Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1540

7.7.2026

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2026/1540 DER KOMMISSION

vom 6. Juli 2026

zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren neuer Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger (im Folgenden „Reifen“) mit Ursprung in der Volksrepublik China

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union ([1]) (im Folgenden „Grundverordnung“) gehörenden Ländern, insbesondere auf Artikel 7,

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Einleitung

(1) Am 21. Mai 2025 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 5 der Grundverordnung eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren neuer Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land“ oder „China“ oder „VR China“) ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([2]) (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).

(2) Die Kommission leitete die Untersuchung infolge eines Antrags ein, den die Coalition Against Unfair Tyre Imports (Bündnis gegen unfaire Reifeneinfuhren, im Folgenden „Antragsteller“) am 7. April 2025 eingereicht hatte. Er wurde im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung im Namen des Wirtschaftszweigs der Union für Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen gestellt. Die mit dem Antrag vorgelegten Beweise für das Vorliegen von Dumping und für eine dadurch verursachte bedeutende Schädigung rechtfertigten die Einleitung einer Untersuchung.

1.2. Zollamtliche Erfassung

(3) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/1538 der Kommission (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) ([3]) veranlasste die Kommission die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware.

1.3. Interessierte Parteien

(4) In der Einleitungsbekanntmachung forderte die Kommission interessierte Parteien auf, mit ihr Kontakt aufzunehmen und bei der Untersuchung mitzuarbeiten. Ferner unterrichtete die Kommission gezielt die Antragsteller, andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die chinesischen Behörden, des Weiteren die ihr bekannten Einführer, Lieferanten und Verwender, Händler sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.

(5) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.

([1]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

([2]) Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren neuer Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2025/1538 der Kommission vom 25. Juli 2025 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren neuer Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj.

(6) Es fanden Anhörungen mit 4M Pro&Invest Sp. z o.o. (im Folgenden „4M Pro&Invest“), einem unabhängigen Händler der untersuchten Ware, mit der Coalition of passenger cars and light lorries Importers (Bündnis der Einführer von Personenkraftwagen und leichten Lastkraftwagen, im Folgenden „Coalition of PC-LL Importers“) als Vertretung zweier unabhängiger Einführer der untersuchten Ware sowie mit Deldo Autobanden NV (im Folgenden „Deldo“) und Interpneu Handelsgesellschaft mbH (im Folgenden „Interpneu“) statt.

1.4. **Ersuchen um Anonymität**

(7) Mehrere Unionshersteller (Antragsteller oder Unterstützer des Antrags) beantragten für die gesamte Untersuchung Anonymität, da die Gefahr erheblicher negativer Auswirkungen in Form von Vergeltungsmaßnahmen bestehe. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Parteien triftige Gründe im Sinne des Artikels 19 Absatz 1 der Grundverordnung anführten, und gewährte diesen Unternehmen die vertrauliche Behandlung ihrer Identität.

(8) Andere Unionshersteller, die sich meldeten, beantragten keine Anonymität. Angesichts der Gefahr, dass die Unionshersteller, denen Anonymität gewährt worden war, durch Rückschlüsse identifiziert werden könnten, musste die Anonymität jedoch auf diejenigen Unionshersteller ausgedehnt werden, die sich gemeldet, aber keine Anonymität beantragt hatten.

1.5. **Stellungnahmen zur Einleitung der Untersuchung**

(9) Zahlreiche Parteien nahmen zum Antrag und zur Einleitung des Verfahrens Stellung.

(10) Zwei unabhängige Einführer, nämlich Deldo und Interpneu, brachten vor, dass die allgemein einsehbare Fassung des Antrags zu stark geschwärzt sei und es den Parteien nicht ermögliche, die von den Antragstellern behauptete Schädigung umfassend zu beurteilen. In diesem Zusammenhang forderten sie, dass die allgemein einsehbare Fassung des Antrags neben den Indizes auch Spannen sowie den prozentualen Anteil an den Gesamtverkäufen und -gewinnen in der EU je Klasse enthalten sollte. Die Organisation China Rubber Industry Association (Chinesischer Verband der Kautschukindustrie, im Folgenden „CRIA“) führte an, dass sie aufgrund der übermäßigen vertraulichen Behandlung der Daten des Wirtschaftszweigs der Union, insbesondere der Makroindikatoren (Produktion, Verkäufe und Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union), ihre Verteidigungsrechte nicht in vollem Umfang ausüben könne.

(11) Der CRIA, Deldo, Interpneu sowie der ausführende Hersteller Giti Tyre Fujian Company Ltd. (im Folgenden „GITI Group“) bestritten, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Antrag hinreichend nachgewiesen worden sei. Diese interessierten Parteien brachten vor, dass in den Klassen 1 und 2 keine Schädigung vorliege, da die meisten Indikatoren – etwa Verkaufsmengen, Marktanteil und Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union – am Ende des Untersuchungszeitraums stabil geblieben seien oder sich sogar verbessert hätten. Da es praktisch keine Einfuhren von Waren der Klassen 1 und 2 aus China gegeben habe, brachten diese vier interessierten Parteien außerdem vor, dass eine etwaige Schädigung nicht durch die Einfuhren aus der VR China verursacht worden sein könne.

(12) Der CRIA und die GITI Group führten ferner an, dass zwischen den Klassen keine Austauschbarkeit/kein Wettbewerb bestehe und die Einfuhren aus der VR China der Klasse 3 daher keinen Abwärtspreisdruck auf die höheren Klassen ausübten.

(13) Was die in der nichtvertraulichen Fassung des Antrags verfügbaren Informationen betrifft, so war die Kommission der Ansicht, dass die indexierten Zahlen die Entwicklung der auf vertraulicher Basis bereitgestellten Daten widerspiegelten und somit das Kriterium einer aussagekräftigen Zusammenfassung erfüllten. Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass der Antrag Beweise sowohl für eine Schädigung als auch für die Schadensursache enthielt, die hinreichend waren, um eine Untersuchung für die drei Klassen einzuleiten. In diesem Zusammenhang ging aus dem Antrag hervor, dass die Produktionsmenge der Antragsteller, ihre Kapazität und Kapazitätsauslastung sowie die Menge ihrer Verkäufe an unabhängige Abnehmer in jeder Klasse rückläufig waren, wobei Klasse 3 den stärksten Rückgang aufwies. Obschon die Verkaufspreise stiegen, lag dieser Anstieg unter der Steigerungsrate der Herstellkosten, sodass die Rentabilität in allen drei Klassen zurückging. Darüber hinaus wurde im Antrag auch nachgewiesen, dass diese erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Antragsteller mit einem deutlichen Anstieg der Mengen der Einfuhren aus der VR China zusammenfiel, deren Preise sowohl in Bezug auf die vollständige Warendefinition als auch speziell in Bezug auf Klasse 3, auf die sich der Großteil der Einfuhren aus der VR China konzentrierte, unter den Preisen der Antragsteller lagen. Im Antrag wurde zudem erläutert, wie es zu einem Wettbewerb zwischen den Klassen kam und inwiefern die oberen Klassen von den Einfuhren und Preisen der unteren Klassen beeinflusst wurden. Diese Beweise wurden in der Einleitungsphase als ausreichend angesehen und durch die Untersuchung weitgehend bestätigt. Die Einwände wurden deshalb zurückgewiesen.

(14) Darüber hinaus nahmen der CRIA, Deldo, Interpneu, die Hankook Group und die GITI Group noch zu verschiedenen Schadensindikatoren, zum Fehlen einer Schadensursache und zum Unionsinteresse Stellung. Diese Stellungnahmen werden in den Abschnitten 4.6, 5 bzw. 7 ausführlich behandelt.

1.6. **Stichprobenverfahren**

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

Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

(16) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete die Stichprobe auf der Grundlage der Repräsentativität der Produktionsmenge in der Union für jedes Marktsegment (Klassen 1, 2 und 3) im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie für die geografischen Standorte. Diese Stichprobe umfasste drei Unionshersteller. Auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entfielen mehr als 14,5 % der geschätzten Gesamtproduktionsmengen der gleichartigen Ware in der Union. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen.

(17) Es gingen keine Stellungnahmen ein, sodass die vorläufige Stichprobe bestätigt wurde. Die Stichprobe war repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union.

Bildung einer Stichprobe der unabhängigen Einführer

(18) 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.

(19) Vier unabhängige Einführer (Deldo, Delticon, AG (im Folgenden „Decticon"), Interpneu und 4M Pro&Invest) legten die angeforderten Informationen vor und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe aus zwei unabhängigen Einführern (Deldo und Delticon), und zwar auf der Grundlage der größten Einfuhrmengen der betroffenen Ware. Alle der Kommission bekannten betroffenen Einführer wurden nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung zur Stichprobenauswahl konsultiert.

(20) Ein ausführender Hersteller, nämlich Triangle Tyre Co., Ltd. (im Folgenden „Triangle Tyre"), und 4M Pro&Invest, übermittelten Stellungnahmen zur vorgeschlagenen Stichprobe. Beide Parteien brachten vor, dass die beiden in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen für die breitere Gruppe der Einführer nicht repräsentativ seien, da es sich bei beiden um große Einführer handele, die mit relativ niedrigeren Gewinnspannen arbeiteten, da sie von einer stärkeren Verhandlungsposition und Größenvorteilen profitieren könnten. Zudem machten bei beiden Unternehmen Eigenmarken einen wichtigen Teil ihres Umsatzportfolios aus. Triangle führte auch an, dass die Stichprobe nicht repräsentativ sei, da einer der Einführer in erster Linie ein Online-Händler sei. 4M Pro&Invest brachte ferner vor, dass beide Einführer in Westeuropa, im Euro-Währungsgebiet, ansässig seien und daher die wirtschaftliche Realität des vielfältigen Unionsmarkts nicht angemessen widerspiegelten. Überdies hätte 4M Pro&Invest nach eigenen Angaben in die Stichprobe einbezogen werden müssen, da es sich um ein kleines und mittleres Unternehmen aus Osteuropa handele, das an Einfuhren von „Nischenreifen" beteiligt sei.

(21) In Bezug auf diese Vorbringen vertrat die Kommission die Auffassung, dass sie nur aus dem verfügbaren Pool unabhängiger Einführer, die eine Stichprobenantwort übermittelt hatten, eine Stichprobe auswählen konnte; diese waren alle (mit Ausnahme von 4M Pro&Invest) recht ähnlich, d. h. es handelte sich um große Einführer mit einem breiten Warenportfolio einschließlich Eigenmarken, die in Westeuropa tätig sind. Die beiden Einführer mit den größten Einfuhrmengen wurden in die Stichprobe einbezogen, da sie mengenmäßig als am repräsentativsten angesehen wurden. Was den Antrag von 4M Pro&Invest auf Einbeziehung in die Stichprobe betrifft, so war die Kommission der Meinung, dass angesichts des spezifischen Warenportfolios dieses Unternehmens, das fast ausschließlich aus „Nischenreifen" besteht, sowie der insgesamt sehr begrenzten Einfuhrmenge (die im Jahr 2024 weniger als 0,01 % der Mengen der Einfuhren aus der VR China entsprach) seine Einbeziehung die Repräsentativität der Stichprobe nicht wesentlich verbessern würde und ohnehin keine nennenswerten Auswirkungen (Gewichtung) auf die Feststellungen zu den unabhängigen Einführern hätte.

(22) Nachdem Delticon mitgeteilt hatte, dass es den Fragebogen nicht beantworten werde, teilte die Kommission den Parteien ihren Beschluss mit, diesen Einführer durch den in Bezug auf die Einfuhrmengen nächstgrößten Einführer, nämlich Interpneu, zu ersetzen. Anschließend teilten sowohl Deldo als auch Interpneu der Kommission mit, dass sie den Fragebogen nicht beantworten würden.

(23) Wie in Erwägungsgrund 21 erwähnt, wurde 4M Pro&Invest nicht als repräsentativer Einführer angesehen. Daher forderte die Kommission das Unternehmen nicht auf, den Fragebogen zu beantworten.

Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller

(24) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle ausführenden Hersteller in der VR China um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der Volksrepublik China bei der Europäischen Union, gegebenenfalls andere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten.

(25) Insgesamt 51 ausführende Hersteller bzw. Herstellergruppen im betroffenen Land übermittelten die angeforderten Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe mit zwei Gruppen auf der Grundlage der größten repräsentativen Menge der Ausfuhren in die Union, die in der verfügbaren Zeit angemessen untersucht werden konnte. Alle bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die Behörden des betroffenen Landes wurden nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung zur Stichprobenauswahl konsultiert.

(26) Die Stichprobe umfasste die Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd („Shandong Yongsheng“) und die Hankook Group, auf die nach den im Rahmen der Stichprobenauswahl erhaltenen Informationen 21,7 % der geschätzten Gesamtausfuhrmenge von Reifen aus der Volksrepublik China in die Union im Untersuchungszeitraum entfielen. Stellungnahmen zur Stichprobe gingen vom Antragsteller, d. h. dem CRIA, sowie von sechs ausführenden Herstellern oder Gruppen ausführender Hersteller ein, nämlich von Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. und Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. (im Folgenden „Cheng Shin Group“), der GITI Group, der Hankook Group sowie von Kumho Tire Co., Inc. (im Folgenden „Kumho“), Qingdao Nexen Tire Corporation (im Folgenden „Nexen“) und Triangle Tyre.

(27) Die interessierten Parteien äußerten sich hauptsächlich zur Repräsentativität der Stichprobe im Hinblick auf die Aufteilung des Markts in verschiedene Segmente ([4]) („Klassen“), und fünf nicht in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller bzw. Gruppen ausführender Hersteller beantragten, dass sie in die Stichprobe einbezogen werden bzw. dass ihnen eine individuelle Ermittlung zuteilwird.

(28) Der Antragsteller brachte vor, dass mehr als 90 % der Einfuhren aus der VR China in die Union auf Reifen der Klasse 3 (Segment der preisgünstigen Reifen) entfielen und dass nur weniger als 10 % Reifen der Klasse 1 oder 2 seien, die von der Hankook Group hergestellt würden ([5]). Da die Gewichtung von Hankook in der Stichprobe zwischen 50 % und 60 % liege, seien die Einfuhren in den Klassen 1 oder 2 somit überrepräsentiert, weshalb die Stichprobe im Hinblick auf die Marktsegmente und den Durchschnittspreis nicht repräsentativ für die Gesamteinfuhren aus China sei. Der Antragsteller führte weiter an, dass gemäß dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Fliesen-Zentrum die festgestellten mittleren Einfuhrpreise je Produkttyp so nahe wie möglich am Mittelwert der Einfuhren der betroffenen Ware in die Union liegen müssten und dass die Einfuhren den Preisdruck, der auf der Unionsindustrie lastet, möglichst genau abbilden sollten ([6]). Er brachte vor, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die Schadens- und die Dumpingspanne auf der Grundlage der derzeitigen Stichprobe nicht beseitigt würde. Er beantragte, die Hankook Group aus der Stichprobe zu streichen und durch einen anderen Hersteller zu ersetzen. Des Weiteren wies der Antragsteller darauf hin, dass die von Shandong Yongsheng übermittelten Daten zu Einfuhrmenge, Produktion und Inlandsverkäufen möglicherweise nicht korrekt seien; sollte dies der Fall sein, sollte die Kommission das Unternehmen aus der Stichprobe ausschließen.

([4]) Siehe Abschnitt 2.4.1 zur Segmentierung des Unionsmarkts.
([5]) Die Untersuchung ergab, dass die Reifen der Hankook Group den Klassen 2 und 3 zuzuordnen sind (siehe Abschnitt 2.4.2).
([6]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. September 2015 (Vorabentscheidungsersuchen), Fliesen-Zentrum Deutschland/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, Rn. 88.

(29) Der CRIA brachte vor, dass angesichts der Vielfalt der von den chinesischen Herstellern hergestellten und ausgeführten Reifen, der unterschiedlichen Absatzkanäle und der Marktsegmentierung eine Stichprobe von lediglich zwei Unternehmen von 56 chinesischen ausführenden Herstellern, die Stichprobenformulare eingereicht hatten, nicht repräsentativ sei. Er führte aus, dass eine Stichprobe, auf die nur 21,7 % der gesamten Ausfuhrmenge entfielen, für die Lage der chinesischen ausführenden Hersteller nicht ausreichend repräsentativ sei und dass die Kommission die Stichprobe um zwei Unternehmen erweitern sollte. Die Kommission habe genügend Zeit gehabt, um die Stichprobe zu erweitern; außerdem sollte sie auch die Anträge auf Ermittlung einer individuellen Dumpingspanne prüfen und annehmen.

(30) Die Cheng Shin Group vertrat die Auffassung, dass eine Stichprobe, auf die 21,7 % der geschätzten Gesamtausfuhrmenge entfielen, zu klein, unverhältnismäßig und für die Einfuhren aus der VR China in die Union nicht repräsentativ sei. Ihrer Ansicht nach würde die Einbeziehung der Cheng Shin Group in dieser Phase des Verfahrens – als ausreichend Zeit und personelle Kapazitäten zur Verfügung gestanden hätten, um ein weiteres Unternehmen zu untersuchen – die Repräsentativität der Stichprobe erhöhen. Im Gegensatz zu den meisten chinesischen Herstellern i) produziere sie unter ihren eigenen Marken (Maxxis und CST), ii) beliefere sie den Erstausrüstermarkt, einschließlich Unternehmen wie BMW, Volkswagen und PSA, iii) investiere sie beträchtliche Mittel in Forschung und Entwicklung (FuE) und iv) beziehe sie den Naturkautschuk und synthetischen Kautschuk direkt aus Quellen außerhalb Chinas, sodass ihre Produktionsinputs nicht von Verzerrungen beeinflusst würden. Die Cheng Shin Group brachte ferner vor, dass ihre Einbeziehung in die Stichprobe die Segmentabdeckung verbessern würde, da sie Reifen herstelle, die allgemein als zu einem höherklassigen Segment gehörend anerkannt seien.

(31) Die GITI Group vertrat die Auffassung, dass sie als einer der größten, wenn nicht sogar der größte Klasse-2-Hersteller in China in die Stichprobe der ausführenden Hersteller hätte einbezogen werden müssen. Sie beliefere sowohl Segmente des Erstausrüstermarkts als auch des „Aftermarket“ (Ersatzmarkts), beziehe einen erheblichen Teil ihres Inputmaterials von internationalen Märkten, halte die Vorschriften zur Entwaldung ein und habe bereits bei einer Untersuchung zu bestimmten Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren ([7]) mitgearbeitet, was dazu beitrage, die derzeitige Verwaltung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für die Kommission zu minimieren. Die GITI Group verwies ebenfalls auf die Rechtssache Fliesen-Zentrum und argumentierte, dass die Kommission eine Stichprobe auswählen sollte, mit der sichergestellt wird, dass die durchschnittlichen Einfuhrpreise für jeden Warentyp so nahe wie möglich am tatsächlichen Durchschnitt liegen, und dass im vorliegen Fall die Stichprobe keine Unternehmen der Klasse 2 enthalte. Sie verwies auch auf die Untersuchung zu Solarpaneelen ([8]), bei der die Kommission ausdrücklich die größten Hersteller jedes Typs der betroffenen Ware und Biodiesel in die Stichprobe der Ausführer einbezogen habe, sowie auf die Untersuchung zu Biodiesel ([9]), bei der die Kommission ein zusätzliches Unternehmen einbezogen habe, um die Repräsentativität der Einfuhren aus der VR China gegenüber dem Warenmix des Wirtschaftszweigs der Union zu verbessern und den Vergleich zwischen den Einfuhr- und den Unionspreisen zu erleichtern. Die GITI Group brachte ferner vor, dass die Kommission durch den Ausschluss von Unternehmen der Klasse 2 keine Preisunterbietung und Zielpreisunterbietung je Marktsegment feststellen könne, und da rund 25 % des Wirtschaftszweigs der Union zur Klasse 2 gehörten, würde jede Feststellung zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union und zu den Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China grundlegend untergraben.

(32) Die Hankook Group war der Auffassung, dass die Stichprobe die Marktsegmentierung gebührend widerspiegele. Sie widersprach dem Vorbringen des Antragstellers, dass sie aus der Stichprobe ausgeschlossen werden sollte. Die Grundverordnung verlange, dass die Stichprobe in ihrer Gesamtheit die wirtschaftlichen und geschäftlichen Verhältnisse der ausführenden Hersteller widerspiegelt, nicht aber, dass jedes einzelne Unternehmen die Marktrealität der Ausführer von PC-LL-Reifen aus China genau abbildet. Daher würde die Marktrealität durch die Einbeziehung der Hankook Group in die Stichprobe akkurat wiedergegeben. Zweitens hielt es die Hankook Group

([7]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1239/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Fotovoltaikmodulen aus kristallinem Silicium und Schlüsselkomponenten davon (Zellen) mit Ursprung in oder versandt aus der Volksrepublik China (ABl. L 325 vom 5.12.2013, S. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), Erwägungsgrund 12.

([9]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/2163 der Kommission vom 14. August 2024 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), Erwägungsgrund 14.

in Bezug darauf, dass die Warendefinition die Klassen 1, 2 und 3 umfasste, für gerechtfertigt, dass die Kommission Hersteller auswählte, die Reifen in anderen Segmenten als Klasse 3 verkauften, da die Warendefinition andernfalls auf Klasse 3 beschränkt gewesen wäre. Drittens wies die Hankook Group darauf hin, dass Kumho und die GITI Group Reifen der Klasse 2 in die Union ausführten und der Anteil von Klasse 2 daher mehr als 20 % der Gesamteinfuhren ausmache. Darüber hinaus brachte die Hankook Group vor, dass die Feststellung des Gerichts in der Rechtssache Fliesen-Zentrum, wonach die Stichprobe „den Preisdruck, der auf der Unionsindustrie lastet, möglichst genau abbilden" sollte, nicht bedeute, dass – wie vom Antragsteller behauptet – nur die Unternehmen mit den niedrigsten Preisen ausgewählt werden sollten, denn durch den Ausschluss höherer Preise würde der Preisdruck künstlich erhöht. Daher brachte die Hankook Group vor, dass sie in der Stichprobe verbleiben sollte.

(33) Kumho führte an, dass die Stichprobe weder die größte repräsentative Ausfuhrmenge darstelle, die in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte, noch die Merkmale des Reifenmarkts, der fragmentiert sei. Die Stichprobe müsse insbesondere den Marktsegmenten (Klassen) und den Preisunterschieden Rechnung tragen. Kumho wies darauf hin, dass bei der Untersuchung zu bestimmten Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren 37 % der Ausfuhren auf die Stichprobe entfielen. Das Unternehmen vertrat ferner die Auffassung, dass der Anteil der Einfuhren der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller von 21,7 % zu hoch angesetzt sein könnte, da die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ihre Ausfuhren möglicherweise aufgebläht hätten. Unter Bezugnahme auf das Urteil in der Rechtssache Fliesen-Zentrum argumentierte Kumho, dass die endgültige Stichprobe Einfuhren zu Preisen umfassen sollte, die die durchschnittlichen Einfuhrpreise widerspiegelten. Daher sollte die Stichprobe erweitert werden, um den Marktgegebenheiten Rechnung zu tragen und den Antidumpingzoll für „alle anderen" genau zu ermitteln. Kumho vertrat ferner die Auffassung, dass es ein geeignetes Unternehmen sei, das in die Stichprobe für Klasse 2 einbezogen werden sollte, da sich seine Preispolitik sowohl von der der Hankook Group als auch von der von Shandong Yongsheng unterscheide. Das Unternehmen war der Ansicht, dass seine Einbeziehung in die Stichprobe die Repräsentativität erhöhen und angesichts seiner einfachen Unternehmensstruktur keinen zusätzlichen Aufwand mit sich bringen würde.

(34) Nexen brachte vor, dass die vorgeschlagene Stichprobe die Aufteilung des Markts in Klassen nicht ausreichend widerspiegele und dass zwischen den Segmenten erhebliche Unterschiede hinsichtlich Produktentwicklung, Herstellungsverfahren, Qualitätskontrolle, Marketingstrategien und Preisen bestünden. Das Unternehmen argumentierte, es solle in die Stichprobe einbezogen werden, da es zu den 20 weltweit führenden Reifenherstellern gehöre und sowohl den Erstausrüster- als auch den Ersatzmarkt bediene. Außerdem sei das Unternehmen Mitglied der ‚European Tyre and Rubber Manufacturers Association' (Europäischer Verband der Reifen- und Kautschukhersteller, im Folgenden „ETRMA") und verfüge über Produktionsstätten in der Union und habe daher keinen Anreiz, dem Unionsinteresse zuwiderzuhandeln; vielmehr überprüfe das Unternehmen regelmäßig seine Preisstrategie, um sicherzustellen, dass es weder zu Marktverzerrungen noch zu Dumping kommt.

(35) Triangle Tyre brachte vor, dass jedes der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen über ein anderes Geschäftsmodell verfüge und dass die Kommission in anderen Untersuchungen drei Unternehmen in die Stichprobe einbezogen habe. Ferner handele es sich bei dem Markt für die betroffene Ware um einen einzigartigen Markt mit verschiedenen Marktsegmenten (Klassen), und da sich das Geschäftsmodell von Triangle Tyre von dem der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen unterscheide und um die Repräsentativität der Stichprobe zu erhöhen, führte das Unternehmen an, dass es in die Stichprobe einbezogen werden sollte.

(36) Die Kommission hat alle Stellungnahmen der verschiedenen Parteien geprüft.

(37) Erstens wies die Kommission erneut darauf hin, dass – wie den Parteien im Vermerk vom 3. Juni 2025 mitgeteilt – das Kriterium für die Auswahl der Stichprobe der Umfang der Ausfuhren in die Union war. Durch die Bildung einer Stichprobe mit den beiden Unternehmen mit den größten Ausfuhren in die Union, d. h. der Hankook Group und Shandong Yongsheng, deckte die Stichprobe jedoch zwei Marktsegmente ab, da die Hankook Group sowohl in Klasse 2 als auch in Klasse 3 vertreten ist. Da es – wie aus den Angaben im Antrag hervorgeht und im Rahmen der Untersuchung bestätigt wurde – keine Einfuhren von Reifen der Klasse 1 in die Union gab, deckte die Stichprobe die verschiedenen Klassen so weit wie möglich ab.

(38) Zweitens stellten die beiden Unternehmen, von denen eines eine große Gruppe war, die maximale Anzahl an Unternehmen dar, die die Kommission in der verfügbaren Zeit untersuchen konnte. Daher bekräftigte die Kommission, dass sich die Kriterien für die Auswahl der Stichprobe im Einklang mit Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung auf das größte repräsentative Volumen von Ausfuhren in die Union im Untersuchungszeitraum, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden können, stützten.

(39) Schließlich erinnerte die Kommission daran, dass die endgültige Entscheidung darüber, welche und wie viele Unternehmen für die Untersuchung ausgewählt werden und welche Warentypen erfasst werden, im Ermessen der Kommission liegt und von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls abhängt. Daher war die Tatsache, dass in anderen Untersuchungen eine größere Stichprobe gebildet wurde, im vorliegenden Fall nicht von Bedeutung.

(40) Den im Antrag enthaltenen Informationen zufolge ist der Wirtschaftszweig der Union in allen Klassen vertreten, wobei in Klasse 1 mehr Verkäufe getätigt werden als in Klasse 2 und Klasse 3 zusammen. Die vorgeschlagene Stichprobe umfasste die beiden Klassen, die von China hergestellt und in die Union ausgeführt wurden, und trug somit den Einfuhren, die in engem Wettbewerb mit den vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten und verkauften Reifen standen, in größtmöglichem Umfang Rechnung. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Stichprobe die verschiedenen in die Union ausgeführten Warentypen und die Marktsegmentierung in Klassen hinreichend widerspiegelte.

(41) In Bezug auf den Verweis auf die Rechtssache Fliesen-Zentrum und die Argumente, dass die Stichprobe den Durchschnittspreis der Einfuhren in die Union widerspiegeln müsse, wies die Kommission darauf hin, dass sich die Bezugnahme auf die Durchschnittspreise auf den Vergleich der Durchschnittspreise für gleichartige Waren bezieht und nicht auf den Durchschnitt für alle Waren (und in diesem Fall alle Klassen). Dies bedeutet, dass jeder Vergleich für die Zwecke der Berechnung der Preisunterbietung und der Zielpreisunterbietung den Warentyp und die Klasse widerspiegelt. Den Angaben in den Antworten auf das Stichprobenverfahren zufolge lagen die Durchschnittspreise der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen jedoch nahe am Durchschnittspreis der Einfuhren in die Union.

(42) Die Kommission erinnerte ferner daran, dass die Entscheidung darüber, ob die Zeit für die Einbeziehung eines anderen ausführenden Herstellers in die Stichprobe ausreicht, unter Berücksichtigung der besonderen Umstände jeder einzelnen Untersuchung zu treffen war. In diesem Fall handelte es sich bei einem der beiden in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen, nämlich bei der Hankook Group, um eine Gruppe, die aus drei produzierenden Unternehmen und einer Vielzahl verbundener Parteien bestand. Angesichts der Größe der Unternehmen und der Zahl der verbundenen Parteien, die es zu untersuchen galt, blieb daher nicht genügend Zeit, um einen weiteren ausführenden Hersteller oder eine weitere Gruppe ausführender Hersteller in die Stichprobe einzubeziehen. Da die Stichprobe nach den zum Zeitpunkt der Stichprobenbildung vorliegenden Informationen 21,7 % der Einfuhrmenge in die Union ausmachte, umfasste sie eine repräsentative Menge der Einfuhren in die Union. Die Kommission war daher der Ansicht, dass die Einbeziehung eines dritten Unternehmens in die Stichprobe nicht erforderlich war.

(43) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen wies die Kommission die Vorbringen zurück und bestätigte die vorgeschlagene Stichprobe.

1.7. **Individuelle Ermittlung**

(44) Sechs ausführende Hersteller bzw. Gruppen ausführender Hersteller in der VR China beantragten eine individuelle Ermittlung nach Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung. Die Kommission prüfte die Anträge und kam zu dem Schluss, dass ihnen nicht stattgegeben werden konnte – allein die Untersuchung der beiden in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen umfasste bereits die Bewertung bzw. Überprüfung von vier herstellenden Unternehmen und mehr als fünfzehn verbundenen Unternehmen in der Union. Da sich einige dieser zusätzlichen Hersteller oder Gruppen von Herstellern aus mehreren Herstellern und einer großen Zahl verbundener Parteien zusammensetzen, die an der Herstellung und dem Verkauf der untersuchten Ware beteiligt sind, würde sich die Zahl der zu überprüfenden Unternehmen auf bis zu etwa 30 Unternehmen belaufen. Daher wäre die Einbeziehung der sechs (Gruppen von) Unternehmen, die eine individuelle Ermittlung beantragt haben, in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen. Den Anträgen konnte daher nicht stattgegeben werden.

