025/90063

24.1.2025

Berichtigung der Verordnung (EU) 2025/38 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 über Maßnahmen zur Stärkung der Solidarität und der Kapazitäten in der Union für die Erkennung von, Vorsorge für und Bewältigung von Cyberbedrohungen und Sicherheitsvorfällen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/694 (Cybersolidaritätsverordnung)

(Amtsblatt der Europäischen Union L, 2025/38, 15. Januar 2025)

Seite 34, Anhang:

Anstatt: „Zu diesem Rechtsakt wurde eine Erklärung abgegeben, die in ABl. C, C/2025/308, 15.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/308/oj>, zu finden ist.“

muss es heißen: „Zu diesem Rechtsakt wurde eine Erklärung abgegeben, die in ABl. C, C/2025/310, 15.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/310/oj>, zu finden ist.“



2025/90066

24.1.2025

Berichtigung des Beschlusses (EU) 2024/1876 des Rates vom 20. Juni 2024 über die Unterzeichnung — im Namen der Union — und die vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Ukraine zur Änderung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Ukraine über die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr vom 29. Juni 2022

(Amtsblatt der Europäischen Union L 1876 vom 2. Juli 2024)

1. Seite 1, Erwägungsgrund 4

Anstatt: „(4) Angesichts der außergewöhnlichen und einzigartigen Umstände, die die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens erfordern, und im Einklang mit den Verträgen ist es angemessen, dass die Union die entsprechende geteilte Zuständigkeit, die ihr die Verträge gewähren, zeitweilig ausübt. Jede Auswirkung dieses Beschlusses auf die Zuständigkeitsaufteilung zwischen der Union und den Mitgliedstaaten sollte zeitlich streng begrenzt sein. Die von der Union auf der Grundlage dieses Beschlusses und des Abkommens ausgeübte Zuständigkeit sollte daher nur während der Geltungsdauer des Abkommens ausgeübt werden. Dementsprechend wird die so ausgeübte geteilte Zuständigkeit von der Union nicht mehr ausgeübt, sobald das Abkommen nicht mehr gilt. Unbeschadet anderer Maßnahmen der Union und vorbehaltlich der Befolgung dieser Maßnahmen der Union wird diese Zuständigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) danach wieder von den Mitgliedstaaten ausgeübt. Außerdem wird daran erinnert, dass sich gemäß dem dem Vertrag über die Europäische Union und dem AEUV beigefügten Protokoll über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit die Ausübung der Zuständigkeit der Union in diesem Beschluss nur auf die durch diesen Beschluss und das Abkommen geregelten Elemente und nicht auf den gesamten Bereich erstreckt. Die Ausübung der Zuständigkeit der Union durch diesen Beschluss berührt nicht die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten in Bezug auf laufende oder künftige Verhandlungen über völkerrechtliche Übereinkünfte mit anderen Drittländern in diesem Bereich oder deren Unterzeichnung oder deren Abschluss.“

muss es heißen: „(4) Angesichts der außergewöhnlichen und einzigartigen Umstände, die die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Änderungsabkommens erfordern, und im Einklang mit den Verträgen ist es angemessen, dass die Union die entsprechende geteilte Zuständigkeit, die ihr die Verträge gewähren, zeitweilig ausübt. Jede Auswirkung dieses Beschlusses auf die Zuständigkeitsaufteilung zwischen der Union und den Mitgliedstaaten sollte zeitlich streng begrenzt sein. Die von der Union auf der Grundlage dieses Beschlusses und des Abkommens ausgeübte Zuständigkeit sollte daher nur während der Geltungsdauer des Abkommens ausgeübt werden. Dementsprechend wird die so ausgeübte geteilte Zuständigkeit von der Union nicht mehr ausgeübt, sobald das Abkommen nicht mehr gilt. Unbeschadet anderer Maßnahmen der Union und vorbehaltlich der Befolgung dieser Maßnahmen der Union wird diese Zuständigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) danach wieder von den Mitgliedstaaten ausgeübt. Außerdem wird daran erinnert, dass sich gemäß dem dem Vertrag über die Europäische Union und dem AEUV beigefügten Protokoll über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit die Ausübung der Zuständigkeit der Union in diesem Beschluss nur auf die durch diesen Beschluss und das Abkommen geregelten Elemente und nicht auf den gesamten Bereich erstreckt. Die Ausübung der Zuständigkeit der Union durch diesen Beschluss berührt nicht die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten in Bezug auf laufende oder künftige Verhandlungen über völkerrechtliche Übereinkünfte mit anderen Drittländern in diesem Bereich oder deren Unterzeichnung oder deren Abschluss.“

2. Seite 2, Erwägungsgrund 10

Anstatt: „(10) Im Einklang mit den Verträgen sollte die Kommission die Unterzeichnung des Abkommens — vorbehaltlich seines Abschlusses — sicherstellen —“,

muss es heißen: „(10) Im Einklang mit den Verträgen sollte die Kommission die Unterzeichnung des Änderungsabkommens — vorbehaltlich seines Abschlusses — sicherstellen —“.