(45) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Cheng Shin Group vor, dass die Kommission zwischen der Unterrichtung über den Verzicht auf die Einführung vorläufiger Maßnahmen und der endgültigen Unterrichtung ausreichend Zeit gehabt habe, um Unternehmen zu untersuchen, die eine individuelle Ermittlung beantragt hätten. Die Kommission stellte fest, dass angesichts der in Erwägungsgrund 44 genannten Sachverhalte, die von der Cheng Shin Group nicht bestritten wurden, und des erheblichen Untersuchungsaufwands, der zwischen der Unterrichtung über den Verzicht auf die Einführung vorläufiger Maßnahmen und der endgültigen Unterrichtung anfiel, eine individuelle Untersuchung der nicht in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller einen unverhältnismäßigen Aufwand darstellen und den fristgerechten Abschluss der Untersuchung verhindern würde. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

1.8. **Fragebogenantworten und Kontrollbesuche**

(46) Die Kommission übersandte der Regierung der Volksrepublik 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.

(47) Darüber hinaus legte der Antragsteller in seinem Antrag ausreichende Beweise für Verzerrungen bei den Rohstoffpreisen in der VR China in Bezug auf die betroffene Ware vor. Daher deckte die Untersuchung, wie in der Einleitungsbekanntmachung angekündigt, diese Verzerrungen des Rohstoffangebots ab, um festzustellen, ob Artikel 7 Absätze 2a und 2b der Grundverordnung in Bezug auf die VR China anzuwenden sind. Aus diesem Grund sandte die Kommission zusätzliche Fragebogen an die chinesische Regierung.

(48) Die Kommission versandte Fragebogen an den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bzw. die in die Stichprobe einbezogene Gruppe ausführender Hersteller und an die drei in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Alle Fragebogen wurden am Tag der Untersuchungseinleitung auch online bereitgestellt ([10]). Mehrere Verwender meldeten sich im Rahmen der Untersuchung, aber nur einer von ihnen, nämlich Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (im Folgenden „Hyundai"), übermittelte eine schriftliche Stellungnahme. Kein Verwender oder Einführer beantwortete den Fragebogen.

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

Unionshersteller:

— Unternehmen G,

— Unternehmen I,

— Unternehmen T;

Ausführende Hersteller in der VR China:

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd,

— Hankook Group, bestehend aus:

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd (im Folgenden „CHKT"),

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (im Folgenden „JHKT"),

  — Hankook Tire China Co., Ltd (im Folgenden „HKTC"),

  Hauptsitz der Hankook Group in Korea:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd.,

  Händler in Europa:

  — Hankook España S.A. (im Folgenden „HES"),

  — Hankook France S.A.R.L. (im Folgenden „HSF"),

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH (im Folgenden „HKRD"),

  — Hankook Tire Italia S.R.L. (im Folgenden „HIS").

1.9. **Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum**

(50) Die Untersuchung von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum"). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum").

([10]) https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2799.

1.10. **Verzicht auf die Einführung vorläufiger Maßnahmen**

(51) Gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Grundverordnung lief die Frist für die Einführung vorläufiger Maßnahmen am 20. Januar 2026 ab. Am 18. Dezember 2025 unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien nach Artikel 19a Absatz 2 der Grundverordnung über ihre Absicht, keine vorläufigen Maßnahmen einzuführen.

1.11. **Weiteres Verfahren**

(52) Die Kommission holte weiterhin alle Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen für notwendig erachtete, und prüfte sie.

(53) Am 27. April 2026 unterrichtete die Kommission alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Antidumpingzoll einzuführen gedenkt (im Folgenden „endgültige Unterrichtung"). Nach der endgültigen Unterrichtung wurde allen Parteien eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt.

(54) Am 30. April 2026 beantragte der CRIA beim Anhörungsbeauftragten eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Dokument zur allgemeinen Unterrichtung. Der Anhörungsbeauftragte prüfte den Antrag umgehend und teilte dem CRIA seine Entscheidung mit, den Antrag abzulehnen. Der Anhörungsbeauftragte prüfte die gesetzlichen Fristen für den Abschluss dieser Untersuchung und wog die für den Abschluss der Untersuchung noch erforderlichen Schritte gegen alle anderen vom CRIA vorgebrachten Argumente ab, die jedoch keine außergewöhnlichen Umstände oder triftigen Gründe darstellten.

(55) Da einige der nach der endgültigen Unterrichtung eingegangenen Stellungnahmen zur Berichtigung von Fehlern bei der Berechnung der CIF-Preise und der Kostendaten der Unionshersteller führten und die Kommission den Satz der VVG-Kosten überarbeitete, um unverzerrte und angemessene VVG-Kosten und Gewinne zu ermitteln, die sich auf die Dumping-, Preisunterbietungs- und Schadensspannen auswirkten, übermittelte die Kommission am 26. Mai 2026 allen interessierten Parteien eine zusätzliche endgültige Unterrichtung (im Folgenden „zusätzliche endgültige Unterrichtung").

(56) Nach der endgültigen Unterrichtung gingen Stellungnahmen von der Cheng Shin Group, dem CRIA, der GITI Group, der Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng, dem Antragsteller, den Einführern/Händlern Vannetukku Oy (im Folgenden „Vannetukku"), Otto Just GmbH & Co (im Folgenden „Otto Just"), der Coalition of PC-LL Importers, Mileage Tyres und der Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (im Folgenden „Adine"), einem Verband von Reifenimporteuren und -händlern in Spanien, sowie Hyundai ein. Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung gingen Stellungnahmen der Hankook Group, von Kumho, Shandong Yongsheng und dem Antragsteller ein. Auf diese Stellungnahmen wird in den entsprechenden Abschnitten eingegangen.

(57) Die Kommission führte Anhörungen mit dem CRIA, dem Antragsteller, der GITI Group, der Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng und Vannetukku durch. Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung fand eine Anhörung mit Shandong Yongsheng statt.

(58) In seiner Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA vor, dass die für Stellungnahmen zu den endgültigen Feststellungen eingeräumte Frist nicht ausreiche, um eine sachdienliche Stellungnahme abzugeben. Die Kommission verwies auf die diesbezüglichen Schlussfolgerungen des Anhörungsbeauftragten und erinnerte daran, dass angesichts des Zeitplans des Verfahrens keine Fristverlängerung gewährt werden kann. Die Frist von zehn Tagen entsprach zudem Artikel 20 Absatz 5 der Grundverordnung. Daher wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.

(59) In seiner Stellungnahme nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung brachte Shandong Yongsheng vor, dass die Kommission gegen Artikel 20 Absatz 5 der Grundverordnung verstoßen und seine Verteidigungsrechte verletzt habe, da sie nicht auf alle Stellungnahmen interessierter Parteien nach der endgültigen Unterrichtung eingegangen sei. Während der Anhörung erklärte Shandong Yongsheng weiter, dass die Kommission in einer neuen zusätzlichen Unterrichtung auf die Analyse der Schadensursache, die Wahl des repräsentativen Landes und die Hyperinflation in der Türkei hätte eingehen müssen. Die Kommission erinnerte daran, dass die zusätzliche endgültige Unterrichtung nur Änderungen betraf, die sich auf die Dumping- und Schadensberechnungen auswirkten; wie jedoch in den jeweiligen Abschnitten dargelegt, wurden alle nach der endgültigen und der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung eingereichten Stellungnahmen von der Kommission in ihren endgültigen Feststellungen gebührend berücksichtigt und behandelt. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

2. UNTERSUCHTE WARE, BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

2.1. Untersuchte Ware

(60) Bei der untersuchten Ware handelt es sich um neue Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen (einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen) und für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger, die derzeit in die KN-Codes 4011 10 00 und 4011 20 10 eingereiht werden (im Folgenden „untersuchte Ware“). Diese Waren werden gemeinhin als Reifen für Personenkraftwagen bzw. leichte Lastkraftwagen bezeichnet.

(61) Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen (im Folgenden „PC-LL-Reifen“) bestehen aus denselben Rohstoffen, d. h. aus Naturkautschuk und synthetischem Kautschuk, Ruß, Weichmacheröl, verschiedenen Chemikalien (Antioxidantien, Beschleuniger), Stahl (für Gürtel und Wulstdrähte) sowie Gewebe (Viskose-, Nylon-, Polyester- und Aramidfasern).

(62) Die wichtigsten Schritte des Herstellungsprozesses sind: i) Mischen der Hauptrohstoffe, ii) Extrudieren und Kalandrierung, iii) Aufbau des grünen Reifens, iv) Heizen (Vulkanisation), und v) Endprüfung (Messung, Kontrolle).

(63) Die untersuchte Ware umfasst eine große Vielfalt von Reifen unterschiedlicher Typen und Größen, die alle eine Tragfähigkeitskennzahl von weniger als 121 aufweisen. Sie werden in der Regel an kleinen Fahrzeugen wie Personenkraftwagen, leichten Lastkraftwagen oder Anhängern angebracht.

2.2. Betroffene Ware

(64) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um die untersuchte Ware mit Ursprung in China, die derzeit in die KN-Codes 4011 10 00 und 4011 20 10 eingereiht wird.

2.3. Gleichartige Ware

(65) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:

— die betroffene Ware bei der Ausfuhr in die Union,

— die in der VR China hergestellte und auf dem chinesischen Inlandsmarkt verkaufte untersuchte Ware und

— die vom Wirtschaftszweig der Union in der Union hergestellte und verkaufte untersuchte Ware.

(66) Die Kommission entschied daher, dass es sich bei diesen Waren um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung handelt.

2.4. Vorbringen zur Warendefinition

(67) Zahlreiche Parteien übermittelten Stellungnahmen, in denen sie die Ausklammerung verschiedener Reifentypen forderten.

(68) 4M Pro&Invest brachte vor, dass Notreifen (auch als „Noträder“ oder „platzsparende Ersatzreifen“ bezeichnet) und Anhängerreifen aus der Warendefinition ausgeklammert werden sollten, da sie sich sowohl hinsichtlich ihrer materiellen und technischen Eigenschaften als auch hinsichtlich ihres Verwendungszwecks grundlegend von Standardreifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen unterschieden. Insbesondere unterlägen Notreifen anderen Kennzeichnungsanforderungen, seien kleiner und wiesen eine geringere Größe mit schmalerer Lauffläche und flacherem Profil auf; außerdem würden für diese Art von Reifen häufig Begrenzungen in Bezug auf die maximale Fahrstrecke sowie die Höchstgeschwindigkeit (in der Regel 80 km/h) gelten. In Bezug auf Anhängerreifen brachte 4M Pro&Invest vor, dass diese im Gegensatz zur untersuchten Ware einen kleineren Felgendurchmesser (unter 15 Zoll) aufwiesen und sich in Profiltiefe und -muster sowie in spezifischen

Kennzeichnungen, zulässiger Geschwindigkeit (maximal 140 km/h oder zwischen 80 und 100 km/h) und Reifendruck unterschieden. Diese Unterschiede dienten bestimmten Zwecken, und daher seien weder Notreifen noch Anhängerreifen mit Standard-PC-LL-Reifen austauschbar. Darüber hinaus würden diese Reifen vom Wirtschaftszweig der Union nicht oder zumindest nicht in den erforderlichen Mengen hergestellt, insbesondere auf dem Ersatzmarkt. Schließlich fügte 4M Pro&Invest hinzu, dass bei Kraftfahrzeugrädern ([11]) solche mit einer Größe von weniger als 16 Zoll, die nicht vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt werden, aus der Warendefinition ausgeklammert worden seien.

(69) Hyundai forderte, dass mit Diagonaltechnologie hergestellte Notreifen aus der Warendefinition gestrichen werden. Diese würden nicht vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt und könnten somit den Wirtschaftszweig der Union auch nicht schädigen. Daher würden Zölle den Automobilherstellern und den Endnutzern ungebührlich schaden.

(70) Die Hankook Group sprach sich auch für den Ausschluss von Notreifen aus, da sich diese Reifen deutlich von Standardreifen unterschieden (kleinere, leichtere Reifen, begrenzte Traktion, einfachere Gestaltung der Lauffläche, niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen (höchstens 30-50 mph) und für kurze Entfernungen (50-100 Meilen) bestimmt seien). Zudem verfügten diese Reifen über unterschiedliche Profilmuster, und ihre Herstellkosten seien im Allgemeinen niedriger als die von Standardreifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen. Aufgrund dieser Eigenschaften seien Notreifen nicht mit Standardreifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen austauschbar.

(71) Die Otto Just GmbH & Co (im Folgenden „Otto Just“), ein unabhängiger Einführer, der auf die Belieferung von Erstausrüstern in der Anhängerindustrie spezialisiert ist, brachte vor, dass Anhängerreifen ausgeklammert werden sollten. Anhängerreifen seien in der Regel kleiner (8 bis 15 Zoll) und wiesen eine hohe Tragfähigkeitskennzahl auf, und der Wirtschaftszweig der Union verfüge nicht über ausreichende Kapazitäten, um dieses Marktsegment zu bedienen. Antidumpingmaßnahmen würden daher zu Versorgungsengpässen führen und die Hersteller von Anhängern schädigen, bei denen es sich zumeist um kleine und mittlere Unternehmen handele.

(72) Vannetukku brachte vor, dass „Weißwandreifen“ (für Oldtimer (Sammlerstücke), die vor 1980 erstmals zugelassen wurden) mit einer Lauffläche von mindestens 40 mm aus der Warendefinition ausgeklammert werden sollten. Diese Reifen seien teurer als Standardreifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen. Außerdem würden sie nicht vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt, weswegen sie auch keine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachen könnten. Vannetukku brachte ferner vor, dass sich diese Reifen entgegen der Behauptung der Unionshersteller von Reifen für Oldtimer unterschieden.

(73) Darüber hinaus forderten zahlreiche interessierte Parteien (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda und VA-PA Toute Oy) die Ausklammerung verschiedener spezifischer Nischenwarentypen wie Geländereifen, Diagonalreifen, Reifen für Oldtimer, spezifische Marken für historische Fahrzeuge, Reifen für Hochgeschwindigkeitsanhänger und Wettbewerb, Semi-Slick-Reifen für Drift-Motorsport. In all diesen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass Zölle die Abnehmer schädigen würden, während der Wirtschaftszweig der Union diese Typen nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang herstelle und daher durch ihre Einfuhren keine Schädigung erlitten habe.

(74) Der CRIA brachte vor, dass die Warendefinition der untersuchten Ware zu weit gefasst und unklar sei und ein breites Spektrum von Warengruppen umfasse, die keine ähnlichen Eigenschaften, Spezifikationen und Endverwendungen aufwiesen. Ähnlich wie die genannten Parteien brachte der CRIA vor, dass einige dieser Reifen nicht in einem Wettbewerbsverhältnis zu Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen stünden und dass die Produktion in der Union unzureichend sei. Der CRIA wies zudem darauf hin, dass in einer von den USA durchgeführten Antidumpinguntersuchung T-Notradreifen, Niedriggeschwindigkeitsreifen und Anhängerreifen ausgeklammert worden seien ([12]). Im Antrag selbst werde bei der Definition der untersuchten Ware ferner auf die Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]) Bezug genommen, obschon diese

([11]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/353 der Kommission vom 3. März 2020 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 65 vom 4.3.2020, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) United States Federal Register Bd. 80, Nr. 153 vom 10. August 2015.

([13]) Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (ABl. L 177 vom 5.6.2020, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

Verordnung ausdrücklich nicht für bestimmte Reifen gelte ([14]). Der CRIA forderte die Kommission daher auf, für jede der durch die Verordnung (EU) 2020/740 ausgeklammerten Kategorien anzugeben, ob sie in die Untersuchung einbezogen wurden. In einer späteren Stellungnahme konzentrierte sich der CRIA auf Notreifen, Anhängerreifen und Reifen für den harten Geländeeinsatz. Der CRIA bekräftigte, dass Notreifen und Reifen für den harten Geländeeinsatz von den in der Verordnung (EU) 2020/740 festgelegten Kennzeichnungsanforderungen für Reifen ausgenommen seien, und da im Antrag selbst die Relevanz der verbindlichen Kennzeichnungsanforderungen (Europäische Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung, EPREL) hervorgehoben werde, vertrat der CRIA die Auffassung, dass Reifen, die ausdrücklich von diesen Kennzeichnungsanforderungen ausgenommen sind, logischerweise nicht Gegenstand der Untersuchung sein sollten. In Bezug auf Anhängerreifen erklärte der CRIA, dass diese ebenfalls unter einen anderen Rechtsrahmen fielen, nämlich die UNECE-Regelung Nr. 54 ([15]), worin sie als frei rollende Reifen definiert seien, die nicht an vorderen gelenkten Achsen und angetriebenen Achsen verwendet werden dürften. Der CRIA bekräftigte, dass diese drei Reifentypen nicht mit Standard-PC-LL-Reifen austauschbar seien und dass sie alle anhand ihrer Seitenwandmarkierungen, die während des Vulkanisationsprozesses aufgebracht würden und dauerhafte, nicht entfernbare Merkmale des Reifens darstellten, leicht identifiziert werden könnten.

(75) Die Kommission prüfte diese Vorbringen sorgfältig und gelangte zu folgender Feststellung:

(76) Erstens betont die Kommission in Bezug auf das Klarstellungsersuchen des CRIA, dass alle Reifen, die der Warendefinition in Abschnitt 2 der Einleitungsbekanntmachung und Abschnitt 2.1 der vorliegenden Durchführungsverordnung entsprechen, unter die Warendefinition der Untersuchung fallen, sofern sie nicht ausdrücklich ausgeklammert sind. Der Erfassungsbereich verschiedener EU-Verordnungen oder UN-Regelungen zur Produktkennzeichnung oder Fahrzeugklassifizierung ist für die Festlegung der Warendefinition nicht relevant, es sei denn, er wird in der Warendefinition erwähnt, wie auch im Antrag, auf den sich die Partei bezieht, selbst hervorgehoben wird ([16]). Darüber hinaus besteht keine Anforderung hinsichtlich der Austauschbarkeit zwischen verschiedenen Warentypen innerhalb der betroffenen Ware, und es ist nicht erforderlich, dass jeder einzelne Reifen in jedem einzelnen Fahrzeug bzw. an jeder einzelnen Position verwendet werden kann. Diese Elemente beziehen sich vielmehr auf die Definition der gleichartigen Ware und sind für die Schadensanalyse wichtig und für den Warenvergleich erforderlich. Ebenso ist die Warendefinition der von Behörden anderer Drittländer durchgeführten Untersuchungen kein relevanter Faktor.

(77) In Bezug auf die Vorbringen zu Notreifen (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai und Hankook) und Anhängerreifen (4M Pro&Invest, CRIA und Otto Just) stellte die Kommission fest, dass die meisten angeführten Unterschiede – wie flacheres oder einfacheres Profil, niedrigerer oder höherer Reifendruck, kleinere Größe, schmalere Lauffläche usw. – weder spezifisch noch identifizierbar genug sind, um als Grundlage für die Warendefinition bzw. die Ausklammerung zu dienen. Zudem wurde das Vorbringen, dass diese Reifen angeblich nicht vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt würden, durch die Untersuchung – wie von der Kommission überprüft – nicht bestätigt. Die Kommission stellte fest, dass sowohl Notreifen als auch Anhängerreifen vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt werden, wenn auch in begrenzten Mengen. Darüber hinaus verliert der Wirtschaftszweig der Union angesichts des starken Drucks, der von den unangemessen niedrigpreisigen Einfuhren aus der VR China ausgeht, unter den derzeitigen Marktbedingungen in diesen Warensegmenten tatsächlich an Boden. Insgesamt vertrat die Kommission die Auffassung, dass Notreifen und Anhängerreifen dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften aufweisen. Sie bestehen aus denselben Rohstoffen, wie in Erwägungsgrund 62 beschrieben.

(78) Was das Vorbringen zu Weißwandreifen betrifft, so stellte die Kommission fest, dass Vannetukku keine fundierten Informationen und Beweise vorgelegt hat, die die konkreten Unterschiede bei den materiellen, chemischen oder technischen Eigenschaften belegen, aufgrund derer die Weißwandreifen ausgeklammert werden sollten. Des Weiteren bedeutet ein höherer Preis an sich noch nicht, dass kein Dumping, keine Preisunterbietung und/oder keine Zielpreisunterbietung vorliegt. Ferner geht aus den im Dossier enthaltenen Beweisen und den öffentlich zugänglichen Informationen hervor, dass solche Reifen auch vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt wurden ([17]).

([14]) Die vom CRIA aufgeführten Reifen sind Folgende: a) Reifen für den harten Geländeeinsatz, b) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte, c) T-Notradreifen, d) Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h, e) Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser ≤ 254 mm oder ≥ 635 mm, f) Reifen mit Zusatzvorrichtungen zur Verbesserung der Traktion, z. B. Spikereifen, g) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, die ausschließlich für Rennen bestimmt sind, und h) gebrauchte Reifen, sofern solche Reifen nicht aus einem Drittland eingeführt werden.

([15]) Regelung Nr. 54 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (ABl. L 183 vom 11.7.2008, S. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) *Quelle*: Allgemein einsehbare Fassung des Antrags, Fußnote 5 auf Seite 5.

([17]) Quelle: öffentlich zugängliche Websites verschiedener Händler, z. B.: Coker Tire: https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (zuletzt abgerufen am 27. April 2026) und Topbanden: https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall (zuletzt abgerufen am 27. April 2026).

(79) Ebenso vertrat die Kommission in Bezug auf die in Erwägungsgrund 73 aufgeführten allgemeinen Vorbringen verschiedener Parteien (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda und VA-PA Toute Oy) die Auffassung, dass diese Vorbringen keine stichhaltigen Beweise für die Unterschiede bei den materiellen, chemischen oder technischen Eigenschaften dieser Reifen enthielten, auf deren Grundlage sie eindeutig definiert oder aus der Warendefinition ausgeklammert werden könnten.

(80) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Vannetukku erneut vor, dass Weißwandreifen aus der Warendefinition ausgeklammert werden sollten. Diese Reifen unterschieden sich erheblich von den Standardreifen, vor allem aufgrund der zusätzlichen, dicken Schicht aus weißem Kautschuk in ihrer Seitenwand; hierfür seien andere Rohstoffe und Herstellungsverfahren erforderlich. Darüber hinaus würden für Weißwandreifen andere (niedrigere) Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten und sie würden weltweit nur von sehr wenigen Unternehmen und in der Union von keinem einzigen Hersteller hergestellt. Vannetukku betonte, dass es Weißwandreifen nicht zu gedumpten Preisen verkaufe. Diese Waren seien im Gegenteil im Allgemeinen fast doppelt so teuer wie ein vergleichbarer Standardreifen und ihr Preisniveau sei im Bezugszeitraum konstant geblieben. Aus diesen Gründen, d. h., weil die Ware in der Union nicht hergestellt werde und kein Dumping vorliege, könnten Weißwandreifen nicht für den Verlust von Arbeitsplätzen in der Union verantwortlich sein und den Wirtschaftszweig der Union nicht schädigen.

(81) Der CRIA brachte erneut vor, dass Notreifen, Anhängerreifen und Reifen für den harten Geländeeinsatz aus dieser Untersuchung ausgeklammert werden sollten, insbesondere da sie nicht mit Standard-PC-LL-Reifen austauschbar seien. In diesem Zusammenhang brachte der CRIA erneut die bereits in Erwägungsgrund 74 dargelegten Argumente vor und führte eine Reihe von Antidumpinguntersuchungen an, in denen die Kommission bestimmte Warentypen angeblich mangels Austauschbarkeit ausgeschlossen habe ([18]). Die Einschätzung der Kommission, dass diese Waren dieselbe Endverwendung hätten, weil sie „an Fahrzeugen rollen", sei zu vereinfachend und entspreche nicht der wirtschaftlichen und funktionalen Realität. Ferner habe die Kommission die EU-Reifenkennzeichnungsverordnung (EU) 2020/740 und die UN-ECE-Typgenehmigungsnormen zu Unrecht als für die Warendefinition irrelevant abgetan und damit verbindliche Sicherheitsvorschriften außer Acht gelassen, die Reifentypen eindeutig klassifizieren.

(82) Hyundai brachte erneut vor, dass Notreifen von der Warendefinition ausgenommen werden sollten, wie in Erwägungsgrund 69 dargelegt, und betonte, dass diese Reifen aufgrund ihrer Kennzeichnungen deutlich unterscheidbar seien.

(83) Otto Just wiederholte seine in Erwägungsgrund 71 zusammengefassten Vorbringen in Bezug auf Anhängerreifen und forderte eine differenzierte Bewertung dieses Segments.

(84) Die Vorbringen zur Warendefinition und insbesondere zur mangelnden Austauschbarkeit zwischen verschiedenen Warentypen, wie bereits in den Erwägungsgründen 76 bis 78 dargelegt und behandelt, wurden nicht wiederholt. Die Kommission hielt an ihrem Standpunkt fest, dass sie bei der Warendefinition und der Beurteilung des Grads der Austauschbarkeit über einen weiten Ermessensspielraum verfügt. In dieser Hinsicht lassen sich selbst innerhalb des Sortiments der gängigsten Standard-PC-LL-Reifen bestimmte Typen finden, die aus wirtschaftlichen oder funktionellen Gründen nicht für jeden Fahrzeugtyp und jede Fahrzeuggröße geeignet sind; dies bedeutet jedoch

([18]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/2163 der Kommission vom 14. August 2024 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), Erwägungsgrund 40. Durchführungsverordnung (EU) 2025/261 der Kommission vom 10. Februar 2025 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), Erwägungsgründe 17 bis 25. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 830/2014 der Kommission vom 30. Juli 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1890/2005 des Rates, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2/2012 des Rates und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 205/2013 des Rates in Bezug auf die Warendefinition der geltenden Antidumpingmaßnahmen gegenüber Verbindungselementen und Teilen davon aus nicht rostendem Stahl und in Bezug auf Anträge auf Neuausführerüberprüfung sowie zur Eröffnung der Möglichkeit der Erstattung oder des Erlasses von Zöllen in bestimmten Fällen (ABl. L 228 vom 31.7.2014, S. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), Erwägungsgrund 43. Durchführungsverordnung (EU) 2017/1932 der Kommission vom 23. Oktober 2017 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 412/2013 des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Geschirr und anderen Artikeln aus Keramik für den Tisch- oder Küchengebrauch mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 273 vom 24.10.2017, S. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), Erwägungsgründe 21 bis 24. Durchführungsverordnung (EU) 2023/2202 der Kommission vom 16. Oktober 2023 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1259 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von gegossenen Rohrformstücken, Rohrverschlussstücken und Rohrverbindungsstücken, mit Gewinde, aus Temperguss und aus Gusseisen mit Kugelgrafit, mit Ursprung in der Volksrepublik China und Thailand (ABl. L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), Erwägungsgründe 29 bis 32.

keineswegs, dass sie im Rahmen einer Antidumpinguntersuchung nicht unter dieselbe Warendefinition fallen können. Die von diesen Parteien ermittelten Nischenreifen weisen dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften auf wie Standard-PC-LL-Reifen, d. h., es handelt sich bei allen Reifen um Luftreifen auf Kautschukbasis, deren Seitenwand- und Laufflächenstrukturen an ihren grundlegenden Verwendungszweck angepasst sind, nämlich um an den Rädern eines Fahrzeugs montiert zu werden und den Kontaktpunkt zur Straße zu bilden, indem sie das Fahrzeuggewicht tragen und gleichzeitig in verschiedenen Kombinationen die Traktion, Lenkbarkeit, Bremsleistung und Stoßdämpfung gewährleisten. Die von diesen Parteien vorgebrachten angeblichen Unterschiede hinsichtlich der materiellen Eigenschaften oder Verwendungen stehen nicht im Widerspruch zu dieser grundlegenden funktionalen Gemeinsamkeit und lassen daher nicht den Schluss zu, dass zwischen PC-LL-Reifen und anderen Nischenprodukten keinerlei Austauschbarkeit besteht. In den verschiedenen vom CRIA angeführten Fällen wurden Ausnahmen auf der Grundlage der für diese Untersuchungen spezifischen Sachverhalte genehmigt, und zwar in allen Fällen aufgrund von Unterschieden bei den materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften der Waren; somit wurde nicht nachgewiesen, dass die Kommission von ihrer gängigen Praxis abgewichen ist. So beruhte beispielsweise im Fall von Bimetall-Verbindungselementen die Entscheidung über die Ausklammerung der Ware in erster Linie auf den Unterschieden hinsichtlich der materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften ([19]), da es sich bei diesen Verbindungselementen um eine spezifische Kombination von Verbindungselementen aus nichtrostendem Stahl und Kohlenstoff handelt. Ebenso beruhten die verschiedenen Ausklammerungen von Waren bei der Untersuchung betreffend Geschirr und andere Artikel aus Keramik für den Tisch- oder Küchengebrauch oder gegossene Rohrformstücke, Rohrverschlussstücke und Rohrverbindungsstücke mit Gewinde aus der Warendefinition auf ihren unterschiedlichen materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften. Der Fall Biodiesel ist ebenfalls anders gelagert; nachhaltiger Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel – SAF) wurde ausgeklammert, weil er in einem ganz anderen Wirtschaftszweig als dem Straßenverkehr eingesetzt wird, nämlich in der Luftfahrt.

(85) Schließlich vertrat die Kommission in Bezug auf die angeblich außer Acht gelassene EU-Reifenkennzeichnungsverordnung (EU) 2020/740 und die UN-ECE-Typgenehmigungsnormen die Auffassung, dass diese für die Warendefinition irrelevant sind, da die betroffene Ware in einer Antidumpinguntersuchung von der untersuchenden Behörde auf der Grundlage der Produktmerkmale und der Wettbewerbsverhältnisse auf dem Markt autonom definiert wird und nicht die regulatorische Einstufung der Ware nach anderen Rechtsvorschriften der EU widerspiegelt.

(86) Daher wurden die Forderungen auf Ausklammerung der aufgeführten Warentypen aus der Warendefinition zurückgewiesen, und die in der Einleitungsbekanntmachung festgelegte und in Abschnitt 2.1 wiedergegebene Warendefinition wurde beibehalten.

2.4.1. *Segmentierung des Unionsmarkts in drei Klassen*

(87) Dem Antrag zufolge kann der Markt für Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen in drei Klassen unterteilt werden. Klasse 1 umfasst *Premium-Reifen, die sich durch beste Leistung und höchste Preise auszeichnen*. Klasse 2 umfasst Reifen der *mittleren Preisklasse* mit einem optimalen Preis-Leistungs-Verhältnis. Klasse 3 umfasst *preisgünstige* Reifen.

(88) Die von der Kommission erhobenen und/oder erhaltenen Informationen bestätigten diese Segmentierung des Unionsmarkts für Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen. Zwar gibt es keine klaren und festen Trennlinien zwischen den Klassen (wie in Erwägungsgrund 425 näher ausgeführt), doch besteht unter den interessierten Parteien und in den Feststellungen der Kommission allgemeines Einvernehmen hinsichtlich der folgenden Einteilung:

a) Klasse 1 deckt das Premium-Segment mit den Flaggschiffmarken der wichtigsten Hersteller ab. Die Markenbekanntheit ist bei Reifen dieser Klasse ein entscheidender Faktor und rechtfertigt die höheren Preise angesichts der erwarteten hohen Leistungsfähigkeit und des hohen technologischen Niveaus. Diese Klasse umfasst sowohl den Erstausrüster- als auch den Ersatzmarkt.

b) Klasse 2 deckt das mittlere Segment ab und umfasst sowohl Reifen für die Erstausrüstung als auch Ersatzreifen. Der Wiedererkennungswert der Marke bleibt in dieser Klasse von Bedeutung und Marken sind in der Regel bei Käufern bekannt, die auch in der Lage sind, den Reifenhersteller zu erkennen. Preiserwägungen spielen bei der Kaufentscheidung eine wichtigere Rolle.

c) Klasse 3 deckt das preisgünstige Segment hauptsächlich für Ersatzreifen ab, wenngleich auch Reifen für die Erstausrüstung in dieser Klasse zu finden sind. In diesem Segment sind die Leistungsmerkmale in Bezug auf Rollwiderstand, Bremsverhalten, Fahrverhalten und Geräuschdämpfung eher begrenzt. Der Preis ist der wichtigste, wenn auch nicht der einzige entscheidende Faktor für die Kaufentscheidung des Abnehmers.

([19]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 830/2014, Erwägungsgrund 42.

(89) Die Kommission veröffentlichte einen Vermerk mit der Aufstellung der Reifenmarken nach Klassen, der allen interessierten Parteien am 4. September 2025 zur Stellungnahme vorgelegt wurde.

(90) Die Aufstellung beruhte auf der Analyse von Folgendem:

— des Antrags (insbesondere Abschnitt 3 und Anhang 4),

— der Fragebogenantworten ([20]) der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen und der Unternehmen, die eine individuelle Ermittlung beantragt hatten, wobei diese aufgefordert wurden, die entsprechende Klasse je Marke anzugeben, und

— Informationen auf spezialisierten Websites ([21]), auf denen Marken anhand ihrer Marktwahrnehmung in Klassen eingeteilt werden.

2.4.2. *Vorbringen zur Segmentierung des Unionsmarkts für Reifen in Klassen*

(91) Wie in Erwägungsgrund 88 dargelegt, haben die interessierten Parteien die Einteilung des Markts in drei Klassen (Segmente) sowie die von der Kommission vorgeschlagene Aufstellung der Reifenmarken nach Klassen im Allgemeinen akzeptiert.

(92) Es gingen Stellungnahmen ein, in denen eine Neuklassifizierung der folgenden Marken vorgeschlagen wurde: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava und Viking.

(93) Um die Anonymität der interessierten Parteien zu wahren, konnte die Kommission nicht offenlegen, welche interessierte Partei was konkret vorgebracht hat.

(94) In Bezug auf die Marke Hankook wurden vier Gründe angeführt, warum diese Marke in Klasse 2 statt in Klasse 1 eingestuft werden sollte:

— Im Antrag wurde Hankook aufgrund seiner Marktkenntnis der Klasse 2 zugeordnet.

— Hankook räumte ein, dass das Unternehmen allmählich von Klasse 2 in Klasse 1 aufsteige, aber es gebe noch keine weitgehende Einigkeit darüber, dass es derzeit zu Klasse 1 gehöre.

— Hankook berief sich auf die Marktwahrnehmung und verwies dabei auf die Aufstellung nach Klassen von Tire Review aus dem Jahr 2018 ([22]).

— Die Preise der Marke Hankook entsprechen eher denen anderer Klasse-2-Hersteller als denen der Klasse 1.

(95) Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen zur Aufstellung der Reifenmarken nach Klassen durch die Kommission sowie der in den Erwägungsgründen 90 und 94 genannten Quellen wurden Debica, Barum, Matador und Sava der Klasse 3 zugeordnet, während Hankook und Dunlop von Klasse 1 in Klasse 2 verschoben wurden. Die Kommission unterrichtete die Parteien am 27. März 2026 über die überarbeitete Aufstellung der Reifenmarken nach Klassen.

3. **DUMPING**

3.1. **Verfahren zur Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung**

(96) Angesichts der zum Zeitpunkt der Untersuchungseinleitung vorliegenden ausreichenden Beweise, die auf das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung in Bezug auf die VR China hindeuteten, erachtete es die Kommission für angemessen, die Untersuchung in Bezug auf die ausführenden Hersteller dieses Landes auf Grundlage des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung einzuleiten.

([20]) In der Aufstellung der Einzelumsätze der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ausgewiesene Klassen.

([21]) https://www.tyrereviews.com/Tyre, https://www.grip500.it/pneumatico/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.tyrecomp.co.uk/brands.htm und https://wulkanista.pl/klasy-opon/. Diese Aufzählung ist nicht erschöpfend.

([22]) „Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results“, veröffentlicht am 19. Februar 2019 (Verfasserin: Patti Hoying): https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (zuletzt abgerufen am 30. März 2026).

(97) Zur Erhebung der im Hinblick auf eine mögliche Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung benötigten Daten forderte die Kommission daher in der Einleitungsbekanntmachung alle ausführenden Hersteller in der VR China auf, die Informationen zu den bei der Herstellung der untersuchten Ware verwendeten Inputs vorzulegen. 34 ausführende Hersteller übermittelten die sachdienlichen Informationen.

(98) Um die Informationen einzuholen, die sie für die Untersuchung der mutmaßlichen nennenswerten Verzerrungen benötigte, übersandte die Kommission der chinesischen Regierung einen Fragebogen. Unter Abschnitt 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.

(99) 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.

(100) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission ferner darauf hin, dass es angesichts der vorliegenden Beweise erforderlich werden könne, nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung zur Ermittlung des Normalwerts anhand unverzerrter Preise oder Vergleichswerte ein geeignetes repräsentatives Land auszuwählen. Das vom Antragsteller als geeignetes repräsentatives Land ermittelte Land war Serbien.

(101) Am 4. September 2025 informierte die Kommission die interessierten Parteien in Form eines Vermerks (im Folgenden „erster Vermerk“) über die einschlägigen Quellen, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen gedachte. Dieser Vermerk enthielt eine Liste aller Produktionsfaktoren – wie Rohstoffe, Arbeit und Energie –, die bei der Herstellung der betroffenen Ware eingesetzt werden. Darüber hinaus ermittelte die Kommission auf der Grundlage der Kriterien für die Auswahl unverzerrter Preise oder Vergleichswerte mögliche repräsentative Länder und benannte schließlich Mexiko, Serbien und die Türkei als mögliche repräsentative Länder. Bei der Kommission gingen Stellungnahmen des Antragstellers, des CRIA, der GITI Group, der Hankook Group sowie von Kumho und Shandong Yongsheng ein.

(102) Am 14. Oktober 2025 unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien in Form eines zweiten Vermerks (im Folgenden „zweiter Vermerk“) über die einschlägigen Quellen, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen gedachte, und gab darin die Türkei als repräsentatives Land an. Ferner teilte sie den interessierten Parteien mit, dass sie die Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) und Gewinne auf der Grundlage der verfügbaren Informationen für Brisa Bridgestone, einen Hersteller in der Türkei, ermitteln werde.

(103) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen des CRIA, der GITI Group, der Hankook Group, von Kumho, Shandong Yongsheng und Sumitomo Rubber (Hunan) sowie von Sumitomo Rubber (Changshu) (im Folgenden „Sumitomo Group“) ein. Auf die Stellungnahmen wird in Abschnitt 3.3 eingegangen.

3.2. **Normalwert**

(104) 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“.

(105) 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).

(106) 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 die Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung angezeigt war.

3.2.1. *Vorliegen nennenswerter Verzerrungen*

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

— Situation, in der der betreffende Markt in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt wird, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht von Behörden des Ausfuhrlandes stehen oder deren Ausrichtung von diesen Behörden festgelegt wird;

— staatliche Präsenz in Unternehmen, die es dem Staat ermöglicht, Preise oder Kosten zu beeinflussen;

— staatliche Strategien oder Maßnahmen, mit denen inländische Lieferanten begünstigt werden oder durch die das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst wird;

— Fehlen, diskriminierende Anwendung oder unzulängliche Durchsetzung des Insolvenz-, Gesellschafts- oder Eigentumsrechts;

— verzerrte Lohnkosten;

— Zugang zu Finanzmitteln über Institute, die staatliche Ziele umsetzen oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agieren.“

(108) Da die Liste in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung nicht kumulativ ist, müssen nicht alle genannten Sachverhalte vorliegen, wenn es um die Feststellung nennenswerter Verzerrungen geht. Auch kann ein und dieselbe Faktenlage zugrunde gelegt werden, um aufzuzeigen, dass einer oder mehrere der in der Liste genannten Sachverhalte gegeben sind.

(109) Allerdings ist jede Schlussfolgerung zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung auf der Grundlage sämtlicher vorliegender Beweise zu treffen. Bei der Gesamtbewertung des Vorliegens von Verzerrungen können auch der allgemeine Kontext und die allgemeine Lage im Ausfuhrland berücksichtigt werden, insbesondere wenn die Regierung aufgrund der grundlegenden Elemente der Wirtschafts- und Verwaltungsstruktur des Ausfuhrlandes über umfangreiche Befugnisse verfügt, die es ihr ermöglichen, in einer Weise in die Wirtschaft einzugreifen, dass sich die Preise und Kosten nicht mehr aus dem freien Spiel der Marktkräfte ergeben.

(110) In Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe c der Grundverordnung ist Folgendes festgelegt: „Wenn die Kommission fundierte Hinweise darauf hat, dass in einem bestimmten Land oder einer bestimmten Branche in diesem Land möglicherweise nennenswerte Verzerrungen im Sinne von Buchstabe b vorliegen, und wenn es für die wirksame Anwendung dieser Verordnung angemessen ist, erstellt die Kommission einen Bericht, in dem die Marktgegebenheiten gemäß Buchstabe b in diesem Land oder dieser Branche beschrieben werden, macht ihn öffentlich zugänglich und aktualisiert ihn regelmäßig.“

(111) Aufgrund dieser Bestimmung erstellte die Kommission einen Länderbericht zu China ([23]) (im Folgenden „Bericht“), der Beweise für das Vorhandensein erheblicher staatlicher Eingriffe auf vielen Ebenen der Wirtschaft sowie dadurch bedingte spezifische Verzerrungen bei zahlreichen wichtigen Produktionsfaktoren (wie Boden, Energie, Kapital, Rohstoffen und Arbeit) und in spezifischen Sektoren (wie etwa dem Chemiesektor) enthält. Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, die zum Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung im Dossier enthaltenen Beweise zu widerlegen, zu ergänzen oder dazu Stellung zu nehmen. Der Bericht wurde zu Beginn der Untersuchung in das Dossier aufgenommen.

(112) Der Antragsteller brachte vor, dass im Sektor der betroffenen Ware nennenswerte Verzerrungen vorlägen. Er verwies auf den Bericht und andere einschlägige Beweise, die den Bericht ergänzen. Konkret wies der Antragsteller darauf hin, dass der Markt in China von den normalen Marktkräften abgekoppelt sei, da China ein kommunistischer Staat sei, der auf der Doktrin der „sozialistischen Marktwirtschaft“ beruhe, und weil die Kommunistische Partei Chinas (im Folgenden „Kommunistische Partei“ oder „Partei“) einen starken Einfluss auf die Wirtschaft, einschließlich des Privatsektors, ausübe. Durch verfassungsmäßige Autorität, Industrieplanung und branchenübergreifend verankerte Parteistrukturen bestimme der Staat die wirtschaftlichen Prioritäten und die Mittelzuweisung.

([23]) 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), https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=de.

(113) Der Antragsteller brachte ferner vor, dass bei früheren Untersuchungen der Kommission nennenswerte Verzerrungen im Wirtschaftszweig für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren sowie in vorgelagerten Sektoren wie Stahl, Petrochemie, Energie und Textilien festgestellt worden seien. Diese Feststellungen gelten dem Antragsteller zufolge auch für die PC-LL-Reifenindustrie.

(114) Darüber hinaus gab der Antragsteller weitere Einzelheiten zu den folgenden Elementen an, die zu nennenswerten Verzerrungen führten.

(115) Erstens brachte der Antragsteller vor, dass der Markt für PC-LL-Reifen in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt werde, die im Eigentum, unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht der Regierung stünden.

(116) Konkret brachte der Antragsteller vor, dass die chinesische Wirtschaft in hohem Maße von staatseigenen Unternehmen abhängig sei, die eine strategische Rolle bei der Aufrechterhaltung der staatlichen Kontrolle spielten. Staatseigene Unternehmen machten etwa 25 % des chinesischen Bruttoinlandsprodukts aus und seien in kritischen Sektoren konzentriert. Die State-owned Assets Supervision and Administration Commission (Kommission zur Kontrolle und Verwaltung von Staatsvermögen, im Folgenden „SASAC“) beaufsichtige staatseigene Unternehmen, setze Industriepläne um und kontrolliere die Ressourcen, das Management sowie Personalentscheidungen der Unternehmen, um so sicherzustellen, dass die Ziele der Partei erreicht werden. Diese allgegenwärtige Kontrolle erstrecke sich auf die Reifenindustrie und ihre vor- und nachgelagerten Sektoren.

(117) Der Antragsteller betonte, dass staatseigene Unternehmen in den vorgelagerten Sektoren wie auch in der Reifenindustrie selbst eine erhebliche Kontrolle ausübten. Neben Petrochemie seien Naturkautschuk und Textilien Wirtschaftszweige, in denen China über bedeutende staatliche Akteure verfüge. Mehrere große chinesische Reifenhersteller ständen direkt oder indirekt im Eigentum staatlicher Stellen. Beispielsweise werde Shuangqian Tire Group Co. Ltd., ein Hersteller von Reifen für Personenkraftwagen, von einem staatseigenen Unternehmen kontrolliert, und China National Tyre & Rubber Co. Ltd (im Folgenden „CNRC“), einer der größten Reifenhersteller Chinas, sei eine Tochtergesellschaft von SINOCHEM. Selbst Unternehmen, die nicht mehrheitlich im Eigentum des Staates stehen, wie Giti Tire Co. und Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., wiesen staatseigene Unternehmen in ihrer Kapitalstruktur auf. Diese allgegenwärtige staatliche Kontrolle in vorgelagerten Sektoren und in der Reifenindustrie selbst mache die erheblichen Verzerrungen der Marktkräfte deutlich.

(118) Zweitens brachte der Antragsteller vor, dass der Einfluss der Regierung und der Kommunistischen Partei tief in chinesische Unternehmen hineinreiche und eine staatliche Einflussnahme auf Preise und Kosten ermögliche.

(119) Der Antragsteller wies darauf hin, dass die Kommunistische Partei über eingebettete Parteizellen, die in Organisationen mit drei oder mehr Parteimitgliedern obligatorisch seien, Kontrolle über Unternehmen ausübe. In staatseigenen Unternehmen verfüge die Kommunistische Partei über erheblichen Einfluss, da sie Führungskräfte ernenne und bei wichtigen Entscheidungen mitbestimme. Darüber hinaus stünden auch private Unternehmen zunehmend unter Druck, die Führungsrolle der Partei in Entscheidungsprozesse zu integrieren. Der Einfluss der Kommunistischen Partei werde durch Maßnahmen wie den Corporate Governance Kodex von 2018 und die Leitlinien zur Intensivierung der Arbeit der Einheitsfront von 2020 ([24]) gestärkt, die zum Ziel hätten, die Führungsrolle der Partei in privaten Unternehmen zu fördern. Darüber hinaus erleichtere das System der Kommunistischen Partei, das den Einstieg in beide Richtungen und gegenseitige Ernennungen vorsieht, die Einbindung von Parteimitgliedern in die Unternehmensführung. In staatseigenen Unternehmen müssten wichtige Führungspositionen von Mitgliedern der Kommunistischen Partei besetzt werden, um die Integration der Führungsrolle der Partei in die Corporate Governance sicherzustellen. Die Kommunistische Partei kontrolliere ferner die Humanressourcen sowohl in staatseigenen als auch in privaten Unternehmen, überwache Personalentscheidungen und unterhalte Talentdatenbanken, um Ernennungen mit den Zielen der Partei in Einklang zu bringen.

(120) Darüber hinaus verwies der Antragsteller auf den nationalen 14. Fünfjahresplan, in dem betont werde, wie wichtig es sei, die Leitlinien der Kommunistischen Partei einzuhalten, und in dem Unternehmen angewiesen würden, die Parteiideologie in ihre Tätigkeiten zu integrieren. Industrieverbände wie der CRIA und die China Chamber of Commerce of Metals, Minerals and Chemicals Importers and Exporters (chinesische Handelskammer der Einführer und Ausführer von Metallen, Mineralien und Chemikalien, CCCMC) stellten sicher, dass Reifenhersteller und verbundene Unternehmen die staatlichen Richtlinien befolgen. Der CRIA fungiere über seine Zweigstellen und Leitlinien als Bindeglied zwischen Partei und Regierung einerseits und den Unternehmen andererseits und stärke so den Einfluss der Kommunistischen Partei bei der Steuerung der Leistung des Wirtschaftszweigs. Zudem wiesen diese Verbände parteinahe Führungskräfte und in ihre Strukturen eingebettete Parteiniederlassungen auf.

([24]) „The General Office of the CCP Central Committee issued Opinions on Strengthening the United Front Work of the Private Economy in the New Era“ (15. September 2020), abrufbar unter: https://interpret.csis.org/translations/the-general-office-of-the-ccp-central-committee-issued-the-opinion-on-strengthening-the-united-front-work-of-the-private-economy-in-the-new-era/.

(121) Der Antragsteller führte ferner an, dass wichtige Reifenhersteller wie Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd. und Sailun Group Co. durch Führungskräfte mit Verbindungen zur Kommunistischen Partei und durch staatliche Beteiligungen einem erheblichen Einfluss der Partei unterlägen. Der Antragsteller betonte, dass die allgegenwärtige Kontrolle durch den Staat und die Partei die Fähigkeit chinesischer Unternehmen einschränke, Preise und Kosten eigenständig festzulegen, da diese durch nicht marktbezogene Erwägungen beeinflusst würden, die mit den Zielen der Kommunistischen Partei im Einklang stünden, wodurch sie von den normalen Marktkräften abgekoppelt würden.

(122) Drittens wies der Antragsteller darauf hin, dass durch die staatlichen Strategien und Maßnahmen in China inländische Lieferanten begünstigt würden und das freie Spiel der Marktkräfte, auch in der Reifenindustrie und der zugehörigen Lieferkette, erheblich verzerrt würde. Die chinesische Regierung setze eine umfassende Planung im Rahmen von Fünfjahresplänen um, einschließlich sektorspezifischer Pläne, in denen auch Ziele für Produktion, Innovation und umweltfreundliche Entwicklung festgelegt würden. Der Schwerpunkt dieser Pläne liege auf wichtigen vorgelagerten Sektoren wie Petrochemie, Naturkautschuk, Stahl und Energie sowie auf nachgelagerten Wirtschaftszweigen, die mit der Reifenindustrie in Verbindung stehen.

(123) Der Antragsteller wies darauf hin, dass die Maßnahmen der Regierung darauf ausgerichtet seien, eine stärkere Kontrolle über die Reifenindustrie auszuüben. Mit diesen Maßnahmen werde die Entwicklung der Industrie durch die Sicherstellung der Übereinstimmung mit den staatlichen Zielen und die Stärkung des Einflusses der Regierung auf allen Ebenen der Industrie strategisch unterstützt. So werde beispielsweise der Reifensektor in den Fünfjahresplänen speziell behandelt und profitiere direkt von der Unterstützung der chinesischen Regierung. Reifen seien Gegenstand der richtungsweisenden Stellungnahme zur Förderung einer hochwertigen Entwicklung der petrochemischen und chemischen Industrie im Zuge des 14. Fünfjahresplans. In dieser richtungsweisenden Stellungnahme werde nicht nur die Weiterentwicklung von Reifenprodukten durch einen standardisierten digitalen Wandel hervorgehoben, sondern auch der Schwerpunkt auf die Verbesserung der technologischen und qualitativen Standards im gesamten Sektor gelegt. Die Umsetzung werde durch Industrieverbände wie den CRIA unterstützt, die als Brücke zwischen der Regierung und den Reifenunternehmen fungierten und so die Übereinstimmung mit den in der richtungsweisenden Stellungnahme dargelegten strategischen Zielen sicherstellten. Die chinesische Regierung nutze vorteilhafte öffentliche Beschaffungsmaßnahmen, finanzielle Unterstützung und andere Instrumente, um die Wettbewerbsfähigkeit von im Inland hergestellten Reifen auf ausländischen Märkten zu steigern.

(124) Darüber hinaus wies der Antragsteller darauf hin, dass die Provinzregierungen Vorschriften erließen, durch die Reifenhersteller begünstigt würden. Ein wichtiges Beispiel sei der 14. Fünfjahresplan der Provinz Shandong, der darauf abziele, die Unterstützung des öffentlichen Sektors zu festigen und die Kapazitäten privater Unternehmen zu verbessern, wobei der Schwerpunkt auf der Lieferkette der Automobilindustrie und der Ressourcenallokation liege. Die Provinz setze in Bezug auf ihre Automobilindustrie auf „Synergien in der Lieferkette und die Fähigkeit zur Ressourcenallokation“. Außerdem gebe es weitere staatliche Maßnahmen, durch die Reifenhersteller im Hinblick auf ihre FuE-Investitionen, Initiativen zur ökologischen Verbesserung und Bemühungen um Verbesserung der Produktionskette unmittelbar unterstützt würden.

(125) Darüber hinaus wies der Antragsteller darauf hin, dass diese Maßnahmen die Herstellkosten künstlich senkten. Beispielsweise trage die Initiative „Neue Seidenstraße“ dazu bei, die Reichweite der chinesischen Reifenhersteller zu vergrößern, indem ihnen günstige Möglichkeiten für die Ausfuhr geboten würden, und ihre Marktposition sowohl auf dem Weltmarkt als auch in China zu festigen.

(126) Viertens wies der Antragsteller auf das Fehlen, die diskriminierende Anwendung bzw. die unzureichende Durchsetzung des chinesischen Insolvenz-, Gesellschafts- und Eigentumsrechts hin. Der Antragsteller hob insbesondere die künstliche Förderung finanziell nicht tragfähiger Reifenhersteller hervor, die auf lokaler und internationaler Ebene mit ausländischen Unternehmen in Wettbewerb treten, da sie Unterstützung erhalten, die es ihnen ermöglicht, sich der Insolvenz zu entziehen.

(127) Der Antragsteller wies zudem darauf hin, dass es in China keinen privaten Grundbesitz gebe, da die Zuteilung von Grundstücken von der Regierung kontrolliert und eher von politischen Erwägungen als von marktwirtschaftlichen Entscheidungen beeinflusst werde. Dies führe zu einem unlauteren Vorteil für staatlich geförderte Reifenunternehmen, wodurch der Markt weiter verzerrt und der freie Wettbewerb innerhalb der Reifenindustrie untergraben werde.

(128) Fünftens brachte der Antragsteller vor, dass die Lohnkosten in China erheblich verzerrt seien, und wies darauf hin, dass es in China nur eine rechtlich anerkannte Gewerkschaft gebe, die von der Kommunistischen Partei kontrolliert werde. Diese Kontrolle – zusammen mit Chinas Nichtratifizierung der wichtigsten Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und restriktiven Arbeitspraktiken – führe zu politischer Einflussnahme auf die Lohnfestlegung, was wiederum dazu führe, dass die Löhne eher staatlich als marktbasiert festgelegt würden. Darüber hinaus würden Wanderarbeitnehmer durch das Haushaltsregistrierungssystem diskriminiert, da ihr Zugang zu sozialen und wirtschaftlichen Vorteilen eingeschränkt werde, wodurch die Arbeitskosten in der chinesischen Wirtschaft weiter verzerrt würden.

(129) Sechstens profitierten chinesische Reifenhersteller vom Zugang zu Finanzmitteln über Institute, die staatliche Ziele umsetzten oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agierten. Nicht nur die großen Banken in China seien staatseigene Banken, sondern auch private Banken müssten sich bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit an die nationale Politik halten. Dies führe dazu, dass Investitionen bevorzugt in „geförderte" Wirtschaftszweige flössen. Der Antragsteller erläuterte diese Vorteile für chinesische Reifenhersteller, indem er auf Darlehen zu Sonderbedingungen und Finanzierungen hinwies, die Unternehmen wie die Shanghai Huayi Group, Double Coin und Prinx Chengshan von öffentlichen Banken wie der Export-Import Bank of China und der Bank of China erhalten hätten. Zudem pflegten Unternehmen wie Doublestar enge Beziehungen zu Banken wie der Bank of Communications, die erhebliche Unterstützung bei Investitionen und der Finanzierung von Kreditlinien zugesagt hätten, was die politischen Beweggründe dieser Finanzinstitute verdeutliche.

(130) Der Antragsteller wies ferner darauf hin, dass Anleiheratings und Bonitätsbewertungen in China häufig überhöht seien und systematisch über den internationalen Vergleichswerten lägen. Diese Verzerrung sei auf die implizierten staatlichen Garantien zurückzuführen, die „geförderten" oder anderweitig ausgewiesenen Wirtschaftszweigen gewährt würden und die das Risiko von Anleiheausfällen wirksam minderten. Beispiele hierfür seien chinesische Kreditagenturen, die Unternehmen deutlich höhere Ratings zuerkennen würden als anerkannte internationale Agenturen und diesen Unternehmen günstigere Kreditkonditionen anböten.

(131) Insgesamt brachte der Antragsteller vor, dass die gesamte chinesische Wirtschaft von nennenswerten Verzerrungen betroffen sei, die sich folglich auch auf die Reifenindustrie erstreckten. Die chinesische Regierung interveniere auf allen Ebenen der Reifen-Lieferkette, was zu einer Situation führe, in der die Inputs, die Inputs der Inputs usw. alle auf vielfältige Weise von staatlichen Verzerrungen beeinflusst würden.

(132) Abschließend brachte der Antragsteller vor, dass im Reifensektor nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung vorlägen.

(133) Die Kommission prüfte, ob es angesichts des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in China heranzuziehen. 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 betroffene Ware.

(134) Sie stützte sich dabei auf die im Dossier verfügbaren Beweise. Die im Dossier enthaltenen Beweise umfassten die im Bericht enthaltenen Beweise, die sich auf öffentlich zugängliche Quellen stützen. Die Kommission ergänzte diese Beweiselemente durch ihre eigenen Untersuchungen zu den verschiedenen Kriterien, die für die Bestätigung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen in China relevant sind.

3.2.1.1. Nennenswerte Verzerrungen, die die Inlandspreise und -kosten in China beeinflussen

(135) Das chinesische Wirtschaftssystem basiert auf dem Konzept einer „sozialistischen Marktwirtschaft". Das Konzept ist in der chinesischen Verfassung verankert und bestimmt maßgeblich die wirtschaftspolitische Steuerung in China. Grundprinzip ist das „sozialistische Gemeineigentum an den Produktionsmitteln, das heißt das Volkseigentum und das Kollektiveigentum der werktätigen Massen" ([25]).

([25]) Bericht – Kapitel 2, S. 7.

(136) Die staatliche Wirtschaft ist die „dominierende Kraft in der Volkswirtschaft“ und der Staat hat „Konsolidierung und Entwicklung der staatlichen Wirtschaft“ ([26]) zu gewährleisten. Dementsprechend geht aus Strategiepapieren aus dem Jahr 2024 hervor, dass die chinesische Regierung weiterhin bestrebt ist, „die Konzentration staatseigenen Kapitals in wichtigen Wirtschaftszweigen … und in zukunftsorientierten strategischen aufstrebenden Wirtschaftszweigen zu fördern“ ([27]) und „die Kapitalzuführungen zu verstärken, um die hochwertige Entwicklung staatseigener Unternehmen zu unterstützen“ ([28]). Die Gesamtarchitektur der chinesischen Volkswirtschaft ermöglicht somit nicht nur erhebliche staatliche Eingriffe in die Wirtschaft, sondern sieht solche Eingriffe sogar ausdrücklich vor. Der Gedanke des Primats des Gemeineigentums gegenüber dem Privateigentum durchdringt das gesamte Rechtssystem und wird in allen wesentlichen Rechtsvorschriften als allgemeines Prinzip herausgestellt.

(137) Ein Paradebeispiel ist das chinesische Eigentumsrecht: Es stellt ab auf die erste Stufe des Sozialismus und überträgt dem Staat die Aufgabe, das grundlegende Wirtschaftssystem aufrechtzuerhalten, in dem das Gemeineigentum eine dominierende Rolle spielt.

(138) Andere Formen von Eigentum werden toleriert und dürfen sich dem Gesetz nach Seite an Seite neben dem Staatseigentum entwickeln ([29]). Dementsprechend erkennt das Gesetz zur Förderung der Entwicklung der Privatwirtschaft 2025 (im Folgenden „Gesetz zur Privatwirtschaft“) ([30]) Privatunternehmen zwar formell als „wichtigen Bestandteil der sozialistischen Marktwirtschaft“ an, schreibt jedoch gleichzeitig vor, dass „private Wirtschaftsorganisationen und ihre Akteure die Führung der Kommunistischen Partei Chinas unterstützen, sich dem sozialistischen System chinesischer Prägung anschließen und sich aktiv am Aufbau einer sozialistischen modernen Macht beteiligen“ ([31]).

(139) Folglich unterliegen die Wirtschaftsbeteiligten – direkt oder indirekt – politischen Vorgaben, administrativer Steuerung und Anforderungen an die ideologische Ausrichtung seitens Institutionen der Partei und des Staates, wodurch strukturelle Verzerrungen im Wettbewerbsumfeld aufrechterhalten werden.

(140) Darüber hinaus erfolgt nach chinesischem Recht die Weiterentwicklung der sozialistischen Marktwirtschaft unter Führung der Kommunistischen Partei; die Strukturen des chinesischen Staates und der Kommunistischen Partei sind auf allen Ebenen (rechtlich, institutionell, personell) miteinander verflochten und bilden einen Überbau, in dem die Rolle der Kommunistischen Partei und die Rolle des Staates kaum voneinander zu trennen sind.

(141) Mit der Änderung der chinesischen Verfassung vom März 2018 wurde der Führungsrolle der Kommunistischen Partei noch größeres Gewicht verliehen, indem sie in Artikel 1 der Verfassung verankert wurde.

(142) Nach dem bereits bestehenden ersten Satz „Das sozialistische System ist das grundlegende System der Volksrepublik China“ wurde ein neuer zweiter Satz eingefügt, der wie folgt lautet: „Das grundlegende Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung ist die Führungsrolle der Kommunistischen Partei Chinas.“ ([32]) Dies veranschaulicht die unangefochtene und weiter zunehmende Kontrolle der Kommunistischen Partei über das Wirtschaftssystem Chinas.

(143) Diese Form der Führung und Kontrolle ist dem chinesischen System inhärent und geht weit über das hinaus, was in anderen Ländern üblich ist, in denen die Regierungen eine allgemeine makroökonomische Kontrolle ausüben, innerhalb deren Grenzen sich aber das freie Spiel der Marktkräfte entfaltet.

(144) Der chinesische Staat verfolgt eine interventionistische Wirtschaftspolitik, die nicht die in einem freien Markt gegebenen wirtschaftlichen Bedingungen widerspiegelt, sondern deren Zielsetzungen der von der Kommunistischen Partei festgelegten politischen Agenda entsprechen ([33]). Das Spektrum der von den chinesischen Behörden eingesetzten interventionistischen wirtschaftspolitischen Instrumente ist vielfältig und umfasst unter anderem das System der industriellen Planung, das Finanzsystem sowie die Ebene des Regelungsumfelds.

([26]) Bericht – Kapitel 2, S. 7-8.
([27]) Siehe den Beschluss des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas über eine umfassende Vertiefung der Reform und die Förderung der Modernisierung nach chinesischem Vorbild, Abschnitt II.5, abrufbar unter: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (abgerufen am 11. November 2025).
([28]) Siehe die Stellungnahmen des Staatsrats zur weiteren Verbesserung des Haushaltssystems für Transaktionen mit staatseigenem Kapital, abrufbar unter: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (abgerufen am 11. November 2025).
([29]) Bericht – Kapitel 2, S. 10 und 18.
([30]) Siehe: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (abgerufen am 11. November 2025).
([31]) Ebenda, Artikel 5.
([32]) Abrufbar unter: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (abgerufen am 25. November 2025).
([33]) Bericht – Kapitel 2, S. 29-30.

(145) Erstens erfolgt die Steuerung der chinesischen Wirtschaft auf der Ebene der allgemeinen Verwaltungskontrolle durch ein komplexes System der industriellen Planung, das alle wirtschaftlichen Tätigkeiten im Land betrifft. Die Gesamtheit dieser Pläne bildet eine umfassende und komplexe Matrix von Sektoren und Querschnittspolitiken, die auf allen staatlichen Ebenen gegenwärtig ist.

(146) Die Pläne auf Provinzebene sind detailliert, wohingegen in den nationalen Plänen weiter gefasste Ziele formuliert werden. Darüber hinaus werden in den Plänen die zur Unterstützung der betreffenden Industriezweige bzw. Sektoren einzusetzenden Instrumente sowie der Zeitrahmen für die Realisierung der Ziele festgelegt. Manche Pläne beinhalten konkrete Produktionsziele.

(147) Im Rahmen der Pläne werden im Einklang mit den Prioritäten der Regierung einzelne Industriezweige, spezifische Arten von Wirtschaftsbeteiligten ([34]) und/oder Projekte als (positive oder negative) Prioritäten bestimmt, denen spezifische Entwicklungsziele zugewiesen werden (industrielle Aufwertung, internationale Expansion usw.).

(148) Im Jahr 2025 veröffentlichte der Zentralausschuss der Kommunistischen Partei Chinas eine Analyse, in der der verbindliche Charakter der Pläne bestätigt wurde: „Die wissenschaftliche Formulierung und die wirksame Umsetzung der nationalen Entwicklungspläne sind wichtige Mittel für unsere Partei, um eine wirksame Führungsrolle bei der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu übernehmen. Im Zuge der Modernisierung hat China eine institutionelle Regelung entwickelt und etabliert, nach der unter der zentralisierten und einheitlichen Führung des Zentralkomitees der Partei eine Plenarsitzung des Zentralkomitees der Partei einen Vorschlag für einen Plan unterbreitet, der Staatsrat einen Planentwurf erstellt und der Nationale Volkskongress diesen prüft und genehmigt, bevor er öffentlich bekannt gegeben und umgesetzt wird. Dadurch werden die Vorschläge der Partei faktisch in den Willen des Staates und des Volkes umgewandelt. Durch diesen Prozess werden wichtige strategische Vorgaben des Zentralkomitees der Partei in rechtsverbindliche Pläne für die landesweite Umsetzung umgewandelt.“ ([35])

(149) Folglich müssen die Wirtschaftsbeteiligten – Privatunternehmen wie staatseigene Unternehmen – ihre Geschäftstätigkeiten effektiv an den durch das Planungssystem vorgegebenen Realitäten ausrichten. Dies hat seinen Grund nicht nur in dem verbindlichen Charakter der Pläne, sondern auch darin, dass die zuständigen chinesischen Behörden auf allen staatlichen Ebenen in das Planungssystem eingebunden sind und die ihnen übertragenen Befugnisse entsprechend ausüben, indem sie die Wirtschaftsbeteiligten dazu anhalten, die in den Plänen festgelegten Prioritäten einzuhalten ([36]).

(150) Zweitens wird das Finanzsystem Chinas auf der Ebene der Mittelverteilung von den staatseigenen Geschäftsbanken und Policy Banks dominiert, die von der chinesischen Regierung als „die wichtigste Kraft im Dienste der Realwirtschaft und als starke Stütze für die Stabilität und die langfristige Entwicklung der Volkswirtschaft“ ([37]) bezeichnet werden. Diese Banken müssten sich bei der Gestaltung und Umsetzung ihrer Kreditvergabepolitik an der Industriepolitik der Regierung ausrichten, statt vorrangig die Wirtschaftlichkeit eines bestimmten Projekts zu bewerten ([38]).

(151) Gleiches gilt für die übrigen Komponenten des chinesischen Finanzsystems, wie etwa die Aktien-, Anleihe- und Private-Equity-Märkte. Auch diese Teile des Finanzsektors sind institutionell und operativ nicht auf ein möglichst effizientes Funktionieren der Finanzmärkte, sondern auf die Gewährleistung der Kontrolle und die Ermöglichung von Interventionen des Staates und der Kommunistischen Partei ausgerichtet ([39]).

(152) Drittens nehmen die staatlichen Eingriffe in die Wirtschaft auf der Ebene des Regelungsumfelds eine Vielzahl von Formen an.

([34]) Beispielsweise die Kategorie der sogenannten „kleinen Riesenunternehmen“ (siehe Bericht – Kapitel 2, S. 22), für die die chinesische Regierung im Jahr 2024 eine fortgesetzte Unterstützung „im Rahmen der Bemühungen zur Förderung einer neuen Industrialisierung“ verkündete; siehe: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (abgerufen am 25. November 2025).

([35]) Siehe: https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html (abgerufen am 25. November 2025).

([36]) Bericht – Kapitel 4, S. 57 und 92.

([37]) Siehe: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (abgerufen am 11. November 2025).

([38]) Bericht – Kapitel 6, S. 149-150.

([39]) Bericht – Kapitel 6, S. 153-171.

(153) So stellen beispielsweise die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge in der Regel nicht auf Wirtschaftlichkeit, sondern auf die Verfolgung anderer politischer Ziele ab und untergraben damit in diesem Bereich die marktwirtschaftlichen Grundsätze. Die geltenden Rechtsvorschriften sehen ausdrücklich vor, dass die Vergabe öffentlicher Aufträge so zu erfolgen hat, dass „die Ziele der nationalen Politik zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung erreicht werden“ ([40]). Die Art dieser Ziele ist jedoch nicht festgelegt, sodass den Entscheidungsgremien ein weiter Ermessensspielraum bleibt ([41]). Darüber hinaus enthalten die geltenden Rechtsvorschriften Bestimmungen, die nicht-einheimische Waren ausdrücklich benachteiligen, indem sie vorsehen, dass „ein Preisnachlass von 20 % auf den Preis einer einheimischen Ware gewährt wird und der ermäßigte Preis bei der Bewertung berücksichtigt wird“ ([42]). Infolgedessen begünstigen Beschaffungsentscheidungen einheimische Waren und werden nicht auf der Grundlage des freien Spiels der Marktkräfte getroffen.

(154) Auch im Bereich der Investitionen übt die chinesische Regierung eine erhebliche Kontrolle und großen Einfluss mit Blick auf die Bestimmung und die Größenordnung sowohl staatlicher als auch privater Investitionen aus. Die Überprüfung von Investitionen sowie unterschiedliche Anreize, Beschränkungen und Verbote im Zusammenhang mit Investitionen dienen den Behörden als wichtige Instrumente für die Unterstützung industriepolitischer Zielsetzungen wie der Wahrung der staatlichen Kontrolle über Schlüsselsektoren oder der Stärkung der heimischen Industrie ([43]). So strebt die chinesische Regierung beispielsweise an, „die Tätigkeit und den Aufsichtsmechanismus großer Industriefonds zu optimieren, um sicherzustellen, dass die Investitionsrichtung der Fonds den Anforderungen der nationalen Strategien entspricht“ ([44]). Ein weiteres Beispiel für die Kontrolle der chinesischen Regierung über die Wirtschaft durch die Lenkung finanzieller Ressourcen sind die im Maßnahmenpaket zur weiteren Förderung der Entwicklung privater Investitionen von 2025 ([45]) dargelegten Strategien. Diesem Maßnahmenpaket zufolge ist die chinesische Regierung bestrebt, „die Mittel aus dem Staatshaushalt zur Unterstützung qualifizierter privater Investitionsprojekte zu erhöhen sowie aktiv eine lenkende und führende Rolle zu spielen“. Die chinesische Regierung beabsichtigt außerdem, „neue politische Finanzierungsinstrumente sinnvoll zu nutzen [und] eine Reihe qualifizierter privater Investitionsprojekte in wichtigen Wirtschaftszweigen und Schlüsselbereichen zu unterstützen“ ([46]).

(155) Die Eingriffe der chinesischen Regierung in die Wirtschaft sind als „koordinierte Bemühungen in den Bereichen Fiskal-, Geld-, Industrie-, Preis- und Beschäftigungspolitik sowie in anderen Politikbereichen im Zusammenhang mit der Umsetzung nationaler Entwicklungspläne und wichtiger Strategien“ ([47]) ausgestaltet.

(156) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das chinesische Wirtschaftsmodell auf bestimmten Grundaxiomen beruht, die vielfältige staatliche Eingriffe vorsehen und fördern. Diese erheblichen staatlichen Eingriffe sind unvereinbar mit einem freien Spiel der Marktkräfte und führen zu Verzerrungen, die einer wirksamen Ressourcenallokation nach Marktgrundsätzen entgegenstehen ([48]).

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

(157) Unternehmen, die sich im Eigentum bzw. unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht des Staates befinden und/oder deren Ausrichtung vom Staat festgelegt wird, stellen in China einen wesentlichen Teil der Wirtschaft dar.

([40]) Siehe die NDRC-Richtlinien zur Erfüllung der Hauptverantwortlichkeiten von Beschaffungsstellen, Artikel 4, abrufbar unter: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (abgerufen am 12. November 2025).
([41]) Bericht – Kapitel 7, S. 204-205.
([42]) Siehe die Bekanntmachung des Staatsrats über die Umsetzung nationaler Produktnormen für die öffentliche Auftragsvergabe und andere damit zusammenhängende Politikbereiche, Abschnitt III, abrufbar unter: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (abgerufen am 12. November 2025).
([43]) Bericht – Kapitel 8, S. 207-208 und 242-243.
([44]) Siehe den Beschluss des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas über eine umfassende Vertiefung der Reform und die Förderung der Modernisierung nach chinesischem Vorbild, Abschnitt III.9, abrufbar unter: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (abgerufen am 11. November 2025).
([45]) Siehe: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (abgerufen am 11. November 2025).
([46]) Ebenda, Abschnitt 11.
([47]) Ebenda, Abschnitt V.16 (abgerufen am 11. November 2025).
([48]) Bericht – Kapitel 2, S. 19-24, Kapitel 4, S. 69 und S. 99-100, Kapitel 5, S. 130-131.

(158) Der Sektor der betroffenen Ware wird hauptsächlich von privaten Unternehmen wie Shandong Linglong Tire Co. ([49]) oder von Unternehmen mit Minderheitsbeteiligungen des Staates bedient, darunter die Sailun Group ([50]), die sich zu 1,18 % in staatlichem Eigentum befindet ([51]), oder die Zhongce Rubber Group ([52]), die sich zu 36 % in staatlichem Eigentum befindet ([53]).

(159) Darüber hinaus ist der Staat an einer Reihe von Unternehmen nicht nur beteiligt, sondern übt auch Kontrolle über diese aus, was beispielsweise auf das Unternehmen Qingdao Double Star Co. Ltd. ([54]) zutrifft, das sich zu 41,35 % in staatlichem Eigentum befindet und von der SASAC der Stadt Qingdao kontrolliert wird, oder auf Double Star Dongfeng Tire, eine 100 %ige Tochtergesellschaft von Qingdao Double Star Co. Ltd ([55]). Ein weiteres Beispiel ist das Unternehmen Guizhou Tyre Co. Ltd. ([56]), das sich zu 20,48 % in staatlichem Eigentum befindet und von der Kommunalen Volksregierung von Guiyang kontrolliert wird ([57]).

(160) Darüber hinaus wird der Wirtschaftszweig der betroffenen Ware auch von staatseigenen Unternehmen bedient, darunter CNRC ([58]) im Eigentum von SINOCHEM (staatseigenes Unternehmen unter der Kontrolle der zentralen SASAC ([59])) und SINOPEC ([60]) (ein weiteres staatseigenes Unternehmen unter der Kontrolle der zentralen SASAC ([61])), beides führende Hersteller von synthetischem Kautschuk, einem wichtigen Input für die Herstellung der betroffenen Ware ([62]).

(161) Eingriffe der Kommunistischen Partei in die operative Entscheidungsfindung nicht nur in staatseigenen Unternehmen, sondern auch in privaten Unternehmen ([63]) sind zur Regel geworden, wobei die Kommunistische Partei bei praktisch allen Aspekten der Wirtschaft des Landes eine Führungsrolle geltend macht. In der Tat führt der Einfluss des Staates durch Strukturen der Kommunistischen Partei innerhalb von Unternehmen effektiv dazu, dass die Wirtschaftsbeteiligten unter staatlicher Kontrolle und politischer Aufsicht stehen, da die Strukturen von Staat und Partei in China zusammengewachsen sind.

(162) Darüber hinaus unterliegt der Wirtschaftszweig der betroffenen Ware mehreren politischen Strategien der Regierung, wie den Leitlinien des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der petrochemischen und chemischen Industrie im Zuge des 14. Fünfjahresplans, die in Abschnitt II.3 die Durchführung von „Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Versorgung mit chemischen Erzeugnissen, die Konzentration auf neu entstehende strategische Industrien … und die Beschleunigung der Entwicklung … hochleistungsfähiger Gummi- und Kunststoffmaterialien, die Erhöhung des Anteils grüner Produkte in Branchen wie … dem Reifensektor und … die Ermutigung der Unternehmen, die Produktqualität zu verbessern und Marken zu schaffen und zu fördern“, vorsehen. Darüber hinaus ist in Abschnitt V der Leitlinien die Einrichtung einer „internetgestützten Überwachung der Industrieketten für Massengüter wie Düngemittel und Reifen“ ([64]) vorgesehen.

(163) Überdies gelten für die Reifenindustrie politische Maßnahmen auf Provinzebene, wie der 14. Fünfjahresplan der Provinz Shandong zur Entwicklung der chemischen Industrie, in dem speziell für die Reifenindustrie Folgendes vorgesehen ist: „[s]trikte Umsetzung der Industriepolitik und der Industriestandards, Integration und Rückzug von Unternehmen mit einer jährlichen Produktionskapazität von weniger als 1,2 Mio. Ganzstahl-Radialreifen

([49]) Siehe: https://www.linglong.cn/ und https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, S. 81 (abgerufen am 25. November 2025).
([50]) Siehe: https://www.sailungroup.com/ (abgerufen am 25. November 2025).
([51]) Siehe Jahresbericht 2024 der Sailun Group, S. 93, abrufbar unter: https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (abgerufen am 25. November 2025).
([52]) Siehe: https://www.zcrubber.com/ (abgerufen am 6. Oktober 2025).
([53]) Siehe Jahresbericht 2024 der Zhongce Rubber Group, S. 50, abrufbar unter: https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (abgerufen am 25. November 2025).
([54]) Siehe Jahresbericht 2024 von Qingdao Double Star Co. Ltd., S. 63, abrufbar unter: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (abgerufen am 6. Oktober 2025).
([55]) Ebenda, S. 159.
([56]) Siehe: https://www.gztyre.com/ (abgerufen am 25. November 2025).
([57]) Siehe Jahresbericht 2024 von Guizhou Tyre Co. Ltd., S. 76 und 78, abrufbar unter: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (abgerufen am 25. November 2025).
([58]) Siehe: https://rubber.chemchina.com/ (abgerufen am 25. November 2025).
([59]) Siehe: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (abgerufen am 25. November 2025).
([60]) Siehe: http://www.sinopecgroup.com/group/ (abgerufen am 25. November 2025).
([61]) Siehe: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (abgerufen am 6. Oktober 2025).
([62]) Siehe: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (abgerufen am 25. November 2025).
([63]) Artikel 33 des Statuts der Kommunistischen Partei, Artikel 19 des chinesischen Gesellschaftsrechts, Artikel 5 des Gesetzes zur Privatwirtschaft. Siehe auch Bericht – Kapitel 3, S. 47-50.
([64]) Siehe: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (abgerufen am 25. November 2025).

(ausgenommen Maschinenreifen, Flugzeugreifen und schlauchlose Breitreifen) und weniger als 5 Mio. Halbstahl-Radialreifen (ausgenommen Notlaufreifen, Hochleistungs-Rennreifen und Ultra-Niederquerschnittsreifen). … Der Entwicklung von High-End- und segmentierten Märkten folgend Entwicklung von High-End-Produkten wie Ultra-Niederquerschnittsreifen, Reifen mit flachem Profil, rollwiderstandsarmen Reifen, geräuscharmen Reifen und Notlaufreifen, Erweiterung der Forschung und Entwicklung von Hochleistungs-Radialreifen wie intelligenten Reifen, Sicherheitsreifen, rollwiderstandsarmen Reifen und superverschleißfesten Reifen, um den Mehrwert und die Marktanteile der Produkte zu steigern. Stärkung der Reifenindustriecluster auf der Halbinsel Shandong sowie in Nord-Shandong, Stärkung der Verbindungen zu Einrichtungen zur Unterstützung der Industrie, Entwicklung des Industrieclusters Kautschuk-Additive in West-Shandong und Erweiterung des Industrieclusters für Kautschukverarbeitungsausrüstung in Ost-Shandong. Umfassende Verbesserung der Digitalisierung, der Netzentwicklung und des intelligenten Ausbaus der Reifenindustrie, Förderung des Baus intelligenter Fabriken in der Reifenindustrie in der gesamten Provinz und Schaffung einer Internet-Cloudplattform für die Reifenindustrie. Aktive Förderung von grünen Verfahren für die Reifenherstellung wie chemische Kautschukraffination und strahlungsbasierte Vorvulkanisationstechnologie, Förderung der Sekundärnutzung von Reifen, Förderung der grünen Pyrolyse und der Rußregenerationstechnologie für Altreifen sowie Förderung der grünen kreislauforientierten Entwicklung der Industrie. … Bis 2025 wird der Produktionswert der Reifenindustrie auf 200 Mrd. RMB steigen; es wird acht Reifenunternehmen mit Umsatzerlösen von mehr als 10 Mrd. RMB geben, von denen mehr als zwei Umsatzerlöse von mehr als 20 Mrd. RMB erzielen werden, und ein bis zwei Unternehmen werden zu den zehn führenden Unternehmen der weltweiten Reifenindustrie gehören ([65])."

(164) Auch auf kommunaler Ebene gibt es staatliche Aufsicht und politische Kontrolle. Ein Beispiel ist die Stadt Changchun, bekannt als „Stadt der Automobile" ([66]), wo Shandong Linglong Tire Co. Ltd eine Investitionsvereinbarung über 4,89 Mrd. RMB für ein Werk mit einer Jahresproduktion von 14,2 Mio. Reifen unterzeichnete. Für die Automobilentwicklungszone Changchun wird betont, dass ihre „Erfolge auf die politische Führung und die starke Leitung des Parteikomitees der Provinz, der Provinzregierung, des Parteikomitees der Stadt und der Stadtverwaltung [sowie] den Zusammenhalt und die Innovationskraft des Parteiarbeitsausschusses der Automobilentwicklungszone zurückzuführen [sind]" ([67]).

(165) Staatliche Kontrolle und politische Aufsicht sind auch auf der Ebene der einschlägigen Wirtschaftsverbände zu beobachten ([68]).

(166) So verfügt der CRIA ([69]) – dem Shandong Linglong Tire Co., Ltd., die Sailun Group, die Zhongce Rubber Group, CNRC, Qingdao Double Star Co. Ltd. und Guizhou Tyre Co., Ltd. angehören ([70]) – über 15 Abteilungen und Berufsausschüsse, wobei die Abteilung „Reifen" die größte Abteilung ist. Die Produktion der Mitgliedsunternehmen der Abteilung „Reifen" macht rund 80 % der chinesischen Reifenproduktion im Inland aus. Der CRIA verfügt über 62 Leitungseinheiten, die oberste Leitung hat Zhongce Rubber Group Co., Ltd., und die Stellvertreter sind Sailun Group Co., Ltd. und die Linglong Tire Co., Ltd ([71]). Die Abteilung „Reifen" des CRIA folgt den Bestimmungen der Satzung des CRIA, hat als Zweck die Betreuung der Mitglieder, ist ein Bindeglied zwischen Regierung und Unternehmen und nimmt verschiedene Aufgaben unter der Leitung des Gesamtverbands wahr ([72]).

(167) In Artikel 3 der Satzung des CRIA heißt es, dass die Organisation „der allgemeinen Führung der [Kommunistischen Partei] folgt. Im Einklang mit den Bestimmungen der Verfassung der [Kommunistischen Partei] baut der Verband eine Organisation der [Kommunistischen Partei] auf, führt Parteiaktivitäten durch und schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Aktivitäten der Parteiorganisation. Die für die Registrierung und Verwaltung des Verbands zuständige Stelle ist das Ministerium für zivile Angelegenheiten der Volksrepublik China, und die für den Parteiaufbau zuständige Stelle ist das Parteikomitee der [zentralen SASAC]. Der Verband untersteht der

([65]) Siehe: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (abgerufen am 25. November 2025).
([66]) „Statistiken zeigen, dass die Automobilindustrie in Changchun im Jahr 2021 einen Produktionswert von 614,3 Mrd. RMB erreichte, was 70,3 % des gesamten industriellen Produktionswerts der Stadt entspricht. … Darüber hinaus bietet die Automobilwirtschafts- und Technologieentwicklungszone Changchun eine solide Unterstützung für die Automobilindustrie der Stadt in Bereichen wie politische Förderung, Talentgewinnung, Logistik und mehr." Siehe: https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (abgerufen am 15. Oktober 2025).
([67]) Siehe: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (abgerufen am 25. November 2025).
([68]) Bericht – Kapitel 2, S. 24-27.
([69]) Siehe: https://ccb.cria.org.cn/ (abgerufen am 25. November 2025).
([70]) Siehe: https://www.cria.org.cn/c/member (abgerufen am 25. November 2025).
([71]) Siehe: https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (abgerufen am 25. November 2025).
([72]) Ebenda.

geschäftlichen Leitung, Aufsicht und Verwaltung der Registrierungs- und Verwaltungsbehörde, der für den Parteiaufbau zuständigen Behörde und der für die Verwaltung der Industrie zuständigen Verwaltungsabteilung." ([73]) In Artikel 36 heißt es weiter, dass die für den Verband zuständigen Personen Bedingungen erfüllen müssen, z. B. „im Rahmen der Führung der [Kommunistischen Partei] den Sozialismus chinesischer Merkmale unterstützen, die Linie, die Grundsätze und die Politik der Partei entschlossen umsetzen und über gute politische Qualitäten verfügen" ([74]).

(168) Folglich können private Hersteller im Sektor der betroffenen Ware nicht unter Marktbedingungen agieren. In diesem Sektor unterliegen tatsächlich sowohl staatseigene als auch private Unternehmen einer politischen Aufsicht und der von der Politik vorgegebenen Ausrichtung.

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

(169) Die chinesische Regierung kann durch die staatliche Präsenz in den Unternehmen Preise und Kosten beeinflussen. Tatsächlich kann der Staat über die in staatseigenen wie auch in privaten Unternehmen bestehenden Zellen der Kommunistischen Partei Einfluss auf Unternehmensentscheidungen nehmen.

(170) Nach Artikel 17 des Gesellschaftsrechts Chinas muss in jedem Unternehmen (in dem es mindestens drei Parteimitglieder gibt – so sieht es Artikel 30 des Statuts der Kommunistischen Partei ([75]) vor) eine Organisation der Kommunistischen Partei gebildet werden; zudem muss das Unternehmen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Parteiorganisation ihre Tätigkeiten ausüben kann.

(171) In der Vergangenheit wurde diese Vorschrift offenbar nicht immer eingehalten bzw. konsequent durchgesetzt. Spätestens seit 2016 macht die Kommunistische Partei jedoch verstärkt den Anspruch auf Kontrolle der Geschäftsentscheidungen von Unternehmen als politisches Prinzip geltend ([76]), wozu auch gehört, dass sie Druck auf private Unternehmen dahin gehend ausübt, „Patriotismus" an oberste Stelle zu setzen und die Parteidisziplin zu wahren ([77]).

(172) Bereits im Jahr 2017 gab es Berichten zufolge in 70 % der etwa 1,86 Millionen Privatunternehmen Parteizellen, wobei verstärkt darauf gedrungen wurde, dass die Organisationen der Kommunistischen Partei bei Geschäftsentscheidungen der betreffenden Unternehmen das letzte Wort haben sollten ([78]). Ähnliche Schätzungen wurden 2022 gemeldet ([79]). Diese Regeln gelten grundsätzlich in der gesamten chinesischen Wirtschaft und in allen Sektoren, somit auch für die Hersteller der betroffenen Ware und die Lieferanten ihrer Inputs.

(173) Darüber hinaus wurde am 15. September 2020 ein Dokument mit dem Titel „Leitlinien des Generalbüros der Kommunistischen Partei Chinas zur Intensivierung der Arbeit der Einheitsfront im privaten Sektor für die neue Ära" ([80]) (im Folgenden „Leitlinien") herausgegeben, mit dem die Rolle der Parteikomitees in Privatunternehmen weiter ausgebaut wurde.

(174) In Abschnitt II.4 der Leitlinien heißt es: „Wir müssen allgemein die Kapazität der Partei zur Führung der Arbeit der Einheitsfront im privaten Sektor intensivieren und die Anstrengungen in diesem Bereich effektiv stärken." Und in Abschnitt III.6 heißt es: „Wir müssen die Parteiaufbauarbeit in privaten Unternehmen intensivieren und die Parteizellen befähigen, ihre Rolle als Bollwerk wirksam auszuüben, und die Parteimitglieder in die Lage versetzen, als Vorhut Pionierarbeit zu leisten." Somit wird in den Leitlinien die Rolle der Kommunistischen Partei in Unternehmen und anderen privatwirtschaftlichen Einrichtungen hervorgehoben und gestärkt ([81]).

([73]) Siehe: https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (abgerufen am 25. November 2025).
([74]) Ebenda.
([75]) Bericht – Kapitel 3, S. 40.
([76]) Siehe z. B.: Blanchette, J., „Xi's Gamble, Race to Consolidate Power and Stave off Disaster", Foreign Affairs, Bd. 100, Nr. 4, Juli/August 2021, S. 10-19.
([77]) „ Bericht – Kapitel 3, S. 41.
([78]) Abrufbar unter: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (abgerufen am 25. November 2025).
([79]) Abrufbar unter: https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that (abgerufen am 25. November 2025).
([80]) Leitlinien des Generalbüros der Kommunistischen Partei Chinas zur Intensivierung der Arbeit der Einheitsfront im privaten Sektor für die neue Ära: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (abgerufen am 25. November 2025).
([81]) Financial Times (2020) – Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise: https://on.ft.com/3mYxP4j (abgerufen am 25. November 2025).

(175) In der Untersuchung wurde bestätigt, dass auch im Reifensektor Überschneidungen zwischen Führungspositionen und der Mitgliedschaft in der Kommunistischen Partei/Parteifunktionen vorkommen. So fungieren beispielsweise der Vorstandsvorsitzende und der Generaldirektor von SINOCHEM auch als Sekretär bzw. stellvertretender Sekretär des Parteikomitees von SINOCHEM ([82]). Ebenso fungieren der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende von Qingdao Double Star Co. Ltd. als Sekretär bzw. stellvertretender Sekretär des Parteikomitees des Unternehmens ([83]). Außerdem ist der Vorstandsvorsitzende von Guizhou Tyre Co., Ltd Sekretär des Parteikomitees ([84]).

(176) Darüber hinaus erwähnen Reifenhersteller ausdrücklich den Einfluss der Kommunistischen Partei auf ihr Geschäftsgebaren. Beispielsweise führt Qingdao Double Star Co. Ltd. in seinem Jahresbericht 2024 Folgendes aus: „Im Berichtszeitraum legte das Unternehmen großen Wert darauf, durch eine solide Parteiarbeit eine hochwertige Entwicklung voranzutreiben“ und stellte die „Führungsrolle beim Parteiaufbau sicher, um eine hochwertige Entwicklung zu fördern: [Das Unternehmen verstärkte] die Führungsrolle beim Parteiaufbau, legte den Fokus auf die Hauptaufgaben und das Hauptgeschäft, vertiefte die Bildung zum Thema der Leitlinien von Xi Jinping mit dem Titel ‚Überlegungen zu Sozialismus mit chinesischen Merkmalen für ein neues Zeitalter‘, förderte die innovativen theoretischen Errungenschaften der Partei als Richtschnur für die Geschäftsentwicklung des Unternehmens, … bildete ein Pionierteam in den Bereichen Fertigung, wissenschaftliche Forschung, Marketing und Management und integrierte den Parteiaufbau in den täglichen Betrieb“ ([85]). Guizhou Tyre Co., Ltd zufolge „untersteht das Unternehmen als staatseigene Holdinggesellschaft stets der unerschütterlichen Führung der Partei bei staatseigenen Unternehmen. In der Satzung wird der rechtliche Status der Parteiorganisation in der Corporate Governance klar festgelegt und die Führungsrolle der Partei in alle Aspekte der Corporate Governance integriert.“ ([86])

(177) Die staatliche Präsenz in Betrieben, im Reifensektor sowie in anderen Wirtschaftszweigen (wie dem Finanzsektor und den Sektoren für Inputs) ermöglicht der chinesischen Regierung somit, Preise und Kosten zu beeinflussen.

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

(178) Die Ausrichtung der chinesischen Volkswirtschaft wird in erheblichem Maße durch ein ausgefeiltes Planungssystem bestimmt, in dem Prioritäten festgelegt und die Ziele vorgegeben werden, die die Zentralregierung und die Regierungen auf Provinz- und Lokalebene schwerpunktmäßig verfolgen müssen. Auf allen Regierungsebenen gibt es einschlägige Pläne, die praktisch alle Wirtschaftszweige abdecken. Die in den Planungsinstrumenten vorgegebenen Ziele sind verbindlich, und die Behörden aller Verwaltungsebenen überwachen die Umsetzung der Pläne durch die jeweils nachgeordnete Ebene.

(179) Insgesamt führt das Planungssystem in China dazu, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen werden, sondern in Sektoren fließen, die von der Regierung als strategisch oder anderweitig politisch wichtig erachtet werden ([87]).

(180) Die chinesischen Behörden haben eine Reihe von Maßnahmen erlassen, um die Funktionsweise des Sektors der betroffenen Ware zu steuern.

([82]) Siehe: https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (abgerufen am 11. November 2025).
([83]) Siehe: Jahresbericht 2024 von Double Star Co. Ltd., S. 36, abrufbar unter: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (abgerufen am 25. November 2025).
([84]) Siehe Jahresbericht 2024 von Guizhou Tyre Co. Ltd, S. 44, abrufbar unter: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (abgerufen am 25. November 2025).
([85]) Siehe Jahresbericht 2024 von Qingdao Double Star Co. Ltd., S. 14, abrufbar unter: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (abgerufen am 25. November 2025).
([86]) Siehe Jahresbericht 2023 von Guizhou Tyre Co Ltd., S. 41, abrufbar unter: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (abgerufen am 25. November 2025).
([87]) Bericht – Kapitel 4, S. 56-57 und 99-100.

(181) Der 14. Fünfjahresplan zur Entwicklung der Rohstoffindustrie ([88]) zielt darauf ab, einen Durchbruch in Schlüsselkategorien von Rohstoffen zu erreichen, „indem wichtige Anwendungsbereiche wie … bionischer synthetischer Kautschuk vorrangig behandelt werden“ ([89]). Weitere spezifische Bestimmungen für die Reifenindustrie sind in den Leitlinien des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie zur Förderung einer hochwertigen Entwicklung der chemischen und petrochemischen Industrie im Rahmen des 14. Fünfjahresplans und des 14. Fünfjahresplans der Provinz Shandong für die Entwicklung der chemischen Industrie enthalten.

(182) Auf der Ebene der Provinzen werden die staatlichen Behörden dem 14. Fünfjahresplan von Anhui zur Entwicklung der Industrie für neue Werkstoffe ([90]) zufolge die Industriestruktur des Sektors wie folgt gestalten: „Fokussierung auf die Sektoren Automobil, Elektronik, Hochgeschwindigkeitszüge, Luft- und Raumfahrt sowie Kernenergie an den Industriestandorten Anqing, Huainan und anderen Orten zur Erhöhung der Intensität von Forschung, Entwicklung und Innovation und konsequenten Entwicklung von Erzeugnissen aus Kautschuk mit besonderen Eigenschaften und Prozessen wie Beständigkeit gegen hohe und niedrige Temperaturen, Alterungsbeständigkeit, Abriebbeständigkeit, Chemikalienbeständigkeit, Witterungsbeständigkeit, Ozonbeständigkeit, Lichtbogenbeständigkeit usw.“ In der im Plan enthaltenen Auflistung der Schlüsselprodukte werden auch „hydrierter Nitrilkautschuk, bromierter Nitrilkautschuk, lösungspolymerisierter Styrol-Butadien-Kautschuk, Isopren-Kautschuk und seine Monomere, Acrylatkautschuk, Fluor-Spezialkautschuk, Fluor-Silikon-Kautschuk, isolierender Silikonkautschuk“ und in der Liste der bahnbrechenden Technologien die „Nitrilkautschuk-Hydrierungstechnologie, Carboxyl-Nitril-Kautschuk-Vorbereitungstechnologie, funktionalisierte SSBR-Produktionstechnologie, energiesparende Technologie für die Trocknung von synthetischem Kautschuk, Emulsionspolymerisations-Konzentrationstechnologie, umweltfreundliche Technologie für den Additiv-Ersatz usw.“ erwähnt ([91]).

(183) Ebenso enthält der 14. Fünfjahresplan von Gansu zur Entwicklung der Rohstoffindustrie ([92]) einen Abschnitt über die Feinchemikalienindustrie, in dem es heißt, dass „bis 2025 der Gesamtwert der industriellen Produktion der Industrie auf 50 Mrd. Yuan steigen wird“ und dass im Bereich des synthetischen Kautschuks das Ziel darin besteht, „mithilfe von Backbone-Unternehmen konsequent umweltfreundliche Kautschuk-Additive, Vulkanisationsbeschleuniger der Serie CBS/MBS, Schwefelkohlenstoff, unlöslichen Schwefel, hochwertigen Ruß und andere Erzeugnisse zu entwickeln“ und im Bereich fortschrittlicher petrochemischer neuer Werkstoffe, „mithilfe von Backbone-Unternehmen das Niveau und die Kapazität der Provinz Gansu auf dem Gebiet der technischen Spezialkunststoffe, von synthetischem Spezialkautschuk usw. zu verbessern“ und „konsequent wichtige strategische neue Werkstoffe zu entwickeln“. Im Bereich der petrochemischen Stoffe wird die „Entwicklung von technischen Kunststoffen, synthetischem Spezialkautschuk, Spezialfasern, biologisch abbaubaren Hochleistungswerkstoffen und Hochleistungs-Verbundwerkstoffen“ genannt.

(184) In dem 14. Fünfjahresplan von Gansu sind unter den Schlüsselprojekten auch die PetroChina Lanzhou Petrochemical Company und der Bau einer neuen Anlage für Spezial-Nitrilkautschuk mit einer Kapazität von 35 000 Tonnen pro Jahr aufgeführt, die hauptsächlich eine chemische Aufbereitungsanlage, eine Polymerisationsanlage, eine Monomerrückgewinnungsanlage, ein Schlammlager, eine Mischanlage sowie eine Koagulationsstrockungs- und Verpackungsanlage usw. mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von mehr als 84 Mio. RMB umfasst ([93]). Im 14. Fünfjahresplan von Jiangxi für die hochwertige Entwicklung der petrochemischen Industrie ([94]) heißt es: „[Wir werden] den Anwendungsbereich von … siliciumorganischen Erzeugnissen wie Silikonöl, Silikonkautschuk … und weißem Ruß ausweiten. Wir werden die Forschung, Entwicklung und Herstellung neuer chemischer Werkstoffe stärken und konsequent moderne neue Werkstoffe wie Spezialkautschuk entwickeln …“ In Bezug auf Spezialkautschuk wird in dem Plan ferner ausgeführt, dass sich die Regierung „auf die Entwicklung von durch Lösungspolymerisation hergestelltem Styrol-Butadien-Kautschuk …, hydriertem Nitrilkautschuk, halogeniertem Butylkautschuk, hydrierten thermoplastischen Styrol-Elastomeren (HSBC), Isopren-Kautschuk …, thermoplastischem Vulcanisat, Ethylen-Propylen-Kautschuk … usw. konzentrieren wird“.

([88]) Siehe: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (abgerufen am 25. November 2025).
([89]) Ebenda.
([90]) 14. Fünfjahresplan von Anhui zur Entwicklung der Industrie für neue Werkstoffe, veröffentlicht am 28. Februar 2022, Abschnitt III, Tabelle 6.
([91]) Ebenda.
([92]) Siehe: https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (abgerufen am 25. November 2025).
([93]) Ebenda.
([94]) Siehe: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (abgerufen am 25. November 2025).

(185) Überdies ist im 14. Fünfjahresplan von Jilin für die Entwicklung der petrochemischen Industrie ([95]) vorgesehen, dass die Regierung „die Entwicklung der Industrie für neue chemische Werkstoffe wie technische Kunststoffe, synthetischen Spezialkautschuk und Hochleistungsfasern umfassend fördern, den Anwendungsbereich neuer chemischer Werkstoffe in den Bereichen Automobil, Schienenverkehr, Luft- und Raumfahrt usw. ausweiten und die hochwertige Entwicklung des petrochemischen Industriesystems in unserer Provinz verwirklichen“ und „… Ethylen-Propylen-Kautschuk und Kraftstoffethanol stärken, Spezial-Kohlenstofffasern, hochaktives Polyisobutylen, Spezialkautschuk und Spezialkunststoffe und andere Spezialprodukte veredeln … und drei große wettbewerbsfähige Sektoren, d. h. synthetischer Harz, synthetischer Kautschuk und organische chemische Grundrohstoffe, aufbauen, die Wettbewerbsfähigkeit und die endogene Entwicklungsdynamik der petrochemischen Industrie verbessern und die Kultivierung wettbewerbsfähiger Produktcluster und spezifischer Produktketten unterstützen“ wird.

(186) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die chinesische Regierung Maßnahmen ergriffen hat, um die Wirtschaftsbeteiligten dazu anzuhalten, die von der staatlichen Politik vorgegebenen Ziele bezüglich des Wirtschaftszweigs zu erfüllen. Durch diese Maßnahmen steuert und kontrolliert die chinesische Regierung die Entwicklung und das Funktionieren des Sektors, einschließlich der vorgelagerten Inputs, in praktisch allen Belangen. Derartige Maßnahmen verhindern ein freies Spiel der Marktkräfte.

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

(187) Den im Dossier enthaltenen Informationen nach zu urteilen wird das chinesische Insolvenzsystem kaum seinem Hauptzweck gerecht, nämlich der fairen Abwicklung von Forderungen und Verbindlichkeiten und der Wahrung der gesetzlichen Rechte und der Interessen von Gläubigern und Schuldnern. Dies ist offenbar darauf zurückzuführen, dass – obgleich das chinesische Insolvenzrecht formal auf ähnlichen Grundsätzen basiert wie die entsprechenden Rechtsvorschriften in anderen Ländern – das chinesische System durch eine systematisch unzureichende Durchsetzung gekennzeichnet ist.

(188) Die Zahl der Insolvenzen ist im Verhältnis zur Größe der chinesischen Volkswirtschaft nach wie vor gering; seinen Grund hat dies nicht zuletzt in den zahlreichen Mängeln der Insolvenzverfahren, die im Hinblick auf die Anmeldung von Insolvenzen eine abschreckende Wirkung haben. Darüber hinaus nimmt der Staat in Insolvenzverfahren weiterhin eine starke, aktive Rolle wahr und hat häufig unmittelbaren Einfluss auf das Ergebnis der Verfahren ([96]), die Berichten zufolge oft intransparent sind und zu diskriminierenden Praktiken führen ([97]).

(189) Außerdem treten die Defizite im System der Eigentumsrechte in China besonders deutlich zutage, wenn es um Grundbesitz und Landnutzungsrechte geht ([98]). Aller Grund und Boden ist Eigentum des chinesischen Staates (ländlicher Grund und Boden ist Kollektiveigentum, städtischer Grund und Boden ist Staatseigentum), und die Zuweisung von Grund und Boden fällt in die ausschließliche Zuständigkeit des Staates. Es gibt Rechtsvorschriften, die auf eine transparente Zuteilung von Landnutzungsrechten zu Marktpreisen abzielen und beispielsweise Ausschreibungsverfahren vorsehen. Diese Vorschriften werden jedoch regelmäßig missachtet, und bestimmte Käufer erhalten Land unentgeltlich oder zu Preisen unterhalb des Marktniveaus ([99]). Darüber hinaus sieht der Beschluss des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas aus dem Jahr 2024 über die weitere umfassende Vertiefung der Reform und die Förderung der Modernisierung nach chinesischem Vorbild vor, „das Bodenbewirtschaftungssystem zu verbessern, um sicherzustellen, dass es effizient mit der Makropolitik und der regionalen Entwicklung verknüpft ist und der angemessenen Nutzung von Land für führende Wirtschaftszweige und Großprojekte Vorrang einräumt“. ([100]) In der Folge verfolgen die Behörden bei der Zuteilung von Land oft auch bestimmte politische Ziele wie die Umsetzung der wirtschaftspolitischen Pläne ([101]).

([95]) Siehe: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (abgerufen am 25. November 2025).
([96]) Bericht – Kapitel 6, S. 171-179.
([97]) Siehe: https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (abgerufen am 17. November 2025).
([98]) Bericht – Kapitel 9, S. 260-261.
([99]) Bericht – Kapitel 9, S. 257-260.
([100]) Siehe Abschnitt IV.23, abrufbar unter: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (abgerufen am 18. November 2025).
([101]) Bericht – Kapitel 9, S. 252-254.

(190) Wie andere Zweige der chinesischen Wirtschaft unterliegen auch die Hersteller der betroffenen Ware den üblichen chinesischen insolvenz-, gesellschafts- und eigentumsrechtlichen Vorschriften. Das bedeutet, dass auch diese Unternehmen von den Top-down-Verzerrungen betroffen sind, die aus der diskriminierenden Anwendung oder unzulänglichen Durchsetzung des Insolvenzrechts und des Eigentumsrechts resultieren. Die verfügbaren Beweise lassen darauf schließen, dass diese Überlegungen auch uneingeschränkt auf den Reifensektor zutreffen. Die jetzige Untersuchung förderte keine Erkenntnisse zutage, die diese Feststellungen infrage stellen würden.

(191) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das Insolvenz- und das Eigentumsrecht im Sektor der betroffenen Ware in diskriminierender Weise angewandt oder nur unzulänglich durchgesetzt wird.

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

(192) Ein System marktbasierter Löhne kann sich in China nicht voll entwickeln, da Arbeitnehmer und Arbeitgeber nur über eine eingeschränkte Koalitionsfreiheit verfügen. China hat eine Reihe grundlegender Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation, insbesondere die Übereinkommen über Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen, nicht ratifiziert ([102]).

(193) Nach nationalem Recht ist nur eine Gewerkschaftsorganisation aktiv. Diese ist jedoch nicht von den staatlichen Behörden unabhängig, und ihre Beteiligung an Kollektivverhandlungen sowie ihr Einsatz für den Schutz der Arbeitnehmerrechte sind nach wie vor rudimentär ([103]). Darüber hinaus wird die Mobilität der chinesischen Arbeitskräfte durch das Haushaltsregistrierungssystem behindert, das den Zugang zum gesamten Spektrum von Leistungen der sozialen Sicherheit und anderen Leistungen auf die in einem bestimmten Verwaltungsgebiet ansässigen Einwohner beschränkt.

(194) In der Regel führt dies dazu, dass sich Arbeitnehmer ohne örtliche Wohnsitzregistrierung in einer prekären Beschäftigungssituation befinden und ein geringeres Einkommen haben als Arbeitnehmer mit einer solchen Wohnsitzregistrierung ([104]). Dies deutet auf eine Verzerrung der Lohnkosten in China hin.

(195) Es wurden keine Beweise dafür erbracht, dass der Reifensektor nicht den vorstehend beschriebenen Eigenheiten des chinesischen Arbeitsrechtssystems unterliegt. Somit gibt es im Sektor mit Blick auf die Lohnkosten Verzerrungen sowohl unmittelbarer Art (bei der Herstellung der betroffenen Ware bzw. des Hauptausgangsmaterials für deren Produktion) als auch mittelbarer Art (beim Zugang zu Kapital oder zu Inputs von Unternehmen, für die ebenfalls diese Eigenheiten des chinesischen Arbeitsrechtssystems gelten).

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

(196) Der Zugang von Unternehmen zu Kapital unterliegt in China unterschiedlichen Verzerrungen. Das chinesische Finanzsystem sei durch die starke Position staatseigener Banken gekennzeichnet ([105]), die bei der Gewährung des Zugangs zu Finanzmitteln andere Kriterien heranzögen als die Rentabilität eines Projekts. Ähnlich wie nichtfinanzielle staatseigene Unternehmen sind auch die Banken nach wie vor nicht nur durch die Eigentümerschaft mit dem Staat verbunden, sondern auch durch personelle Verflechtungen (die Top-Führungskräfte großer staatseigener Finanzinstitute werden letztlich von der Kommunistischen Partei ernannt) ([106]), und sie setzen ebenfalls grundsätzlich die von der chinesischen Regierung festgelegten Strategien um.

(197) Damit kommen die Banken einer ausdrücklichen gesetzlichen Verpflichtung nach, ihre Geschäfte im Einklang mit den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu führen und sich dabei an der Industriepolitik des Staates auszurichten ([107]). Zwar trifft es zu, dass verschiedene gesetzliche Bestimmungen auf die Notwendigkeit verweisen, den bankenüblichen Gepflogenheiten und aufsichtsrechtlichen Vorschriften zu folgen und etwa die Kreditwürdigkeit eines Kreditnehmers zu prüfen, jedoch lassen die umfangreichen Beweise, darunter auch die Erkenntnisse aus Handelsschutzuntersuchungen, darauf schließen, dass diese Bestimmungen bei der Anwendung der unterschiedlichen Rechtsinstrumente nur eine untergeordnete Rolle spielen.

([102]) Bericht – Kapitel 13, S. 360-361 und 364-370.
([103]) Bericht – Kapitel 13, S. 366.
([104]) Bericht – Kapitel 13, S. 370-373.
([105]) Bericht – Kapitel 6, S. 137-140.
([106]) Bericht – Kapitel 6, S. 146-149.
([107]) Bericht – Kapitel 6, S. 149.

(198) Die chinesische Regierung hat beispielsweise klargestellt, dass auch Entscheidungen im privaten Firmenkundengeschäft von der Kommunistischen Partei beaufsichtigt werden und stets im Einklang mit der nationalen politischen Strategie stehen müssen. Eines der drei übergeordneten Ziele des Staates bezüglich der Governance im Bankwesen lautet nun, die Führungsrolle der Partei im Banken- und Versicherungssektor zu stärken, auch bei operativen oder Managementfragen ([108]). Auch in den Kriterien zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken muss nun insbesondere berücksichtigt werden, inwiefern Unternehmen „den nationalen Entwicklungszielen und der Realwirtschaft dienen“ und insbesondere wie sie „strategischen und aufstrebenden Wirtschaftszweigen dienen“ ([109]).

(199) Im Einzelnen ist die chinesische Regierung gemäß der von der People's Bank of China zusammen mit dem Ministerium für Industrie und Informationstechnologie, dem Finanzministerium, der nationalen Entwicklungs- und Reformkommission und anderen Regierungsbehörden veröffentlichten richtungsweisenden Stellungnahme von 2025 zur finanziellen Unterstützung für eine neue Industrialisierung auch bestrebt, „Finanzinstitute dazu anzuleiten, diversifizierte Instrumente wie Darlehen, Anleihen, Eigenkapital und Versicherungen zu nutzen, um umfassende Finanzdienstleistungen für die großen Unternehmen und wichtige unterstützende Unternehmen innerhalb zentraler Wertschöpfungsketten anzubieten, Finanzlösungen für die stabile Geschäftstätigkeit von Unternehmen, die von externen Einflüssen betroffen sind, bereitzustellen sowie private Unternehmen bei der aktiven Beteiligung am unabhängigen und kontrollierbaren Aufbau von Wertschöpfungsketten zu unterstützen“ ([110]).

(200) Darüber hinaus sind Anleiheratings und Bonitätsbewertungen häufig aus den unterschiedlichsten Gründen verzerrt, u. a. weil die strategische Bedeutung eines Betriebs für die chinesische Regierung und etwaige stillschweigende staatliche Garantien sich auf die Risikobewertungen auswirken ([111]). Hinzu kommt, dass es weitere Regelungen gibt, aufgrund deren Finanzmittel in Sektoren gelenkt werden, die von der Regierung als geförderte oder anderweitig relevante Sektoren ausgewiesen werden ([112]). Dies führt bei der Kreditvergabe zu einer Verzerrung zugunsten staatseigener Unternehmen, großer, gut vernetzter Privatunternehmen und von Unternehmen in Schlüsselindustrien, was wiederum bedeutet, dass Verfügbarkeit und Kosten von Kapital nicht für alle Marktakteure gleich sind.

(201) Zudem wurden die Fremdkapitalkosten künstlich niedrig gehalten, um das Investitionswachstum zu fördern. Dies hat zu übermäßigen Anlageinvestitionen bei immer niedrigeren Kapitalrenditen geführt. Davon zeugt der trotz eines drastischen Rückgangs der Rentabilität zu beobachtende Anstieg der Unternehmensverschuldung im staatlichen Sektor, der darauf schließen lässt, dass die Mechanismen im Bankensystem nicht einer normalen unternehmerischen Logik folgen.

(202) Überdies ist festzustellen, dass trotz der Liberalisierung des Nominalzinses im Oktober 2015 die Preissignale nach wie vor nicht das Ergebnis eines freien Spiels der Marktkräfte sind, sondern durch staatlich induzierte Verzerrungen beeinflusst werden. So sollen staatseigene Unternehmen, aber auch ganze Wirtschaftszweige, die von der chinesischen Regierung als strategisch angesehen werden, von Zinssätzen profitieren, die unter den marktüblichen Zinssätzen liegen ([113]). Künstlich niedrig gehaltene Zinssätze führen zu Finanzierungskosten unter Preis und folglich zu einem übermäßigen Kapitaleinsatz.

([108]) Siehe das offizielle Strategiedokument der chinesischen Aufsichtsbehörde für Banken und Versicherungen (China Banking and Insurance Regulatory Commission) vom 28. August 2020: Dreijahresaktionsplan zur Verbesserung der Unternehmensführung und -kontrolle im Banken- und Versicherungssektor (2020-2022): http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (abgerufen am 25. November 2025). Der Plan enthält die Anweisung, „den in der Grundsatzrede von Generalsekretär Xi Jinping über das Vorantreiben der Reform der Unternehmensführung und -kontrolle im Finanzsektor verkörperten Geist weiter umzusetzen“. In Abschnitt II des Plans wird darüber hinaus die Förderung der organischen Integration der Führungsrolle der Partei in die Unternehmensführung und -kontrolle als Ziel vorgegeben: „Wir werden die Integration der führenden Rolle der Partei in die Unternehmensführung und -kontrolle systematischer, stärker standardisiert und verfahrensbasiert machen … Wichtige operative und Managementfragen müssen vom Parteikomitee besprochen werden, bevor der Unternehmensvorstand oder das leitende Management über sie entscheidet.“

([109]) Siehe die Bekanntmachung über die Methode zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken der CBIRC, herausgegeben am 15. Dezember 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (abgerufen am 25. November 2025).

([110]) Siehe: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (abgerufen am 17. November 2025).

([111]) Bericht – Kapitel 6, S. 157-158.

([112]) Bericht – Kapitel 6, S. 150-152, 156-160 und 165-171.

([113]) Siehe den Bericht der Rhodium Group, Augmented Assessment of China's State Support, S. 22, abrufbar unter: https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (abgerufen am 17. November 2025).

(203) Das Gesamtkreditwachstum in China zeugt von einer sinkenden Effizienz der Kapitalallokation, wobei es keinerlei Anzeichen für eine Kreditverknappung gibt, wie sie in einem unverzerrten Marktumfeld zu erwarten wäre. Infolgedessen lässt sich ein starker Anstieg notleidender Kredite beobachten, angesichts derer sich die Regierung mehrfach dafür entschied, entweder Ausfälle zu vermeiden, was zur Entstehung sogenannter „Zombie-Unternehmen“ führte, deren Zahl zunimmt ([114]), oder das Eigentum an den Forderungen (z. B. im Wege von Fusionen oder Debt-Equity-Swaps) zu übertragen, ohne jedoch das Schuldenproblem insgesamt zu beseitigen oder dessen eigentliche Ursachen anzugehen.

(204) Insgesamt ist festzustellen, dass die Kreditvergabe an Unternehmen in China trotz der Schritte zur Marktliberalisierung durch nennenswerte Verzerrungen gekennzeichnet ist, die auf die anhaltenden, allgegenwärtigen Eingriffe des Staates in die Kapitalmärkte zurückzuführen sind. Somit lässt sich feststellen, dass die erheblichen staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem zu stark verzerrten Marktbedingungen auf allen Ebenen führen.

(205) 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 Sektor der betroffenen Ware auswirken. Somit lässt sich feststellen, dass die erheblichen staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem zu stark verzerrten Marktbedingungen auf allen Ebenen führen.

3.2.1.8. Systemischer Charakter der beschriebenen Verzerrungen

(206) Die Kommission stellte fest, dass die im Bericht beschriebenen Verzerrungen charakteristisch für die chinesische Wirtschaft sind. Die verfügbaren Beweise zeugen davon, dass die vorstehend erläuterten sowie in Teil I des Berichts enthaltenen Feststellungen zu den Gegebenheiten und Merkmalen des chinesischen Systems auf das gesamte Land und alle Wirtschaftszweige zutreffen. Gleiches gilt für die Aussagen zu den Produktionsfaktoren, wie sie vorstehend sowie in Teil II des Berichts dargelegt werden.

(207) Die Kommission merkt an, dass es zur Herstellung der betroffenen Ware bestimmter Inputs bedarf. Wenn Hersteller der betroffenen Ware diese Inputs beschaffen, unterliegen die von ihnen gezahlten Preise (die als ihre Kosten erfasst werden) natürlich den 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. Diese Verzerrungen wurden in Abschnitt 3.2.1.2 ausführlich beschrieben. Die Kommission wies darauf hin, dass das diesen Verzerrungen zugrunde liegende Regelwerk allgemein anwendbar ist und die Reifenhersteller diesen Regeln – wie jeder andere Wirtschaftsbeteiligte in China – unterliegen. Die Verzerrungen wirken sich daher unmittelbar auf die Kostenstruktur der betroffenen Ware aus.

(208) Folglich ist es aufgrund der in Abschnitt 3.2.1.2 dargelegten Umstände nicht nur im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung unangemessen, die Inlandsverkaufspreise für die betroffene Ware 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. De facto sind die im Zusammenhang mit Kapitalallokation, Boden, Arbeit, Energie und Rohstoffen beschriebenen staatlichen Eingriffe in der ganzen 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.

3.2.2. *Vorbringen der interessierten Parteien*

(209) Am 30. Juni 2025 übermittelte der CRIA eine Reihe von Stellungnahmen zur Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung. In seiner Stellungnahme brachte der CRIA folgende Argumente vor: i) Der Antragsteller habe keine unmittelbaren Beweise für Marktverzerrungen vorgelegt, ii) die chinesische Reifenindustrie sei stark marktorientiert und iii) im Antrag würden die Grenzen zwischen Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen verwischt.

([114]) Siehe: https://www.bloomberg.com/graphics/2025-china-deflation-cost/?utm_campaign=202511_BATC_subs_eng_china_inflation_subs_eng_chinainflation_nov2025&utm_term=20383998&utm_source=subs-email&utm_medium=email&utm_content=15664976 (abgerufen am 17. November 2025).

(210) Konkret brachte der CRIA zur Untermauerung seines ersten Arguments vor, dass die Behauptungen des Antragstellers hinsichtlich nennenswerter Verzerrungen einerseits verallgemeinert und unspezifisch seien und andererseits logische Widersprüche in Bezug auf die Verzerrungen auf dem Markt für Naturkautschuk enthielten. In Bezug auf den allgemeinen Charakter der Behauptungen wies der CRIA darauf hin, dass sich der Antragsteller in hohem Maße auf den Bericht, auf Schlussfolgerungen in irrelevanten Untersuchungen zu Reifen für Lastkraftwagen und Omnibusse oder zum Stahlsektor sowie auf verzerrte Auslegungen makroökonomischer Dokumente wie des 14. Fünfjahresplans stütze. Der CRIA betonte, dass die Darstellung der chinesischen Wirtschaft insgesamt als streng kontrolliertes System nicht der Realität der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas entspreche und dass die Behauptungen des Antragstellers keinerlei Beweiskraft dahin gehend hätten, wie diese makroökonomischen Strategien konkret und unmittelbar die Kosten und Preise der Hersteller von PC-LL-Reifen verzerrten. Dem CRIA zufolge sei die Kommission verpflichtet, in diesem Fall eine unabhängige, faktengestützte und objektive Untersuchung durchzuführen, anstatt sich lediglich auf die allgemeine Darstellung des Antragstellers zu stützen. In Bezug auf die mutmaßlichen logischen Widersprüche wies der CRIA darauf hin, dass der Antragsteller trotz seiner Behauptungen, dass der Markt für Naturkautschuk in China verzerrt sei, einräume, dass die Einfuhren von Naturkautschuk aus China die chinesische Inlandsproduktion um ein Vielfaches überstiegen. Es sei daher sehr wahrscheinlich, dass der Inlandsmarktpreis in China in erster Linie von den Einfuhren und dem internationalen Markt bestimmt werde. Darüber hinaus sei das Argument des Antragstellers, dass bestimmte südostasiatische Länder, die Naturkautschuk ausführen, nicht als repräsentative Referenzländer in Betracht kommen könnten, da sich China – als Nettoeinführer von Naturkautschuk – in Bezug auf diesen Input in einer unähnlichen Lage befinde, rechtlich fehlerhaft, da eine unterschiedliche Versorgungslage nicht zu den Auswahlkriterien gemäß Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung gehöre. Folglich sollte die Kommission die Kosten für Naturkautschuk in den Aufzeichnungen der chinesischen ausführenden Hersteller anerkennen.

(211) In Bezug auf das zweite Argument stützte sich der CRIA auf die zentrale Behauptung, dass die chinesische Reifenindustrie ein selbstregulierter und wettbewerbsorientierter Sektor sei, der von den Marktkräften bestimmt werde und in dem die Grundsätze der Marktwirtschaft strikt befolgt würden, und führte dazu Folgendes an:

a) Die Behauptung des Antragstellers, die chinesische Reifenindustrie und die vorgelagerten Wirtschaftszweige würden von staatseigenen Unternehmen beherrscht, stelle eine grobe Abweichung von den Tatsachen dar. Private Unternehmen nähmen eine überwältigende beherrschende Stellung inne, sei es gemessen an der Zahl der Unternehmen, am Produktionsumfang, an den Beiträgen zu den Ausfuhren oder an der Gesamtkapazität. Die schiere Größe des chinesischen Markts fördere – wie in Branchenberichten bestätigt – zwangsläufig einen intensiven Wettbewerb. Durch die selektive Konzentration auf Unternehmen mit staatlicher Beteiligung würden im Antrag die Tausenden von Privatunternehmen außer Acht gelassen, die das Rückgrat der Branche bildeten.

Ebenso würden die vorgelagerten Wirtschaftszweige – wie Petrochemie, Kautschuk, Stahl und Textilien – nicht vom Staat kontrolliert, sondern bildeten eine recht diversifizierte und wettbewerbsorientierte Landschaft, in der staatseigene Unternehmen, Privatunternehmen sowie Unternehmen mit ausländischer Beteiligung zu finden seien. Konkret zeichne sich der Markt für synthetischen Kautschuk durch eine Vierteilung zwischen SINOPEC und CNPC, zwischen privaten Unternehmen sowie zwischen taiwanesischen Unternehmen und Unternehmen mit ausländischer Beteiligung aus. Der Markt für weißen Ruß (ausgefälltes Siliciumdioxid) werde ebenfalls von privaten Unternehmen beherrscht, auf die 68,57 % der Produktionskapazität und 66,36 % der Produktion dieses Sektors in China entfielen. Zudem sei der Markt für Stahlkabel stark globalisiert und wettbewerbsorientiert, wobei wichtige Akteure auf dem chinesischen Markt nicht nur chinesische Privatunternehmen, sondern auch zahlreiche internationale Großkonzerne umfassten. Die große Zahl der in der Industrietextilbranche tätigen Unternehmen deute eher auf eine wettbewerbsorientierte als auf eine monopolistische Marktstruktur hin.

Was die staatsnahen Unternehmen betreffe, so setze der Antragsteller diese fälschlicherweise mit staatlich kontrollierten Unternehmen gleich und missachte dabei die modernen Corporate Governance sowie den Rechtsrahmen in China. Unternehmen wie SINOCHEM oder die Huayi Group seien an der Börse notiert und müssten strenge gesetzliche und marktbezogene Vorschriften einhalten; außerdem seien sie gegenüber allen Anteilseignern rechenschaftspflichtig, nicht nur gegenüber einem einzigen staatlichen Anteilseigner. Insbesondere sei die Huayi Group an der Shanghaier Börse notiert, und ihre Corporate-Governance-Struktur stehe im Einklang mit dem chinesischen Gesellschafts- und Wertpapierrecht sowie den Vorschriften der China Securities Regulatory Commission (chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde). Dementsprechend heiße es im Jahresbericht 2024 der Huayi Group ausdrücklich, dass das Unternehmen in den Bereichen Personal, Vermögen, Finanzen, Organisation und Geschäftstätigkeit völlig unabhängig von seinem Mehrheitsanteilseigner sei. Der Mehrheitsanteilseigner übe seine Rechte gemäß den gesetzlichen Bestimmungen über die Hauptversammlung aus und dürfe sich weder direkt noch indirekt in die Entscheidungsfindung und die Geschäftstätigkeit des Unternehmens einmischen. In Bezug auf Sinochem habe der Antragsteller keine Beweise dafür vorgelegt, dass Sinochem als Anteilseigner seiner Reifenhersteller-Tochtergesellschaften Pirelli und Aeolus Tyre in die täglichen Geschäftsentscheidungen dieser Unternehmen eingegriffen habe. In dieser Hinsicht stelle die Verwechslung von „Mehrheitsbeteiligung“ mit „tatsächlicher Kontrolle über die Geschäftstätigkeit“ ein grundlegendes Missverständnis in der Argumentation des Antragstellers dar, der keine Beweise dafür vorgelegt habe, dass die Mehrheitsbeteiligung des Staates an einem Unternehmen zu einer direkten staatlichen Einmischung in die täglichen Geschäftsaktivitäten dieses Unternehmens führen würde.

b) Die Behauptung des Antragstellers, die chinesische Regierung sei in der Lage, die Preise und Kosten von Unternehmen durch Organisationen der Kommunistischen Partei innerhalb von Unternehmen zu beeinflussen, stelle die Realität der Corporate Governance in China falsch dar. Gemäß dem Gesellschaftsrecht und den einschlägigen Satzungen der chinesischen Reifenhersteller konzentriere sich die Funktion der Parteiorganisationen in Unternehmen in erster Linie auf Parteiangelegenheiten und die Gewährleistung der Einhaltung der nationalen Rechtsvorschriften durch das Unternehmen und nicht auf die Einmischung in konkrete Geschäftsabläufe. Die satzungsmäßigen Entscheidungsgremien eines Unternehmens seien nach wie vor der Vorstand und die Geschäftsleitung. Die Behauptung, dass die Existenz von Parteiorganisationen in Reifenunternehmen ein direkter Hinweis auf die staatliche Kontrolle über die Geschäftsentscheidungen eines Unternehmens sei, entbehre sowohl einer sachlichen als auch einer rechtlichen Grundlage.

c) Die Industrieplanung in China diene – entgegen der Behauptung des Antragstellers, sie sei diskriminierend und verzerre den Markt – als strategische Leitlinie und stelle keine verbindliche Vorschrift dar, was im Einklang mit der gängigen Praxis der großen Volkswirtschaften weltweit stehe. Bei Chinas Fünfjahresplänen handele es sich um strategische richtungsweisende Dokumente auf Makroebene für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung, die sich nicht grundlegend von den industriepolitischen Maßnahmen anderer großer Volkswirtschaften weltweit – etwa dem Industrieplan der EU zum Grünen Deal oder dem US-amerikanischen Gesetz zur Verringerung der Inflation – unterschieden. Die Industriepläne in China böten Unternehmen Marktaussichten und eine Entwicklungsvision, ohne für Wirtschaftsteilnehmer auf Mikroebene wie Reifenunternehmen rechtsverbindlich zu sein.

d) Die Behauptungen des Antragstellers zu nicht marktbasierten Grundstücksübertragungen stünden in völligem Widerspruch zum Vorhandensein eines gut funktionierenden Grundstücksmarkts sowie eines Mechanismus zur Vergabe und Übertragung von Landnutzungsrechten, die durch Gesetze und Vorschriften geregelt seien, insbesondere durch die Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens, wonach die betreffenden Grundstücke im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen, Auktionen oder Angebotsverfahren vergeben werden müssten. Darüber hinaus könnten die nicht belegten Behauptungen im Antrag, dass die Reifenhersteller Sailun und Zhongce Grundstücke weit unter dem Marktpreis erhalten hätten, ein landesweit funktionierendes, offenes, einheitliches und verbindlich durchgesetztes marktbasiertes System nicht infrage stellen.

Was das chinesische Insolvenz- und Gesellschaftsrecht betrifft, so seien im geltenden Unternehmensinsolvenzrecht vielfältige Ausstiegs- oder Sanierungswege für Unternehmen in Not oder Insolvenz vorgesehen, wobei das Ziel ausdrücklich darin bestehe, einen „marktorientierten und regelbasierten“ Rahmen zu schaffen. Darüber hinaus enthalte das Gesellschaftsrecht klare Corporate-Governance-Standards für alle Arten von Unternehmen – einschließlich staatseigener börsennotierter Unternehmen – und diene als solide Rechtsgrundlage für die unabhängige, marktbasierte Führung von Unternehmen.

e) Die Behauptung des Antragstellers, das chinesische Haushaltsregistrierungs- und Gewerkschaftssystem führe zu verzerrten Lohnkosten, lasse die tiefgreifenden Veränderungen und den Marktorientierungsprozess des chinesischen Arbeitsmarkts außer Acht, wo die Beschränkungen des Hukou-Systems schrittweise beseitigt oder abgemildert würden und auch das Sozialversicherungssystem zunehmend von der Haushaltsregistrierung abgekoppelt werde. Sich auf ein veraltetes System zu stützen, das zunehmend weniger restriktiv werde, um die These der Lohnverzerrung zu untermauern, sei daher losgelöst von der aktuellen sozioökonomischen Realität Chinas.

f) Das chinesische Finanzsystem gewähre bestimmten staatlich geförderten Wirtschaftszweigen (wie der Reifenindustrie) keine Kredite zu Sonderbedingungen und manipuliere auch keine Bonitätsbewertungen. Immerhin handele es sich bei den chinesischen Geschäftsbanken, einschließlich der großen staatseigenen Geschäftsbanken, um unabhängige Finanzinstitute, die sich an das Gesetz über Geschäftsbanken hielten. In Artikel 4 des Gesetzes heiße es: „Die Geschäftstätigkeiten der Geschäftsbanken unterliegen den Grundsätzen der Sicherheit, der Liquidität und der Effizienz. Geschäftsbanken treffen eigenständige Entscheidungen mit Blick auf ihre Geschäftstätigkeiten, tragen die Verantwortung für ihre eigenen Risiken, übernehmen die alleinige Verantwortung für ihre Gewinne und Verluste und üben Selbstbeschränkung.“ Ferner besage das Gesetz: „Die Geschäftsbanken üben … ihre Geschäftstätigkeit ohne Einmischung durch eine Einheit oder Personen aus.“ Die Transparenz, Berechenbarkeit und marktbasierte Funktionsweise des chinesischen Finanzmarkts werde auch durch die Tatsache veranschaulicht, dass sich in den letzten Jahren zahlreiche ausländische Akteure dafür entschieden hätten, auf Renminbi lautende Anleihen innerhalb Chinas zu begeben.

Darüber hinaus seien Diskrepanzen bei den Bonitätsbewertungen ein und desselben Unternehmens durch inländische und ausländische Ratingagenturen ein weltweit verbreitetes Phänomen, das sich mit den unterschiedlichen Bewertungsmethoden, Informationszugangskanälen, Risikomodellen und Kenntnissen des lokalen Markts, auf die sich die verschiedenen Ratingagenturen stützten, erklären lasse. Es sei völlig unbegründet, solche Diskrepanzen direkt auf staatliche Manipulation zurückzuführen.

(212) Zur Untermauerung seines dritten Arguments kritisierte der CRIA den Antrag wegen der Behauptung, dass in China Subventionspraktiken bestünden. Der CRIA wies darauf hin, dass es in der Union ein gesondertes Rechtsinstrument zur Bekämpfung der Subventionierung gebe und dass die Behauptungen des Antragstellers daher im Rahmen einer gesonderten Antisubventionsuntersuchung geprüft und entschieden werden sollten. Der Versuch des Antragstellers, sich auf Subventionsvorwürfe zu stützen, um Behauptungen hinsichtlich nennenswerter Verzerrungen in einem Antidumpingverfahren zu untermauern, missachte die Grenzen zwischen den beiden unterschiedlichen Rechtsinstrumenten, die in zwei verschiedenen Rechtsrahmen verankert seien.

(213) Am 1. August 2025 reagierte der Antragsteller auf das Vorbringen des CRIA und wies darauf hin, dass i) der Reifensektor in China infolge der systematischen Einmischung des chinesischen Staates und der Kommunistischen Partei in praktisch alle Aspekte des Wirtschaftszweigs, in vor- und nachgelagerte Tätigkeiten innerhalb von Unternehmen, unabhängig davon, ob sie sich in privatem oder staatlichem Eigentum befinden, mit nennenswerten Verzerrungen behaftet sei, ii) die Zahl der privaten Akteure, die ebenfalls auf dem chinesischen Markt präsent seien, den Nachweis des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen nicht infrage stelle, da private Akteure in China vom Staat gelenkt würden und im Einklang mit der Industriepolitik handelten, und iii) das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen, die alle Teile der chinesischen Wertschöpfungskette der Reifenherstellung beträfen, in der Vergangenheit eindeutig nachgewiesen worden sei, sei es in früheren Untersuchungen der Kommission oder in Untersuchungen in anderen Ländern, wie im Antrag ausführlich dargelegt.

(214) Am 15. September 2025 ergänzte der CRIA seine Stellungnahme bei Einleitung durch eine Reihe von Stellungnahmen zum ersten Vermerk. In seiner Stellungnahme brachte der CRIA zwei Argumente vor.

(215) Erstens vertrat der CRIA den Standpunkt, dass Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung aufgrund seiner Unvereinbarkeit mit den Übereinkommen der Welthandelsorganisation (WTO) und der Entscheidung des WTO-Streitbeilegungsgremiums nicht anwendbar sei.

(216) Im Einzelnen führte der CRIA Folgendes aus:

a) Da einige für die Dumpingberechnung relevante Bestimmungen des Protokolls über den Beitritt Chinas zur WTO am 11. Dezember 2016 ausliefen, müsse die EU ihre entsprechenden Verpflichtungen aus dem WTO-Recht einhalten.

b) Es sei den Untersuchungsbehörden im Einklang mit den Feststellungen des Berufungsgremiums in der Sache DS 473 für die Zwecke der Berechnung der Kosten zur Ermittlung des Normalwerts der betroffenen Ware, wenn der Inlandspreis im Ausfuhrland nicht herangezogen werden könne, nicht gestattet, die in den Aufzeichnungen des Ausführers/Herstellers ausgewiesenen Kosten anhand eines Vergleichswerts zu bewerten, der nicht mit den Herstellkosten im Ursprungsland in Zusammenhang stehe.

(217) Zweitens brachte der CRIA vor, dass der chinesische Reifen- und Rohstoffmarkt entgegen der Behauptung keinen nennenswerten Verzerrungen unterliege. Der CRIA brachte in diesem Zusammenhang vor, dass die vom Antragsteller behaupteten Verzerrungen nicht hinreichend belegt seien, und verwies auf seine Stellungnahme vom 30. Juni 2025, wobei er erneut betonte, dass die Behauptungen des Antragstellers voller Verallgemeinerungen, Spekulationen und Widersprüche seien und nicht durch direkte und konkrete Beweise in Bezug auf die PC-LL-Reifenindustrie in China oder den Untersuchungszeitraum dieser Untersuchung untermauert würden.

(218) Den Argumenten des CRIA konnte aus folgenden Gründen nicht stattgegeben werden:

(219) Was das erste Argument des CRIA bei Einleitung betrifft, nämlich dass der Antragsteller keine direkten Beweise für Marktverzerrungen vorgelegt habe, stellte die Kommission zunächst fest, dass – wie das Gericht in der Rechtssache Viraj Profiles bestätigt hat – an die Beweise, die notwendig sind, damit das Kriterium des Vorliegens von genügend Beweisen für die Einleitung einer Untersuchung erfüllt ist, hinsichtlich ihrer Anzahl und Qualität ein anderer Maßstab anzulegen ist als an jene, die für die vorläufige oder endgültige Feststellung des Vorliegens von Dumping, einer Schädigung oder eines ursächlichen Zusammenhangs erforderlich sind ([115]). Der Antrag erfüllte die in Artikel 5 Absatz 9 der Grundverordnung festgelegten Vorgaben in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe d. Wie in der Einleitungsbekanntmachung dargelegt, vertrat die Kommission in der Einleitungsphase in der Tat die Auffassung, dass im Sinne des Artikels 5 Absatz 9 der Grundverordnung ausreichende Beweise vorlagen, die tendenziell darauf hindeuten, dass es aufgrund nennenswerter Verzerrungen mit Auswirkungen auf Preise und Kosten nicht angemessen wäre, die Inlandspreise und -kosten der VR China heranzuziehen, und dass somit die Einleitung einer Untersuchung nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung gerechtfertigt ist.

([115]) Urteil des Gerichts vom 11. Juli 2017, Viraj Profiles/Rat, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, Rn. 98.

(220) Die Kommission hat solche Verzerrungen daher nachgewiesen. Dazu hat die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe e der Grundverordnung die Daten erhoben, die erforderlich sind, um das Vorliegen und die Auswirkungen nennenswerter Verzerrungen und die daraus resultierende Anwendung der in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung vorgeschriebenen Methode zu ermitteln. Diese Analyse wird in den Abschnitten 3.2.1.1 bis 3.2.1.8 ausführlich dargelegt. In diesem Zusammenhang ist die Bemerkung des CRIA zur Verpflichtung der Kommission, eine unabhängige, faktengestützte und objektive Untersuchung durchzuführen, gegenstandslos. Zudem hat die Analyse der Kommission in den Abschnitten 3.2.1.1 bis 3.2.1.8 auch die Behauptung des CRIA widerlegt, dass die wirtschaftliche Entwicklung Chinas tatsächlich frei von verzerrenden staatlichen Eingriffen sei und dass die einschlägigen makroökonomischen Maßnahmen Chinas die Kosten und Preise im Sektor der betroffenen Ware nicht konkret und unmittelbar verzerrten.

(221) Darüber hinaus und zum Abschluss des ersten Arguments des CRIA bei Einleitung, das sich auf die angeblichen logischen Widersprüche im Antrag hinsichtlich Naturkautschuk als weltweit gehandeltem Rohstoff und der Auswahl des repräsentativen Landes bezog, stellte die Kommission erstens fest, dass der CRIA keine Beweise dafür vorgelegt hat, dass die Preise für Naturkautschuk in China vom globalen Rohstoffmarkt bestimmt werden, und zweitens, dass das repräsentative Land im Einklang mit den geltenden Kriterien gemäß Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung ausgewählt wurde, wie in Abschnitt 3.2.4 ausführlich dargelegt.

(222) In Bezug auf das zweite Argument des CRIA bei Einleitung, nämlich dass die chinesische Reifenindustrie stark marktorientiert sei, wies die Kommission auf Folgendes hin:

a) Die Präsenz privater Unternehmen im Sektor der betroffenen Ware ist unbestritten. Allerdings sind in diesem Sektor nicht nur staatseigene oder anderweitig staatlich kontrollierte Unternehmen tätig, sondern der Sektor unterliegt auch der staatlichen Kontrolle und politischen Aufsicht durch verschiedene Mittel, die von staatlichen Maßnahmen zur Gestaltung der Entwicklung des Sektors bis hin zum erklärten Bekenntnis einzelner Unternehmen und Industrieverbände mit der Führung der Kommunistischen Partei reichen, wie in Abschnitt 3.2.1.2 beschrieben.

Ebenso wird in Bezug auf die vorgelagerten Wirtschaftszweige der Verweis des CRIA auf eine Vierteilung zwischen SINOPEC und CNPC, zwischen privaten Unternehmen sowie zwischen taiwanesischen Unternehmen und Unternehmen mit ausländischer Beteiligung durch eben jenen Bericht untergraben, auf den sich der CRIA beruft und in dem es zum Markt für synthetischen Kautschuk heißt: „[D]ie Spitzengruppe bilden CNPC und Sinopec, auf die zusammen 49 % des Marktanteils entfallen. … Die Klasse-1-Unternehmen profitieren von den Vorteilen der integrierten petrochemischen Industriekette und erzielen Größenvorteile bei synthetischen Kautschukprodukten. Die Gesamtproduktionskapazität von CNPC und Sinopec für synthetischen Kautschuk beläuft sich derzeit auf 5 Mio. Tonnen pro Jahr, was mehr als 45 % der gesamten Produktionskapazität Chinas für synthetischen Kautschuk entspricht. Dank der weitreichenden Netzwerke zur Rohölversorgung liegt ihre Selbstversorgungsquote bei Rohstoffen bei über 85 %. Durch das integrierte Produktionsmodell konnten die Herstellkosten für synthetischen Kautschuk um 20 % gesenkt werden, wodurch wiederum Skaleneffekte erzielt wurden.“ Was die übrigen Inputs für die Herstellung der betroffenen Ware betrifft, so ist der Einwand des CRIA bezüglich der in den jeweiligen Sektoren tätigen privaten Unternehmen unangebracht. Es ist nicht die monopolistische Struktur der Sektoren, die von der Kommission im vorliegenden Zusammenhang als relevant erachtet wurde, sondern das Ausmaß der staatlichen Kontrolle und politischen Aufsicht. Eine solche Aufsicht durch industriepolitische Planung, die Kontrolle über Industrieverbände, die Führung durch die Kommunistische Partei – einschließlich personeller Überschneidungen zwischen Führungs- und Parteiposten in Unternehmen usw. – wurde auch in den Input-Sektoren ([116]) der betroffenen Ware ausführlich dokumentiert. Der CRIA hat keine Beweise vorgelegt, die diese Feststellungen infrage stellen würden.

Was die Behauptung betrifft, dass Reifenhersteller wie die Huayi Group strenge gesetzliche und marktbezogene Vorschriften einhielten und nicht nur gegenüber dem Staat, sondern gegenüber allen Anteilseignern rechenschaftspflichtig seien, wies die Kommission darauf hin, dass im Jahresbericht 2024 der Huayi Group, auf den der CRIA Bezug nimmt, im Zusammenhang mit der Analyse der Geschäftsleistung 2024 Folgendes festgehalten ist: „Das Jahr 2024 markiert den 75. Jahrestag der Gründung der Volksrepublik China und ist zugleich ein entscheidendes Jahr für die Verwirklichung der Ziele und Aufgaben des 14. [Fünfjahresplans]. Alle Mitarbeiter haben den Geist des 20. Nationalkongresses der [Kommunistischen Partei] sowie der zweiten und dritten Plenarsitzung des 20. Zentralkomitees gewissenhaft umgesetzt. Unter der kompetenten Führung des Parteikomitees und des Vorstands des Unternehmens sowie dank unseres Engagements und unserer Tatkraft haben wir uns aktiv der doppelten Herausforderung einer langsamen makroökonomischen Erholung und anhaltender geringer Schwankungen in der chemischen Industrie gestellt …“ In dem Jahresbericht wird ferner betont, dass das Unternehmen „die allgemeine Führungsrolle der Partei stärken, eine ‚Sunshine Huayi‘-Familienkultur fördern, Ideale und Überzeugungen

([116]) Siehe z. B. den Bericht – Kapitel 12, 14 und 16.

vereinen und die Eigeninitiative, Begeisterung und Kreativität [der] Belegschaft wecken [wird], um gemeinsam die hochwertige Entwicklung der Gruppe voranzutreiben“. Die Kommission wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass 15 der 17 Vorstandsmitglieder der Huayi Group Mitglieder der Kommunistischen Partei sind und dass das vom CRIA angeführte chinesische Gesellschaftsrecht ausdrücklich die Gründung von Organisationen der Kommunistischen Partei in Unternehmen vorschreibt. Das Gesellschaftsrecht räumt diesen Strukturen der Kommunistischen Partei in Verbindung mit weiteren geltenden Rechtsvorschriften erhebliche Befugnisse hinsichtlich der Geschäftstätigkeit der betreffenden Unternehmen ein (siehe insbesondere die Erwägungsgründe 138 und 139 sowie 170 bis 174). Zwar weist die Corporate Governance in China zahlreiche Standardmerkmale auf, doch ist es gerade das Vorhandensein der vorstehend genannten zusätzlichen Strukturen, die es der Partei/dem Staat ermöglichen, politische Aufsicht und Kontrolle über die Wirtschaftsbeteiligten auszuüben, was für die Bewertung nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung von besonderer Bedeutung ist und das Argument des CRIA widerlegt.

b) Der Einfluss der Kommunistischen Partei auf die chinesische Wirtschaft, der von der institutionellen landesweiten Struktur bis hin zur Rolle der Organisationen der Kommunistischen Partei im Geschäftsgebaren einzelner Unternehmen reicht, wurde vorstehend (siehe insbesondere Erwägungsgründe 169 bis 177) sowie im Bericht ([117]) ausführlich beschrieben. Die Behauptung des CRIA, dass sich die Funktion von Parteiorganisationen in Unternehmen in erster Linie auf Parteiangelegenheiten konzentriere und nicht auf die Einmischung in konkrete Geschäftsabläufe, wird auch durch die genannten Dokumente, die von den betreffenden Unternehmen selbst stammen, unmittelbar widerlegt (siehe den Jahresbericht 2024 von Qingdao Double Star Co. Ltd. oder den Jahresbericht 2023 von Guizhou Tyre Co., Ltd, in denen auf die Integration der Führungsrolle der Partei in alle Aspekte der Unternehmensführung Bezug genommen wird, sowie den Jahresbericht 2024 der Huayi Group, in dem die Führungsrolle des Parteikomitees und des Vorstands auf die gleiche Ebene gestellt wird – siehe Buchstabe a des vorliegenden Erwägungsgrunds).

c) Was die Industrieplanung in China betrifft, so schloss sich die Kommission nicht der Auffassung des CRIA an, dass die Planungsdokumente keine verbindlichen Vorgaben darstellten. Im Gegenteil: Die Kommission wies darauf hin, dass im chinesischen Planungssystem Prioritäten festgelegt und Ziele vorgegeben werden, die die Zentralregierung und die lokalen Regierungen schwerpunktmäßig verfolgen müssen. Auf allen staatlichen Ebenen gibt es einschlägige Pläne, die praktisch alle Wirtschaftszweige abdecken, und die Behörden aller Verwaltungsebenen überwachen die Umsetzung der Pläne durch die jeweils nachgeordnete Ebene. Wie im Bericht ausführlich beschrieben ([118]), sind die in den Planungsinstrumenten festgelegten Ziele tatsächlich verbindlich; das Planungssystem führt dazu, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen, sondern den Sektoren zugeteilt werden, die von der Regierung als strategische oder anderweitig politisch wichtige Sektoren erachtet werden. Darüber hinaus bestätigte das Zentralkomitee der Kommunistischen Partei Chinas selbst erst im September 2025, dass im Rahmen der Annahme und Umsetzung der Entwicklungspläne die strategischen Prioritäten der Partei in „rechtsverbindliche Pläne für die landesweite Umsetzung“ umgewandelt würden. Schließlich wies die Kommission darauf hin, dass die Politik in Ländern außerhalb Chinas wie der EU oder den USA im vorliegenden Kontext einer Bewertung nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung nicht relevant ist.

d) Ebenso stellte die Kommission fest, dass der CRIA in Bezug auf Grundstücksübertragungen sowie das Gesellschafts- oder Insolvenzrecht lediglich behauptet, dass diese Bereiche auf soliden, marktbasierten Grundlagen beruhten, ohne auf einen der in Abschnitt 3.2.1.5 beschriebenen Beweise für das Vorliegen von Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung einzugehen.

e) Der Verweis des CRIA auf die schrittweise Beseitigung der Beschränkungen des Hukou-Systems ändert nichts an der Haltung der Kommission hinsichtlich der nennenswerten Verzerrungen der Löhne in China; auch wenn in China derzeit Reformen des Hukou-Systems im Gange sein mögen, bleibt das Haushaltsregistrierungssystem bestehen, was sich auf die wirtschaftlichen Grundlagen der Lohnbildung auswirkt. Darüber hinaus tragen weitere Faktoren wie etwa die Rolle der Gewerkschaften oder die Tatsache, dass China einigen Übereinkommen der IAO nicht beigetreten ist, zu Lohnverzerrungen in China bei.

f) Die Argumente des CRIA zum chinesischen Finanzsystem sind nicht überzeugend. Ein unbegründeter Verweis auf ausländische Akteure, die auf Renminbi lautende Anleihen begeben, ist keineswegs ein Beweis für das marktbasierte Funktionieren des chinesischen Finanzsystems. Die Kommission verwies auch auf den Bericht ([119]), in dem die Grenzen des chinesischen Onshore-Anleihenmarkts hervorgehoben werden. Vor allem aber legt der CRIA das Gesetz über Geschäftsbanken selektiv aus. In diesem Zusammenhang verwies

([117]) Siehe Bericht – Kapitel 3.
([118]) Siehe Bericht – Kapitel 4.
([119]) Bericht – Kapitel 6.

die Kommission zusätzlich zu der in den Erwägungsgründen 196 bis 198 dargelegte Analyse auf weitere Bestimmungen des Gesetzes über Geschäftsbanken, auf die sich der CRIA berief, insbesondere auf Artikel 34, in dem es heißt: „Die Geschäftsbanken führen ihre Geschäfte im Einklang mit den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und richten sich dabei an der Industriepolitik des Staates aus."

(223) Was das dritte Argument des CRIA bei der Einleitung betrifft, nämlich dass im Antrag die Grenzen zwischen Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen verwischt würden, so kam die Kommission bereits in Erwägungsgrund 219 zu dem Schluss, dass der Antrag den in Artikel 5 Absatz 9 der Grundverordnung festgelegten Standards entspricht und dass somit die Einleitung einer Untersuchung nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung gerechtfertigt ist. Elemente des Antrags, die für die Bewertung gemäß Artikel 5 Absatz 9 der Grundverordnung nicht relevant sind, wurden von der Kommission bei dieser Bewertung nicht berücksichtigt.

(224) Was das erste Argument des CRIA in seiner Stellungnahme zum ersten Vermerk betrifft, das sich auf die Vereinbarkeit von Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung mit dem WTO-Recht bezieht, so wies die Kommission auf Folgendes hin:

a) Die Teile von Abschnitt 15 des Protokolls über den Beitritt Chinas zur WTO, die noch nicht außer Kraft getreten sind, behalten in Antidumpingverfahren betreffend Waren aus China bei der Ermittlung des Normalwerts weiterhin ihre Gültigkeit, und zwar sowohl in Bezug auf den Marktwirtschaftsstatus als auch in Bezug auf die Anwendung einer Methode, die nicht auf einem strengen Vergleich mit den chinesischen Preisen oder Kosten beruht.

b) Der Bericht des Berufungsgremiums in der Sache DS 473 betraf nicht die Umsetzung von Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung, sondern eine besondere Bestimmung in Artikel 2 Absatz 5 der Grundverordnung. Dennoch gestattet das WTO-Recht in der Auslegung durch das Berufungsgremium in der Sache DS 473 die Verwendung von Daten aus einem Drittland, die gebührend berichtigt werden, wenn eine solche Berichtigung erforderlich und begründet ist.

(225) Was das zweite Argument des CRIA in seiner Stellungnahme zum ersten Vermerk zu den Produktionsfaktoren anbelangt, das sich auf die Hinlänglichkeit der Beweise bezieht, so wurde darauf in diesem Abschnitt bereits eingegangen.

3.2.3. *Schlussfolgerungen*

(226) Die vorliegenden Beweise zeigten, dass die Preise bzw. Kosten der betroffenen Ware, einschließlich der Rohstoff-, Grundstücks-, 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.

(227) In Anbetracht dieser Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es in diesem Fall nicht angemessen ist, bei der Ermittlung des Normalwerts die 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.

3.2.4. *Repräsentatives Land*

3.2.4.1. Allgemeine Bemerkungen

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

— Ähnlicher wirtschaftlicher Entwicklungsstand wie in der VR China. Entsprechend wählte die Kommission Länder aus, die laut der Datenbank der Weltbank ein ähnliches Bruttonationaleinkommen pro Kopf aufweisen wie die VR China ([120]);

— Herstellung der untersuchten Ware im betreffenden Land;

— Vorliegen einschlägiger ohne Weiteres verfügbarer Daten im repräsentativen Land;

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

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

(229) Wie in Abschnitt 3.1 dargelegt, veröffentlichte die Kommission zwei Vermerke zu den bei der Ermittlung des Normalwerts herangezogenen Quellen: den ersten und den zweiten Vermerk.

(230) In diesen Vermerken wurden die Tatsachen und Belege beschrieben, die den einschlägigen Kriterien zugrunde liegen, und es wurde auch auf die Stellungnahmen der Parteien zu diesen Sachverhalten und einschlägigen Quellen eingegangen. Im zweiten Vermerk unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien über ihre Absicht, im vorliegenden Fall die Türkei als geeignetes repräsentatives Land heranzuziehen, falls das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung bestätigt würde.

3.2.4.2. Erster Vermerk

(231) Im ersten Vermerk nannte die Kommission Argentinien, Brasilien, Kolumbien, Indonesien, Malaysia, Mexiko, Serbien, Südafrika, Thailand und die Türkei als Länder mit einem nach Daten der Weltbank ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand wie in der VR China, d. h. Länder, die alle von der Weltbank auf der Grundlage des Bruttonationaleinkommens als „Länder mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie“ eingestuft werden und in denen bekanntermaßen die Herstellung der untersuchten Ware stattfindet.

(232) Anschließend prüfte die Kommission die Verfügbarkeit von Daten zu den Produktionsfaktoren, auch in Bezug auf die ohne Weiteres zugänglichen Finanzdaten der Hersteller der untersuchten Ware. Auf der Grundlage der nach Einleitung vorgelegten Informationen ermittelte sie die sechs wichtigsten Produktionsfaktoren, auf die rund 70 % der Gesamtkosten für Material entfielen: Naturkautschuk (HS 4001 22), Ruß (2803 00), Styrol-Butadien-Kautschuk (4002 19), Polybutadienkautschuk (HS 4002 20), Cordgewebe (HS 5902 20) und Stahlcord (HS 7312 10). Daraufhin prüfte sie, ob diese Produktionsfaktoren in ausreichenden Mengen in die potenziellen repräsentativen Länder eingeführt wurden und wie hoch der Anteil der Einfuhren war, der möglicherweise wesentlich von den Einfuhren aus der VR China oder einem der in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Länder beeinflusst wurde ([121]).

(233) Die Kommission stellte fest, dass sowohl Argentinien als auch Kolumbien wichtige Produktionsfaktoren in relativ geringen Mengen einführten und dass diese beiden Länder einige der Produktionsfaktoren überhaupt nicht einführten. Da die relativ geringen Einfuhrmengen wichtiger Produktionsfaktoren den Preis der Einfuhren beeinflusst haben könnten, war die Kommission der Ansicht, dass diese Einfuhren möglicherweise keinen geeigneten Vergleichswert darstellen. Somit kam die Kommission zu dem Schluss, dass weder Kolumbien noch Argentinien als geeignetes repräsentatives Land infrage kommt.

(234) Darüber hinaus ergab die Analyse der Einfuhren der wichtigsten Rohstoffe in andere für die Rolle als repräsentatives Land infrage kommende Länder, dass einige Einfuhren möglicherweise durch die erheblichen Mengen mit Ursprung in China wesentlich beeinflusst wurden. Dies galt insbesondere für Thailand und Südafrika, wo die Einfuhren aus China von drei der sechs vorstehend aufgeführten wichtigsten Produktionsfaktoren mehr als 50 % der Gesamteinfuhren dieser Faktoren ausmachten, sowie in geringerem Maße für Malaysia, wo der Anteil der Einfuhren aus China von drei der wichtigsten Produktionsfaktoren zwischen 27 % und 69 % lag. Zudem wurde die untersuchte Ware in Brasilien und Indonesien nicht hergestellt, und es waren auch keine Finanzdaten in Bezug auf diese Länder verfügbar. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass keines dieser Länder als geeignetes repräsentatives Land infrage kam.

(235) Die Kommission ermittelte daraufhin verfügbare Jahresabschlüsse für den Untersuchungszeitraum von gewinnbringenden Unternehmen, die die gleichartige Ware in Mexiko (Compana Hulera Tornel), Serbien (Tigar Tyres Doo) und der Türkei (Brisa Bridgestone Sabanci) herstellen, und kam zu dem Schluss, dass diese Länder als geeignete repräsentative Länder infrage kommen. Sie forderte die Parteien zur Stellungnahme auf.

([121]) 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) in der durch die Delegierte Verordnung (EU) 2017/749 der Kommission vom 24. Februar 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Streichung Kasachstans von der Liste der Länder in Anhang I der genannten Verordnung (ABl. L 113 vom 29.4.2017, S. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj) geänderten Fassung.

3.2.4.3. Nach der Unterrichtung über den ersten Vermerk übermittelte Vorbringen für jedes potenzielle repräsentative Land

(236) Nach der Veröffentlichung des ersten Vermerks gingen bei der Kommission Stellungnahmen des Antragstellers, des CRIA und von vier ausführenden Herstellern bzw. Gruppen ausführender Hersteller – der GITI Group, der Hankook Group, Kumho und Shandong Yongsheng – ein. Die Parteien übermittelten Stellungnahmen in Bezug auf folgende Länder:

Indonesien

(237) Die GITI Group brachte vor, dass Indonesien (zusammen mit Malaysia) aus folgenden Gründen ein mögliches repräsentatives Land sei: i) Indonesien habe Kautschukmischungen eingeführt (laut GITI ein wichtiger Produktionsfaktor), ii) bei mehreren wichtigen Produktionsfaktoren (Cordgewebe, Stahlcord, Ruß) sei der Anteil der Einfuhren aus der VR China an den Gesamteinfuhren für Indonesien niedriger gewesen als für Serbien, Mexiko und die Türkei und iii) für indonesische Unternehmen (PT Goodyear Indonesia Tbk und PT Gajah Tunggal Tbk, ein Joint Venture der GITI Group und von Michelin) wären Finanzdaten verfügbar.

(238) Kumho Tire und die Hankook Group brachten ebenfalls vor, dass Indonesien aufgrund der Größe seines Inlandsmarkts und der hohen Einfuhrmengen für alle Produktionsfaktoren ein geeignetes repräsentatives Land sei.

Malaysia

(239) Die GITI Group und der CRIA brachten vor, dass die chinesischen Ausfuhren wichtiger Produktionsfaktoren (Ruß, Stahlcord, Cordgewebe und Polybutadienkautschuk) nach Malaysia ähnliche Anteile an den Einfuhren aus der VR China ausmachten wie im Falle Serbiens und der Türkei, die als potenzielle repräsentative Land in Betracht gezogen würden, und dass Malaysia daher nicht aus dem Kreis der potenziellen repräsentativen Länder ausgeschlossen werden sollte. Die GITI Group führte ferner an, dass Malaysia neben Indonesien das einzige Land mit repräsentativen Einfuhren von Kautschukmischungen sei.

(240) Die GITI Group, Shandong Yongsheng und der CRIA wiesen darauf hin, dass Malaysia in der US-amerikanischen Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Reifen aus China ([122]) als repräsentatives Land ausgewählt worden sei und dass für mehrere Unternehmen in Malaysia Jahresabschlüsse öffentlich verfügbar seien ([123]).

Mexiko

(241) Die GITI Group brachte vor, dass Mexiko nicht als repräsentatives Land infrage käme. Sie verwies vor allem auf die geringen Mengen der Einfuhren von Kautschukmischungen bzw. die hohen Mengen der Einfuhren von Cordgewebe aus China nach Mexiko.

(242) Der CRIA und Shandong Yongsheng brachten ähnliche Argumente hinsichtlich des Umfangs der Einfuhren aus China nach Mexiko, Serbien und in die Türkei vor und argumentierten, dass der Umfang der Einfuhren aus der VR China nicht als Hauptkriterium für den Ausschluss möglicher repräsentativer Länder angesehen werden könne und dass ein hoher Anteil von Einfuhren von Stahlcord aus der VR China allen möglichen repräsentativen Ländern gemein sei. Der CRIA argumentierte ferner, dass die Kommission in einigen anderen Fällen zusätzlich geprüft habe, ob die Einfuhren aus der VR China eine verzerrende Wirkung auf die Einfuhrpreise hatten, und dass sie dies doch auch in dieser Untersuchung bei Ländern mit einem hohen Anteil an Einfuhren aus der VR China tun könne.

(243) Die GITI Group vertrat die Auffassung, dass die mexikanischen Einfuhrpreise für wichtige stahlhaltige Inputs wie Stahlcord verzerrt sein könnten, da in Mexiko unterschiedliche Antidumping- und Ausgleichszölle auf Stahl erhoben würden. Sie verwies ferner auf die von Mexiko ergriffenen Maßnahmen gegenüber den Einfuhren von synthetischem Kautschuk aus Japan, der Republik Korea und den Vereinigten Staaten sowie auf Antidumpingzölle auf Reifen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Ursprung in China. Die GITI Group brachte ferner vor, dass die Finanzdaten für die Reifenunternehmen in Mexiko keinen geeigneten Vergleichswert darstellten, da sie sich nicht mit dem Untersuchungszeitraum überschnitten und da nur für ein Unternehmen Daten verfügbar gewesen seien. Daher vertrat sie die Auffassung, dass Mexiko nicht als repräsentatives Land infrage kommt.

([122]) https://access.trade.gov/Resources/frn/summary/prc/2021-19259-1.pdf.

([123]) Beispielsweise Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. BHD. und Yamauchi (Malaysia).

(244) Shandong Yongsheng brachte vor, dass unter Mexiko, Serbien und der Türkei Mexiko das am besten geeignete repräsentative Land sei, da i) der Umfang der Einfuhren aus China in Serbien höher sei als in Malaysia, einem Land, das im ersten Vermerk aufgrund seiner Abhängigkeit von Einfuhren aus der VR China ausgeschlossen worden sei, und ii) Mexiko im Hinblick auf Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a das höchste Niveau an Sozial- und Umweltschutz aufweise.

(245) Kumho Tire und die Hankook Group brachten vor, dass Mexiko aufgrund der Größe seines Inlandsmarkts und der hohen Einfuhrmengen für Naturkautschuk ein geeignetes repräsentatives Land sei.

Thailand

(246) Der CRIA und Shandong Yongsheng führten an, dass Thailand nicht aufgrund der umfangreichen Einfuhren aus China als mögliches repräsentatives Land hätte ausgeschlossen werden dürfen.

(247) Shandong Yongsheng führte weiter aus, dass die Kommission Daten zu den VVG-Kosten und Gewinnen heranziehen könne, die für thailändische Hersteller von Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen zur Verfügung stünden. Zudem wiesen Thailand, Indonesien und Malaysia in Bezug auf Energie- und Arbeitskosten Bedingungen auf, die denen in China am ähnlichsten seien.

Türkei und Serbien

(248) Die GITI Group argumentierte, dass die Türkei und Serbien nur geringe Mengen an Kautschukmischungen einführten und dass, falls eines dieser Länder ausgewählt würde, der Vergleichswert für diesen Rohstoff angepasst werden sollte. Zweitens brachten die GITI Group, Kumho Tire, die Hankook Group und der CRIA vor, dass die VVG-Kosten für beide möglichen repräsentativen Länder unangemessen hoch seien. Die GITI Group und der CRIA verwiesen auf Finanzdaten aus Mexiko ([124]), Indonesien ([125]), Malaysia ([126]) und Thailand ([127]), aus denen geringere Prozentsätze für die VVG-Kosten hervorgingen.

(249) Die GITI Group und der CRIA brachten ferner vor, dass die Einfuhren von Cordgewebe aus China sowohl im Falle Serbiens als auch im Falle der Türkei besonders hoch seien.

(250) Die Hankook Group brachte vor, dass der konsolidierte Jahresabschluss des türkischen Unternehmens Brisa Bridgestone Tochtergesellschaften umfasse, die an der Entwicklung und Herstellung mobiler Technologien beteiligt gewesen seien, und dass der Jahresabschluss daher für die Zwecke der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts offenkundig nicht repräsentativ sei.

(251) Der CRIA, Kumho Tire und die Hankook Group brachten vor, dass die Türkei und Serbien aufgrund der Menge der Einfuhren aus Russland in diese Länder nicht als geeignete repräsentative Länder angesehen werden könnten. Kumho Tire und die Hankook Group fügten hinzu, dass sowohl die Türkei als auch Serbien weiterhin russischen Stahl einführten, der wiederum zur Herstellung von Stahlcord verwendet werden könne.

(252) Sowohl Kumho Tire als auch die Hankook Group brachten vor, dass sowohl die Türkei als auch Serbien Daten zu Cordgewebe in m^2 angegeben hätten, wobei das Gewicht von Cordgewebe je nach Dicke und Dichte der Fäden variieren könne, während andere Länder Daten in kg gemeldet hätten. Die beiden Unternehmen führten des Weiteren an, dass die Merkmale des Markts in Serbien nicht mit denen des Markts in China vergleichbar seien und dass die Türkei weiterhin mit einer hohen Inflation zu kämpfen habe, was sich auf die entsprechenden Wirtschaftsindikatoren auswirke.

(253) Die Kommission hat alle von den verschiedenen interessierten Parteien vorgebrachten Argumente im zweiten Vermerk geprüft (für die entsprechenden Feststellungen siehe Abschnitt 3.2.4.4).

([124]) Giti verwies auf die Gesellschaft Hulera Tornel.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (ermittelt von Hankook und der GITI Group).
([126]) Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. und Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.
([127]) Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone company Limited, Goodyear (Thailand) Public Company limited.
Toyo Tire (Thailand) company limited, Deestone Ltd., Desstone international Company Limited, Otani Radial Co., Ltd., Sumitomo Rubber (Thailand) company Limited, Svizz-one Corportation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Zweiter Vermerk

(254) Was das Vorbringen der GITI Group betrifft, so hielt es die Kommission nicht für gerechtfertigt, die Wahl des repräsentativen Landes auf der Grundlage der Menge der Einfuhren von Kautschukmischungen (HS-Code 4002 80) zu treffen. Bei den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern machten Kautschukmischungen entweder nur einen geringen Anteil an den Gesamtherstellkosten aus oder Kautschukmischungen kamen gar nicht erst zum Einsatz ([128]). Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass der Umfang der Einfuhren von Kautschukmischungen kein relevantes Kriterium für die Auswahl des repräsentativen Landes war.

(255) Da China ferner der weltweit größte Ausführer von Reifencordgewebe (Position 5902) ([129]) und von Stahlcord (HS 7312 10) ([130]) war, wiesen die Einfuhren dieser beiden Produktionsfaktoren in alle möglichen repräsentativen Länder einen hohen Anteil an Einfuhren aus China auf. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Menge der Einfuhren aus der VR China für diese beiden Produktionsfaktoren kein zu berücksichtigendes Kriterium war.

(256) Schließlich prüfte die Kommission die Argumente zu den Vorschlägen, Indonesien, Malaysia oder Thailand als mögliches repräsentatives Land auszuwählen. Die Kommission kam jedoch zu dem Schluss, dass weder Indonesien, Malaysia noch Thailand ein geeignetes repräsentatives Land darstellten.

(257) Die Einfuhren des wichtigsten Produktionsfaktors, nämlich Naturkautschuk, auf den ein erheblicher Teil der Kosten entfällt, nach Indonesien waren relativ gering, und bei drei der sechs wichtigsten Produktionsfaktoren, d. h. bei Stahlcord, Cordgewebe und Ruß, entfiel ein hoher Anteil der Einfuhren auf Einfuhren aus der VR China. Alle möglichen repräsentativen Länder hatten bei Stahlcord und Cordgewebe einen hohen Anteil von Einfuhren aus der VR China gemein, aber auch bei Ruß war der Anteil von Einfuhren aus der VR China hoch (46 %). Im Vergleich dazu machten die Einfuhren von Ruß aus der VR China in die Türkei lediglich 5 % aus.

(258) Die Einfuhren der wichtigsten Produktionsfaktoren nach Malaysia wiesen ebenfalls einen hohen Anteil an Einfuhren aus der VR China auf – abgesehen vom hohen Anteil der Einfuhren aus der VR China bei Cordgewebe und Stahlcord machten die Einfuhren aus der VR China auch bei Styrol-Butadienkautschuk, einem der wichtigsten Produktionsfaktoren, einen höheren Anteil an den Gesamteinfuhren aus (27 %, verglichen mit 12 % im Falle der Türkei). Ferner ist die Tatsache, dass Malaysia in der US-amerikanischen Antidumpinguntersuchung als repräsentatives Land ausgewählt wurde, für diese Untersuchung nicht von Belang.

(259) Auch bei Thailand waren die Einfuhren aus der VR China für alle wichtigen Produktionsfaktoren besonders hoch: Ruß (57 %), Styrol-Butadien-Kautschuk (25 %), Polybutadienkautschuk (32 %), Cordgewebe (7 %), Stahlcord (82 %). Darüber hinaus stellte die International Trade Administration Commission of South Africa (südafrikanische Kommission für internationale Handelsverwaltung) im Mai 2025 fest, dass mehrere thailändische Unternehmen Antidumpingzölle auf Reifen durch Verlagerung der Ausfuhr aus China über Kambodscha, Thailand und Vietnam umgehen, was Thailands hohe Abhängigkeit von China bestätigte ([131]).

(260) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen stellte die Kommission fest, dass die Preise der Einfuhren der wichtigsten Produktionsfaktoren nach Indonesien, Malaysia und Thailand nicht als repräsentativ angesehen werden konnten, da sie wahrscheinlich von Verzerrungen betroffen sind, wenn sich die nennenswerten Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung bestätigen sollten.

(261) Die Kommission bewertete ferner die ihr vorliegenden Informationen in Bezug auf die drei vorgeschlagenen Länder (Mexiko, Serbien und Türkei) und kam zu dem Schluss, dass sich die Türkei als repräsentatives Land eignet.

(262) Erstens enthielten die Einfuhrstatistiken für die Türkei ohne Weiteres verfügbare Daten für die meisten Produktionsfaktoren mit Ausnahme von Stahlcord. In Bezug auf die sechs wichtigsten Produktionsfaktoren enthielten die Einfuhrstatistiken entweder keine oder nur begrenzte Einfuhren aus der VR China (höchstens 5 % für Ruß ([132])). Im Vergleich dazu wies Serbien bei Ruß und Stahlcord einen hohen Anteil an Einfuhren aus der VR China auf (45 % bzw. 68 %).

([128]) Aus Gründen der Vertraulichkeit können keine genaueren Angaben gemacht werden.
([129]) https://oec.world/en/profile/hs/polyamide-fabric.
([130]) https://oec.world/en/profile/hs/stranded-steel-wirecableetc-no-electric-insulation.
([131]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.
([132]) Ausgenommen Stahlcord, da der hohe Anteil der Einfuhren aus der VR China bei diesem Produktionsfaktor fast allen möglichen repräsentativen Ländern gemein ist.

(263) Die Mengen der Einfuhren der wichtigsten Produktionsfaktoren in die Türkei waren um ein Vielfaches höher als im Falle Serbiens und Mexikos, sodass die Wahrscheinlichkeit größer war, dass sich die Einfuhrpreise dieser beiden Länder als Vergleichswerte eignen. Darüber hinaus war die Kommission entgegen den Behauptungen der Parteien auch der Ansicht, dass die in m^2 angegebenen Daten zu den Einfuhren von Cordgewebe in die Türkei auf der Grundlage des Umrechnungskoeffizienten für diese Art von Material in kg umgerechnet werden konnten.

(264) Zweitens vertrat die Kommission die Auffassung, dass der Jahresabschluss des türkischen Unternehmens Brisa Bridgestone eine angemessene Grundlage für die Festlegung eines Vergleichswerts für die VVG-Kosten und den Gewinn darstellten, da sie geprüft wurden und sich mit dem Untersuchungszeitraum überschnitten. Die Kommission stellte fest, dass das Vorbringen zu den potenziellen Auswirkungen des Umsatzes der Tochtergesellschaft Arvento auf den konsolidierten Jahresabschluss nicht belegt wurde. Darüber hinaus war die Kommission der Ansicht, dass die Behauptung, die VVG-Kosten von Arvento seien unangemessen hoch, da Unternehmen in anderen Ländern niedrigere VVG-Kosten aufwiesen, nicht durch Beweise untermauert wurde. Die Kommission stellte fest, dass mehrere thailändische Unternehmen der Analyse der Kommission zufolge VVG-Kosten zwischen 30 % und 60 % auswiesen ([133]). Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Finanzdaten von Brisa Bridgestone nach wie vor eine geeignete Quelle für die Ermittlung der Prozentsätze für die VVG-Kosten und den Gewinn waren – Brisa Bridgestone war ein größeres Unternehmen mit geprüften Abschlüssen im Vergleich zum einzigen Unternehmen in Mexiko, für das Finanzdaten vorlagen, das verhältnismäßig kleiner war und bei dem keine Informationen darüber verfügbar waren, ob die Finanzdaten geprüft wurden oder nicht.

(265) Des Weiteren ist die Türkei neben China einer der weltweit größten Ausführer der untersuchten Ware ([134]) und ein Land mit einer ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklung wie China.

(266) In Bezug auf das Vorbringen zur Inflation in der Türkei vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Abwertung der türkischen Lira keinen Einfluss auf die Einfuhrpreise hatte. Ein etwaiger Preisanstieg würde sich in einem Anstieg der Gesamtkosten der verkauften Waren und/oder der VVG-Kosten und somit in einer Verringerung der Gewinnspanne des repräsentativen Herstellers niederschlagen. Da die VVG-Kosten und Gewinnspannen in Prozent ausgedrückt wurden, hatte dies keinen Einfluss auf die Berechnung des Normalwerts. In Bezug auf die Inflation bestimmter spezifischer Kosten stellte die Kommission fest, dass die unverzerrten Preise, die sie für die Herstellkosten ermittelt hat, in der Währung des betroffenen Landes ausgedrückt wurden und dass sich die Inflationsunterschiede zwischen dem repräsentativen Land und dem betroffenen Land bereits in erheblichem Maße im jeweiligen Wechselkurs widerspiegelten. Daher blieben die berechneten Vergleichswerte von der Inflation im repräsentativen Land weitgehend unbeeinflusst. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(267) Was schließlich die angeblichen Auswirkungen der Einfuhren von russischem Stahl in die Türkei betrifft, der möglicherweise zur Herstellung von Stahlcord verwendet worden sein könnte, stellte die Kommission fest, dass diese Behauptung sehr allgemein gehalten war und es an Belegen für die angebliche Weitergabe fehlte. In Bezug auf die Einfuhren von Ruß, Styrol-Butadien-Kautschuk und Polybutadienkautschuk nach Serbien und in die Türkei wurde ebenfalls festgestellt, dass diese Einfuhren aus Russland umfassten. Die Kommission kam jedoch zu dem Schluss, dass es nicht gerechtfertigt war, diese beiden Länder auf dieser Grundlage auszuschließen. Auf diese Produktionsfaktoren entfiel kein wesentlicher Anteil an den Herstellkosten ([135]), und im Falle Serbiens war der Marktanteil der entsprechenden Einfuhren verhältnismäßig gering ([136]). Die Kommission stellte ferner fest, dass keine interessierte Partei Beweise dafür vorgelegt hat, dass die Einfuhren in die Türkei aufgrund der Einfuhren aus Russland keine zuverlässige Datenquelle seien; die Kommission fand keine Beweise für einen ungewöhnlichen Preisunterschied zwischen dem durchschnittlichen Preis der Einfuhren dieser Inputs in die Türkei und den Einfuhren derselben Inputs in Länder ohne Einfuhren aus Russland. Im Verfahren betreffend Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren ([137]) gelangte die Kommission bei der Analyse des Untersuchungszeitraums, der am 30. Juni 2023 endete, zum gleichen Schluss ([138]). Daher hielt die Kommission das Vorbringen, die Türkei müsse auf dieser Grundlage außer Acht gelassen werden, für unbegründet.

([133]) Beispielsweise Michelin Siam, Maxxis International (Thailand) Co Ltd, Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

([134]) https://oec.world/en/profile/hs/pneumatic-tyres-new-of-rubber-for-buses-or-lorries und https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars.

([135]) Die drei Produktionsfaktoren (Ruß, Styrol-Butadien-Kautschuk und Polybutadienkautschuk) machen zwischen 4 % und 12 % der Herstellkosten aus.

([136]) Je nach Produktionsfaktor zwischen 5 % und höchstens 21 %.

([137]) Durchführungsverordnung (EU) 2025/58 der Kommission vom 15. Januar 2025 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj), Erwägungsgrund 214.

([138]) Durchführungsverordnung (EU) 2025/58.

(268) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die Türkei als repräsentatives Land herangezogen werden konnte, da i) die Daten, die sich als Vergleichswerte für die Produktionsfaktoren eigneten, unter allen anderen Ländern die beste Qualität aufwiesen und ii) angemessene Finanzdaten verfügbar waren.

3.2.4.5. Nach der Unterrichtung über den zweiten Vermerk übermittelte Vorbringen für jedes potenzielle repräsentative Land

(269) Im Anschluss an den zweiten Vermerk übermittelten der CRIA, die GITI Group, die Hankook Group sowie Kumho Tire, Shandong Yongsheng und Sumitomo Rubber Stellungnahmen zu der Entscheidung der Kommission, die Türkei als repräsentatives Land heranzuziehen. Im Folgenden wird auf die Stellungnahmen eingegangen.

Türkei

Allgemeine Vorbringen zur Wahl der Türkei als repräsentatives Land

(270) Die Hankook Group und Kumho brachten vor, die Kommission habe einen Fehler begangen, indem sie die Türkei anhand eines einzigen Kriteriums als repräsentatives Land ausgewählt habe, nämlich anhand des Anteils der Einfuhren aus der VR China in das Land, welches nicht in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung aufgeführt sei. Die beiden Unternehmen brachten vor, die Kommission habe Elemente wie die Produktionsmenge der untersuchten Ware in jedem potenziellen repräsentativen Land sowie die Verfügbarkeit einer größeren Zahl von Jahresabschlüssen, die für die korrekte Bestimmung der für die rechnerische Ermittlung des Normalwerts heranzuziehenden VVG-Kosten und Gewinne erforderlich seien, außer Acht gelassen. Die Hankook Group argumentierte ferner, dass andere Länder über Märkte verfügten, deren Merkmale denen Chinas stärker ähnelten, und/oder eine größere Verfügbarkeit öffentlicher Daten böten.

(271) Die Hankook Group und Kumho führten an, dass die Kommission den Einfluss der Einfuhren aus der VR China auf die Einfuhrpreise falsch bewertet habe und dass sie den Stückpreis heranziehen sollte, um zu beurteilen, ob die Einfuhren von Verzerrungen betroffen seien oder nicht. Die Parteien brachten vor, dass der Stückpreis gewisser Produktionsfaktoren bei Einfuhr in die Türkei ähnlich sei wie der Stückpreis anderer Länder mit einer höheren Abhängigkeit von Einfuhren aus der VR China, und argumentierten, dass hohe Mengen an Einfuhren aus der VR China an sich keinen triftigen Grund darstellten, ein Land von der Auswahl als repräsentatives Land nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung auszuschließen. Die Kommission bekräftigte, dass bei der Auswahl eines geeigneten repräsentativen Landes die Menge der Einfuhren aus der VR China ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der allgemeinen Wahrscheinlichkeit ist, dass die Einfuhren von Produktionsfaktoren durch Einfuhren aus der VR China verzerrt werden. Sie erinnerte zunächst daran, dass der Zweck von Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung in der rechnerischen Ermittlung eines Normalwerts besteht, der frei von Verzerrungen ist. Würde also die Menge der Einfuhren aus der VR China berücksichtigt, würde dies dazu führen, dass die Verzerrungen wieder in den rechnerisch ermittelten Normalwert einfließen. Bei der Auswahl eines Landes ist diese Bewertung insgesamt durchzuführen, und es ist kein Preisvergleich erforderlich. Dies unterscheidet sich von der Situation, in der ein Land ausgewählt wird, weil es alle Kriterien erfüllt. In diesem Fall bleibt der Kommission nichts anderes übrig, als einen bestimmten Einfuhrpreis zu prüfen und zu entscheiden, ob dieser Preis verzerrt ist oder nicht. Daher wird diese Bewertung als zweiter Schritt durchgeführt. Deshalb wies die Kommission das Vorbringen, dass sie einen Preisvergleich für jedes potenzielle repräsentative Land vornehmen müsse, um festzustellen, ob ein bestimmter Input durch Einfuhren aus der VR China verzerrt sein könnte oder nicht, zurück.

(272) Zweitens wies die Kommission darauf hin, dass die Wahl der Türkei als repräsentatives Land darauf beruhte, dass die Türkei alle in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung festgelegten Kriterien erfüllte.

(273) Die wichtigsten Produktionsfaktoren wurden auf der Grundlage ohne Weiteres verfügbarer Daten in repräsentativen Mengen in die Türkei eingeführt, und es lagen Finanzdaten vor, die auf dem geprüften Jahresabschluss von Brisa Bridgestone beruhten und als Grundlage für die Ermittlung des unverzerrten und angemessenen Betrags für die VVG-Kosten und Gewinne herangezogen wurden. Die Kommission stellte fest, dass die für die Türkei verfügbaren Informationen von besserer Qualität waren als die Informationen, die für andere potenzielle repräsentative Länder verfügbar waren.

(274) Die Hankook Group brachte ferner vor, dass die Aussage, dass Cordgewebe und Stahlcord in fast allen möglichen repräsentativen Ländern in großen Mengen aus China eingeführt würden, auf falschen Zahlen beruhe, da die Kommission Cordgewebe willkürlich unter den HS-Codes (HS 5902 10, HS 5902 20 und HS 5902 90) in einer größeren Unterkategorie der Position 5902 zusammengefasst habe. Bei bestimmten HS-Codes sei China nicht der weltweit größte Ausführer ([139]).

(275) Entgegen dem Vorbringen der Hankook Group bestätigten Daten des Observatory of Economic Complexity (Beobachtungsstelle für wirtschaftliche Komplexität) auf HS-Ebene, dass China beim HS-Code 5902 10 der weltweit größte Ausführer war ([140]). China war nach Vietnam der weltweit zweitgrößte Ausführer beim HS-Code 5902 20 ([141]). Der Gesamthandel beim HS-Code 5902 90 ([142]) war im Vergleich zu den anderen Codes eher begrenzt. Unabhängig davon, ob China der größte oder einer der größten Ausführer dieser Produktionsfaktoren war, ist der ausschlaggebende Punkt in jedem Fall, dass die Einfuhren dieser Produktionsfaktoren aus der VR China für alle potenziellen repräsentativen Länder relativ hoch ausfielen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(276) Die Hankook Group und Kumho bekräftigten ferner ihr Vorbringen, dass die Kommission die Einfuhren aus Russland zu Unrecht als nicht verzerrt angesehen habe, obwohl seit dem 16. März 2022 Sanktionen in Form von Einfuhrverboten für Stahlerzeugnisse mit Ursprung in Russland Anwendung fänden ([143]). Darüber hinaus sei am 26. Februar 2023 ein Einfuhrverbot für Ruß (Position 2803), Styrol-Butadien-Kautschuk (HS-Code 4002 19), Butadien-Kautschuk (HS-Code 4002 20), Kautschukmischungen (HS-Code 4002 80) und halogenierten Isobutylen-Isopren-Kautschuk (HS-Code 4002 39) in Kraft getreten ([144]), mit einer vorübergehenden Quotenregelung für die Einfuhr bis zum 30. Juni 2024. Die Hankook Group brachte vor, dass der Durchschnittspreis der Einfuhren aus Russland in die Türkei deutlich unter dem Durchschnittspreis der Einfuhren aus anderen Ländern, einschließlich China, liege und dass es angesichts des Vorliegens eines Länderberichts über nennenswerte Verzerrungen sowohl in China als auch in Russland keinen triftigen Grund dafür gebe, der Türkei den Vorzug vor diesen Ländern zu geben. Schließlich argumentierte die Hankook Group, dass sowohl die Türkei als auch Serbien auf Energieeinfuhren aus Russland angewiesen seien, was zeige, dass die gesamte türkische Wirtschaft Verzerrungen unterliege.

(277) Die Kommission wies darauf hin, dass diese Argumente bereits im zweiten Vermerk behandelt wurden. Das Einfuhrverbot wurde erst in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraums, d. h. ab dem 1. Juli 2024, umgesetzt; zuvor unterlagen die drei Materialien lediglich einer Übergangsquote (und somit einer teilweisen Beschränkung). Da von den betroffenen Parteien keine konkreten Beweise vorgelegt wurden, konnte daher nicht festgestellt werden, ob und inwieweit die Einfuhren aus Russland im Untersuchungszeitraum verzerrt waren – die Parteien verwiesen lediglich darauf, dass die Preise für einige der aus Russland eingeführten Inputs im Untersuchungszeitraum unter dem durchschnittlichen Preis der Einfuhren in die Türkei lagen, ohne jedoch nachzuweisen, dass diese niedrigen Preise auf die Sanktionen zurückzuführen waren. Trotz der Tatsache, dass die Preise der Einfuhren aus Russland leicht unter dem Durchschnitt lagen, ähnelten die durchschnittlichen Preise der Einfuhren dieser Materialien in die Türkei zudem den Preisen der Einfuhren in einige der möglichen repräsentativen Länder, die nicht von den Einfuhren aus Russland beeinflusst wurden. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Behauptung bezüglich der Energieeinfuhren aus Russland allgemeiner Natur war und nicht belegt wurde. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

Allgemeine Vorbringen zur Qualität der als Vergleichswerte heranzuziehenden Daten

(278) Der CRIA brachte vor, dass i) die Türkei kein geeignetes repräsentatives Land sei, ii) die Finanzdaten von Brisa Bridgestone ungeeignet seien und iii) die Kommission – sollte sie die Türkei als repräsentatives Land bestätigen – alternative Quellen heranziehen oder angemessene Berichtigungen der Vergleichswerte für bestimmte Produktionsfaktoren vornehmen sollte.

([139]) HS-Unterposition 5902 20 (Vietnam) und HS-Unterposition 5902 90 (Deutschland), siehe https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester bzw. https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([140]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-nylon-polyamides.

([141]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester.

([142]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([143]) Verordnung (EU) 2022/428 des Rates vom 15. März 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (ABl. L 87I vom 15.3.2022, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) Verordnung (EU) 2022/1904 des Rates vom 6. Oktober 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (ABl. L 259I vom 6.10.2022, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj).

(279) Erstens brachte der CRIA vor, dass die Kommission konkrete HS-Codes ermitteln sollte, die genau dem Material entsprechen, das von den chinesischen ausführenden Herstellern bei der Herstellung der untersuchten Ware verwendet wird. Die Kommission sollte den Code der nachgeordneten Ebene (achtstellig) der Ware ermitteln, z. B. für Cordgewebe: 5902 10 10 und 5902 20 10 (imprägnierte Reifencordgewebe). Die Türkei verzeichne bei diesen Materialien einen deutlich höheren Anteil an Einfuhren aus China und Nicht-WTO-Mitgliedstaaten als Indonesien oder Malaysia. Der CRIA brachte vor, dass ähnliche Feststellungen auch für die Einfuhren von Stahlcord in die Türkei gälten.

(280) Zunächst wies die Kommission erneut darauf hin, dass China der weltweit größte Ausführer von Cordgewebe und Stahlcord ist und dass die Einfuhren dieser beiden Produktionsfaktoren in alle möglichen repräsentativen Länder einen hohen Anteil an Einfuhren aus China aufwiesen. Wenngleich die Einfuhren dieser beiden Materialien in die Türkei im Vergleich zu den entsprechenden Einfuhren nach Indonesien und Malaysia tatsächlich einen höheren Anteil an Einfuhren aus China aufwiesen, wurde dieses Kriterium bei der Auswahl des geeigneten repräsentativen Landes nicht als ausschlaggebend angesehen. Die Kommission bekräftigte, dass – im Gegensatz zu den anderen möglichen repräsentativen Ländern – der Anteil der Einfuhren aus China in die Türkei bei den übrigen wichtigen Produktionsfaktoren sehr gering war (bei Ruß höchstens 5 %).

(281) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass es sich bei den Materialien unter den vom CRIA ermittelten KN-Codes nicht um die Materialien handelte, die überwiegend von den Unternehmen verwendet wurden ([145]). Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(282) Zweitens brachte der CRIA vor, dass die Inflation in der Türkei und die Währungsabwertung zu Verzerrungen der inländischen Kosten und Preise, einschließlich der Energie- und Arbeitskosten, führten – die Strompreise hätten sich seit 2021 mehr als versechsfacht und die Arbeitskosten seien zwischen 2022 und 2024 um mehr als das Vierfache gestiegen. Der CRIA argumentierte, dass die Währungsabwertung in Bezug auf diese Steigerungen keinen mildernden Effekt gehabt hätte und die Daten daher verzerrt und nicht zuverlässig seien, weshalb sie nicht als Vergleichswert herangezogen werden könnten. Darüber hinaus brachte der CRIA vor, dass die staatlichen Eingriffe der türkischen Regierung in den Devisenmarkt, handelsverzerrende Maßnahmen und staatliche Unterstützung für die Stahlindustrie eine nennenswerte Verzerrung der Marktdynamik darstellten und dass die hohen Zinssätze in der Türkei die VVG-Kosten und den Gewinn des repräsentativen Unternehmens verzerrten ([146]). Ähnliche Argumente wurden von der GITI Group, der Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng und der Sumitomo Group vorgebracht.

(283) Die Kommission bekräftigte, dass die als Vergleichswerte heranzuziehenden Preise der Einfuhren der verschiedenen Produktionsfaktoren in die Türkei in anderen Währungen angegeben waren und daher von der Abwertung der türkischen Lira unberührt blieben. Sowohl bei den Arbeits- als auch bei den Stromkosten kam es im Zeitraum von 2022 bis 2024 tatsächlich zu einem Anstieg der Kosten für diese Faktoren. Der Anstieg der Stromkosten folgte in vielen anderen Ländern ähnlichen Trends und stand wahrscheinlich mit der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine im Zusammenhang. In jedem Fall ließ sich nicht feststellen, ob diese realen Steigerungen ausschließlich auf die Inflation zurückzuführen waren oder auch auf andere Faktoren. Vor diesem Hintergrund vertrat die Kommission die Auffassung, dass das Vorliegen von Inflation in einem Land nicht automatisch bedeutet, dass die Daten aus diesem Land verzerrt und unangemessen sind, ebenso wenig wie die Tatsache, dass die Regierung in den Arbeitsmarkt eingreift, beispielsweise um den Mindestlohn anzupassen. Die Vorbringen wurden somit zurückgewiesen.

(284) Shandong Yongsheng brachte ferner vor, dass die Preise der Einfuhren von Stahlcord, Kautschukmischungen und Siliciumdioxid in die Türkei nach eigener Analyse über dem Durchschnittspreis für Einfuhren in die übrige Welt lägen – bei Stahlcord um mehr als 20 %, bei Siliciumdioxid um 49 % und bei Kautschukmischungen um 576 %. Shandong Yongsheng schlug vor, dass die Kommission die Preise der Einfuhren dieser Materialien nach Malaysia und Mexiko heranziehen sollte.

([145]) Einer der ausführenden Hersteller verwendete das Material unter einem der Codes nur in geringem Umfang (weniger als 0,5 % der gesamten Herstellkosten) oder gab andere HS-Codes an. Die Daten des anderen ausführenden Herstellers ermöglichten keine Unterscheidung des Materials auf der achtstelligen Ebene.

([146]) Beispielsweise zusätzliche Zölle auf Waren aus Drittländern außerhalb der EU und ihrer Freihandelspartner, Mindestzollwerte und nicht erstattungsfähige Mehrwertsteuer.

(285) Die Kommission betonte, dass Stahlcord und Siliciumdioxid (HS 7312 10 bzw. HS 2811 22) in erheblichen Mengen in die Türkei eingeführt und dass die entsprechenden Einfuhrpreise als angemessen erachtet wurden. Die Tatsache, dass sie über dem durchschnittlichen Preis der Einfuhren in die übrige Welt lagen, hatte keinen Einfluss auf die Beurteilung der Eignung der Vergleichswerte für diese Produktionsfaktoren. Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen. Wie weiter unten in diesem Abschnitt dargelegt, ersetzte die Kommission bei Kautschukmischungen den Vergleichswert durch den Preis der Einfuhren nach Mexiko; Grund dafür war die geringe Einfuhrmenge dieses Produktionsfaktors in die Türkei.

(286) Der CRIA brachte ferner vor, dass die auf historischen Kosten basierenden Jahresabschlüsse der Unternehmen aufgrund der hohen Inflation nicht zuverlässig seien und daher Berichtigungen erforderten, um der Inflation Rechnung zu tragen. Die Finanzdaten von Brisa Bridgestone seien daher nicht geeignet, um den unverzerrten Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn zu ermitteln. Der CRIA wies ferner darauf hin, dass der geprüfte Jahresabschluss von Brisa Bridgestone Berichtigungen zur Berücksichtigung der Inflation enthalte („Gewinn aus der Nettoposition der monetären Posten“), und dass das Unternehmen tatsächlich unrentabel sei, wenn diese Berichtigungen sowie die Erträge aus Investitionstätigkeiten außer Acht gelassen würden.

(287) Die Kommission war nicht der Ansicht, dass die Berichtigung um die Inflation unberücksichtigt bleiben sollte. Die Berichtigung bezog sich auf die Finanzberichterstattung in Ländern mit Hyperinflation und war nach dem türkischen Rechnungslegungsstandard 29 erforderlich, um ein genaues Bild der Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu erhalten ([147]). Die Nicht-Berücksichtigung der Inflationsanpassung hätte eine verzerrte Darstellung der VVG-Kosten zur Folge. Der neu berechnete Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn zeigte, dass das Unternehmen im Untersuchungszeitraum rentabel war. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

Vorbringen zu Berichtigungen der Vergleichswerte

(288) Der CRIA und andere Parteien wie die GITI Group, die Hankook Group, Kumho und Shandong Yongsheng brachten ferner vor, dass – sollte die Kommission die Türkei als repräsentatives Land bestätigen – die folgenden Berichtigungen vorgenommen werden sollten:

— Stahlcord: Der CRIA brachte vor, dass die Einfuhren bestimmter Stahlmaterialien auf Spezialwaren beschränkt seien, da die Türkei ein wichtiges Stahlerzeugerland sei. Außerdem argumentierte er, dass die Preise für Stahlcord verzerrt seien, da für Walzdraht – ein wichtiger Input für die Herstellung von Stahlcord – Schutzmaßnahmen in Kraft seien. Ein ähnliches Argument wurde von der GITI Group vorgebracht.

— Umrechnung zwischen Quadratmetern und Kilogramm bei Cordgewebe: Der CRIA wies darauf hin, dass die Einfuhren von Cordgewebe den Unternehmen zufolge in m^2 und nicht in kg angegeben worden seien. Da das Gewicht je nach Denier des zur Herstellung des Cordgewebes verwendeten Garns erheblich schwanke, sei es nicht möglich, einen geeigneten Umrechnungskoeffizienten zu festzulegen. Der CRIA führte zudem an, dass die Einfuhren von Cordgewebe einen hohen Anteil an Einfuhren aus China und Nicht-WTO-Ländern aufwiesen. Er schlug vor, dass die Kommission alternativ die Einfuhrstatistiken für Indonesien oder Malaysia heranziehen sollte. Dasselbe Argument wurde von Hankook, Kumho und Shandong Yongsheng vorgebracht.

— Kautschukmischungen: Angesichts der geringen Einfuhrmengen in die Türkei (20 kg) und der hohen Preise im Vergleich zu anderen möglichen repräsentativen Ländern vertrat der CRIA die Auffassung, dass die Kommission die Daten aus Malaysia heranziehen sollte. Dasselbe Argument wurde von der GITI Group vorgebracht.

— Ruß, Cordgewebe und Stahlcord: Der CRIA brachte vor, dass die Kommission die einschlägigen Codes der nachgeordneten Ebenen ermitteln sollte, die den bei der Herstellung der untersuchten Ware verwendeten Materialien genau entsprechen.

([147]) Im Jahresbericht 2024 von Brisa Bridgestone heißt es: „Die Anwendung von TAS 29 [des türkischen Rechnungslegungsstandards 29] führt zu einer Berichtigung um den Kaufkraftverlust der türkischen Lira, der unter der Position ‚Gewinn oder Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten'im Abschnitt ‚Gewinn oder Verlust' der Gewinn- und Verlustrechnung sowie des Gesamtergebnisses ausgewiesen ist.“

— Arbeit: Der CRIA brachte vor, dass sich die Kommission bei der Ermittlung der durchschnittlichen nominalen Arbeitskosten je Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe für 2024 auf die Statistiken der IAO stützen sollte, die alle Kosten abdecken, die Arbeitgebern im verarbeitenden Gewerbe in der Türkei entstehen.

— Die GITI Group brachte vor, dass die Kommission die Arbeitskosten nicht berichtigen sollte, um die Arbeitskosten pro Stunde von Unternehmen mit mehr als 1 000 Beschäftigten widerzuspiegeln, da der Vergleichswert bereits die Arbeitskosten pro Stunde für große Unternehmen der Reifenindustrie widerspiegele.

(289) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Vorbringen zu möglichen Verzerrungen der Einfuhrpreise für Stahlcord in die Türkei zu allgemein gehalten und nicht belegt waren. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(290) Bei Cordgewebe ermittelte die Kommission zunächst den Einfuhrpreis pro m^3. Bei der Ermittlung des verzollten Preises auf der Grundlage von GTA ([148])-Daten wurden jedoch Kilogramm als sekundäre Einheit angegeben. Daher war es nicht erforderlich, dass die Kommission selbst einen Umrechnungskoeffizienten zur Ermittlung des Vergleichswerts festlegte. Alle Stellungnahmen zum Umrechnungskoeffizienten für Cordgewebe und zur Eignung der Türkei als repräsentatives Land aufgrund des fehlenden Umrechnungskoeffizienten für diesen Produktionsfaktor wurden daher als gegenstandslos angesehen.

(291) Was Kautschukmischungen betrifft, so akzeptierte die Kommission das Vorbringen, dass die Einfuhrmenge von 20 kg zu gering sei und zu einem nicht repräsentativen Vergleichswert führe, und ersetzte den Vergleichswert für diesen Produktionsfaktor durch den Preis der Einfuhren von Kautschukmischungen nach Mexiko, dem einzigen Land mit repräsentativen Einfuhrmengen, die nicht von den Einfuhren aus der VR China beeinflusst wurden. Die Kommission erinnerte daran, dass Kautschukmischungen entweder nur einen geringen Anteil an den Gesamtherstellkosten ausmachten oder gar nicht verwendet wurden ([149]) und daher nur geringfügige Auswirkungen auf den Herstellprozess der in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller hatten.

(292) Was das Vorbringen des CRIA zu den Arbeitskosten betrifft, so wies die Kommission die Forderung, dass IAO-Daten verwendet werden sollten, zurück, da die Datenbank der IAO im Gegensatz zur Datenbank von TurkStat ([150]) keine Informationen über Arbeitskosten in verschiedenen Sektoren enthielt und daher weniger präzise war. TurkStat hingegen lieferte Informationen genau für den NACE-Branchencode 22.11 (Herstellung und Runderneuerung von Bereifungen), unter den die Reifenhersteller fallen. Darüber hinaus betrachtete die Kommission das Vorbringen der GITI Group, dass die Arbeitskosten pro Stunde nicht berichtigt werden sollten, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass es sich bei den Reifenunternehmen meist um große Unternehmen mit mehr als 1 000 Beschäftigten handelt, als allgemein gehalten und unbegründet. Entgegen dem Vorbringen der GITI Group wurden in Bezug auf die Arbeitskosten pro Stunde für den NACE-Sektor 22 Daten von 1 274 Unternehmen erhoben, von denen 95 % KMU waren, während es sich bei den Reifenherstellern in der Regel um große Unternehmen mit mehr als 1 000 Beschäftigten handelte. Die Berichtigung wurde daher als gerechtfertigt erachtet, und das Vorbringen wurde zurückgewiesen.

Allgemeine Vorbringen zum Jahresabschluss von Brisa Bridgestone

(293) Der CRIA, die Hankook Group, Shandong Yongsheng und die Sumitomo Group brachten vor, dass die Kommission den konsolidierten Jahresabschluss von Brisa Bridgestone aufgrund der Einbeziehung der Telekommunikationssparte Arvento außer Acht lassen sollte. Die Hankook Group führte an, die Finanzdaten von Brisa Bridgestone bezögen sich auf die Herstellung von Gummiwaren im Allgemeinen (einschließlich Schuhwaren, Gummiriemen und Materialien mit Gummikomponenten) und nicht nur auf die Herstellung von Reifen. Der CRIA schlug vor, alle nicht mit Reifen zusammenhängenden Daten aus der Berechnung der VVG-Kosten und den Gewinn auszuschließen und das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Reifengeschäft und den Einnahmen aus dem Nicht-Reifengeschäft (96 % bzw. 4 %) zugrunde zu legen.

([148]) Global Trade Atlas.
([149]) Aus Gründen der Vertraulichkeit können keine genaueren Angaben gemacht werden.
([150]) Statistikinstitut der Türkei.

(294) In Bezug auf Brisa Bridgestone und Arvento vertrat die Kommission die Auffassung, dass die VVG-Kosten und der Gewinn im Jahresabschluss nicht getrennt ausgewiesen wurden. Sie stellte jedoch fest, dass die Vorbringen, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen des Umsatzes von Arvento auf den konsolidierten Jahresabschluss, nicht belegt waren. Nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung muss der rechnerisch ermittelte Normalwert zudem einen unverzerrten und angemessenen Betrag für VVG-Kosten sowie für Gewinne beinhalten. Es ist nicht näher festgelegt, wie diese Beträge zu ermitteln sind, nur dass sie unverzerrt und angemessen sein müssen. Es besteht keine Verpflichtung, dass die Kommission auf Unternehmen zurückgreift, die die untersuchte Ware herstellen. In jedem Fall ergab die Untersuchung, dass das Reifengeschäft von Brisa Bridgestone 96 % des Umsatzes ausmachte und dass der Umsatz aus dem Nicht-Reifengeschäft aus Runderneuerungen, Ersatzteilen, Verfolgungsgeräten, Batterien und anderen alternativen Waren stammte ([151]), was bestätigt, dass die Auswirkungen von Arvento (und anderen Gummiwaren) auf die Geschäftstätigkeit von Brisa Bridgestone sehr begrenzt waren. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der in diesem Fall ermittelte Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn unverzerrt und angemessen war und somit die Anforderungen des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung erfüllte. Das Vorbringen wurde zurückgewiesen.

(295) Die GITI Group und die Hankook Group brachten vor, dass die Bruttobetriebsspanne von Brisa Bridgestone (über 30 %) für die vorherrschenden Marktbedingungen, denen die Reifenhersteller in der Türkei gegenüberstünden, nicht repräsentativ sei. Die Hankook Group brachte vor, dass die türkischen Reifenhersteller laut türkischen Statistiken zum NACE-Branchencode 22.11 im Durchschnitt eine Bruttobetriebsspanne von 24,58 % verzeichneten (bei einer VVG-Quote von 21,18 % und einer Gewinnquote von 3,40 %). Nach Angaben der Hankook Group hinge die niedrige Rentabilität mit dem kürzlich in der Türkei eingeleiteten Antidumpingverfahren betreffend Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen aus verschiedenen Ländern zusammen.

(296) Zusätzlich zu Finanzdaten von Brisa Bridgestone ermittelten der CRIA und die GITI Group auch Finanzdaten von anderen rentablen Reifenherstellern in der Türkei, nämlich von Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (im Folgenden „Sumitomo Rubber Türkiye“) und von Goodyear Lastikleri T.A.S (im Folgenden „Goodyear Türkiye“). Die GITI Group vertrat ferner die Auffassung, dass die verzerrenden Auswirkungen unangemessen hoher Zinssätze und überhöhter Wechselkursgewinne/-verluste beseitigt werden sollten, wenn bei der Ermittlung der VVG-Kosten türkische Daten zu den VVG-Kosten herangezogen würden.

(297) Die Kommission analysierte die Finanzdaten von Sumitomo Rubber Türkiye. Sie stellte zunächst fest, dass die für dieses Unternehmen verfügbaren Informationen weniger detailliert waren als die Informationen im geprüften Jahresabschluss von Brisa Bridgestone. Im Einklang mit ihrer üblichen Praxis bei der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung zieht die Kommission die detailliertesten verfügbaren Unternehmensdaten heran, um einen angemessenen und unverzerrten Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn zu ermitteln. Dies ermöglicht i) zusätzliche Gewissheit in Bezug auf die Genauigkeit der verwendeten Daten und ii) erforderlichenfalls Berichtigungen. Dennoch versuchte die Kommission, die VVG-Kosten auf der Grundlage der für Sumitomo Rubber Türkiye verfügbaren unvollständigen Informationen zu ermitteln, was zu einem Wert von rund 6 % führte. Die Kommission hielt diese Höhe der berechneten VVG-Kosten für unangemessen. Wie von der Hankook Group erwähnt, lagen den Statistiken der Zentralbank der Republik Türkei ([152]) zum NACE-Branchencode 22.11 zufolge die durchschnittlichen VVG-Kosten für die in diesem Sektor tätigen Unternehmen bei über 20 % und entsprachen somit den von der Kommission berechneten VVG-Kosten für Brisa Bridgestone.

(298) Wie in Erwägungsgrund 297 dargelegt, stützt sich die Kommission, soweit verfügbar, auf Daten, die es ermöglichen, Finanzinformationen auf einer detaillierteren Ebene zu ermitteln, wie im vorliegenden Fall, in dem ein detaillierter geprüfter Jahresabschluss von Brisa Bridgestone verfügbar war. Daher beschloss die Kommission, ihre Berechnung der VVG-Kosten und den Gewinn ausschließlich auf die Daten von Brisa Bridgestone zu stützen. Das Unternehmen Goodyear Türkiye war im Untersuchungszeitraum nicht rentabel, sodass seine Daten nicht berücksichtigt werden konnten. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

([151]) Siehe Jahresbericht 2024 von Brisa Bridgestone, S. 83, abrufbar unter: https://www.brisa.com.tr/uploads/docs/Brisa_FR_2024_EN_Digital_Final.pdf.

([152]) https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/EN/TCMB+EN/Main+Menu/Statistics/Real+Sector+Statistics/Company+Accounts/Company+Accounts+Data/.

Forderung, den Jahresabschluss von Brisa Bridgestone statt Daten von ORBIS heranzuziehen

(299) Der CRIA, die Hankook Group und die GITI Group brachten vor, dass die Kommission den geprüften Jahresabschluss von Brisa Bridgestone und nicht die Daten von ORBIS heranziehen sollte. Die Parteien argumentierten, dass, wenn der Jahresabschluss herangezogen würde, der resultierende Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn niedriger ausfiele, als wenn dieser auf der Grundlage der Daten von ORBIS ermittelt würde.

(300) Die Kommission akzeptierte das Vorbringen und passte den Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn auf der Grundlage des Jahresabschlusses an.

Forderungen, Berichtigungen in Bezug auf den Jahresabschluss von Brisa Bridgestone vorzunehmen

(301) Der CRIA brachte vor, dass zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs zwischen dem Ausfuhrpreis der chinesischen ausführenden Hersteller und dem rechnerisch ermittelten Normalwert mehrere Berichtigungen bei der Berechnung des Gewinns und der VVG-Kosten von Brisa Bridgestone erforderlich seien. Er schlug vor, a) alle nicht mit Reifen zusammenhängenden Daten aus der Berechnung der VVG-Kosten und des Gewinns auszuschließen und das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Reifengeschäft und den Einnahmen aus dem Nicht-Reifengeschäft (96 % bzw. 4 %) zugrunde zu legen, b) Erträge und Aufwendungen aus Investitionstätigkeiten, die seiner Ansicht nach nicht mit dem Reifengeschäft in Zusammenhang stehen, sowie FuE-Aufwendungen, Transport- und Lagerkosten sowie Lizenzgebühren- und Verkaufsprovisionskosten auszuschließen (dasselbe Argument wurde von der GITI Group vorgebracht) und c) Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen auszuschließen.

(302) Die Kommission hielt die Berichtigungen in Bezug auf die Finanzdaten von Brisa Bridgestone für den Teil des Nicht-Reifengeschäfts (Arvento), wie in diesem Abschnitt bereits erläutert, nicht für angebracht.

(303) Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass FuE-Aufwendungen ein fester Bestandteil der VVG-Kosten sind und nicht aus der Berechnung des Normalwerts ausgeschlossen werden sollten. Ebenso gehören Einnahmen und Ausgaben aus anderen Tätigkeiten im Allgemeinen zu den normalen Tätigkeiten eines Unternehmens im verarbeitenden Gewerbe.

(304) Die Kommission akzeptierte jedoch das Vorbringen, dass die Erträge aus Investitionstätigkeiten im Zusammenhang mit anderen Geschäftsbereichen als der Herstellung der untersuchten Ware von den VVG-Kosten sowie den mit dem Verkauf der untersuchten Ware verbundenen Transport- und Lagerkosten abgezogen werden sollten. Die Kommission zog auch Lizenzgebühren und Verkaufsprovisionen von der Berechnung der VVG-Kosten ab, um sicherzustellen, dass der rechnerisch ermittelte Normalwert und der Ausfuhrpreis nach entsprechenden Berichtigungen zur Gewährleistung eines angemessenen Vergleichs gemäß Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung auf derselben Handelsstufe verglichen werden.

Malaysia und Indonesien

(305) Die GITI Group und Shandong Yongsheng brachten vor, dass Malaysia und Indonesien repräsentativer seien als die Türkei. Die Sumitomo Group brachte ferner vor, dass Ländern wie Malaysia und Indonesien der Vorzug gegeben werden sollte, legte jedoch diesbezüglich keine Begründung vor.

(306) Die GITI Group argumentierte, dass Malaysia in mehreren relativ aktuellen Untersuchungen als repräsentatives Land ausgewählt worden sei. Sie bekräftigte, dass das Land repräsentative Einfuhren von Kautschukmischungen verzeichnete. Würden die Einfuhren aus der VR China und Russland in die Türkei kombiniert, so machten sie bei einigen Produktionsfaktoren einen höheren Anteil aus als die Einfuhren aus der VR China sowohl nach Malaysia als auch nach Indonesien. Und da Indonesien aufgrund seiner geringen Einfuhren von Naturkautschuk, einem der wichtigsten Produktionsfaktoren, nicht als geeignetes repräsentatives Land angesehen werde, eigne sich Malaysia am besten als repräsentatives Land, da es der größte Einführer von Naturkautschuk sei.

(307) Shandong Yongsheng brachte vor, dass Malaysia allein deshalb ausgeschlossen worden sei, weil die Einfuhren von Styrol-Butadien-Kautschuk einen hohen Anteil an Einfuhren aus der VR China aufwiesen, dass aber die Einfuhren einiger Produktionsfaktoren (wie Siliciumdioxid und Stahlcord) in die Türkei einen noch höheren Anteil an Einfuhren aus der VR China enthielten. Shandong Yongsheng brachte vor, dass die Preise der Einfuhren von Styrol-Butadien-Kautschuk aus anderen Nicht-WTO-Ländern als China nach Malaysia nahe am Durchschnittspreis und über den Preisen der Einfuhren in die Türkei lägen. In ähnlicher Weise brachte Shandong Yongsheng vor, dass die Einfuhren von Ruß aus anderen Nicht-WTO-Ländern als China nach Indonesien zu fast identischen Preisen

erfolgten wie die Einfuhren in die Türkei und in jedem Fall nahe am Durchschnittspreis lägen. Wie in diesem Abschnitt bereits erläutert, wählte die Kommission die Türkei als repräsentatives Land aus, indem sie zunächst die Länder ermittelte, in denen die Einfuhrpreise durch die Einfuhren aus der VR China am stärksten verzerrt würden, und zwar sowohl bei den wichtigsten Produktionsfaktoren als auch allgemein. Sie stellte fest, dass die Türkei im Vergleich zu allen anderen möglichen repräsentativen Ländern das geringste Handelsvolumen insgesamt mit China verzeichnete. Es zeigte sich, dass die Türkei bei den wichtigsten Produktionsfaktoren am wenigsten von Einfuhren aus der VR China abhängig war, die im Durchschnitt rund 17 % ausmachten, verglichen mit 26 % im Falle Malaysias und 32 % im Falle Indonesiens. Die Kommission stellte ferner klar, dass nicht nachgewiesen wurde, dass die Einfuhren aus Russland eine verzerrende Wirkung auf die Einfuhrpreise hatten. Daher konnten sie nicht zusammen mit den Einfuhren aus der VR China als verzerrt angesehen werden.

(308) Die Kommission berücksichtigte zudem Faktoren wie ausreichende Einfuhrmengen bei den meisten Produktionsfaktoren sowie die Verfügbarkeit angemessener Finanzdaten. Sie hielt es daher nicht für erforderlich, die Preise bestimmter Einfuhren aus der VR China mit dem Durchschnittspreis der Länder zu vergleichen, die ihrer Ansicht nach als repräsentatives Land weniger infrage kamen. Auch die Tatsache, dass der Einfuhrpreis eines bestimmten Produktionsfaktors über oder nahe dem Einfuhrpreis desselben Faktors in der Türkei lag, war kein Argument dafür, dass das Land mit dem höheren Einfuhrpreis bevorzugt oder als weniger von Verzerrungen betroffen angesehen werden sollte.

(309) Die GITI Group beanstandete, dass die Kommission nicht erläutert habe, warum Malaysia im vorliegenden Fall nicht als repräsentatives Land ausgewählt wurde, obwohl es im Verfahren betreffend Polyethylenterephthalat aus China ([153]) und Acesulfam aus China als repräsentatives Land ausgewählt worden sei. Das gleiche Argument wurde in Bezug auf das Antidumpingverfahren der USA gegen die Einfuhren von Reifen aus China ([154]) vorgebracht, in dem Malaysia als repräsentatives Land ausgewählt worden sei. Schließlich brachten die GITI Group und Shandong Yongsheng vor, dass das Argument, die Antidumpinguntersuchung der USA stelle kein Kriterium für die Annahme von Stellungnahmen dar, im Widerspruch dazu stehe, dass die Kommission einen Beschluss der International Trade Administration Commission of South Africa (südafrikanische Kommission für internationale Handelsverwaltung) über die Umgehung von Antidumpingzöllen auf Reifen durch Verlagerung der Ausfuhr aus China über Kambodscha, Thailand und Vietnam ([155]) anführte.

(310) Die Kommission wies darauf hin, dass jeder Fall für sich geprüft wird und dass die Tatsache, dass Malaysia in früheren Untersuchungen als repräsentatives Land herangezogen wurde, keinen Einfluss auf die Wahl des repräsentativen Landes in dieser Untersuchung hat. Gleiches gilt für die US-amerikanische Antidumpinguntersuchung. Darüber hinaus wies die Kommission darauf hin, dass die von der GITI Group angeführten Fälle einen anderen Untersuchungszeitraum betrafen. Schließlich wurde der Beschluss der International Trade Administration Commission of South Africa (südafrikanische Kommission für internationale Handelsverwaltung) angeführt, um

([153]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2659 der Kommission vom 27. November 2023 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf Einfuhren von bestimmtem Polyethylenterephthalat mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) und Durchführungsverordnung (EU) 2022/116 der Kommission vom 27. Januar 2022 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine 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 19 vom 28.1.2022, S. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) United States Department of Commerce, Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China, 2021-2022, S. 15; Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Rescission, 2017-2018, S. 18; Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Preliminary Determination of No Shipments, 2019-2020, S. 19; Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China; Rescission, in Part, and Preliminary Determination of No of Shipments, 2020-2021, S. 22. Fälle abrufbar unter: https://access.trade.gov/login.aspx.

([155]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

konkret nachzuweisen, dass die Umgehung über Thailand erfolgt, was die hohe Abhängigkeit des Landes von China und den Umstand bestätigte, dass chinesische Unternehmen Werke in anderen südostasiatischen Ländern errichteten, um Zölle zu umgehen. Dies wurde auch vom CRIA bestätigt ([156]), der sechs verschiedene chinesische Unternehmen nannte, die zwischen 2012 und 2020 in Thailand eine Reifenproduktion eingerichtet hätten, und die Umgehung von Antidumping- und Ausgleichszöllen der USA als einen der Gründe für diese Geschäftsentscheidung anführte ([157]).

(311) Die GITI Group bekräftigte, dass lediglich Malaysia (und Indonesien) nennenswerte Mengen an Kautschukmischungen, einem wichtigen Produktionsfaktor im Herstellprozess von GITI, einführte(n). Zudem hätten ohne Weiteres verfügbare Jahresabschlüsse rentabler malaysischer Unternehmen zur Verfügung gestanden.

(312) Zunächst erinnerte die Kommission daran, dass der Vergleichswert für Kautschukmischungen durch die Daten aus Mexiko ersetzt wurde. In Bezug auf die verfügbaren Finanzdaten der malaysischen Unternehmen wies die Kommission darauf hin, dass von den vier Unternehmen, für die die GITI Group Finanzdaten vorgelegt hatte, zwei keine Umsatzkosten angegeben hatten ([158]). Die VVG-Kosten der beiden anderen Unternehmen lagen zwischen 4,4 % und 7 %, was für den Reifensektor als unangemessen angesehen wurde.

(313) Shandong Yongsheng brachte vor, dass das Bruttonationaleinkommen (BNE) pro Kopf Malaysias viel näher an dem Chinas als an dem der Türkei liege, was Malaysia zu einem besser geeigneten repräsentativen Land mache. Ferner hätten mehr Informationen über malaysische Reifenhersteller als über türkische Hersteller vorgelegen (für die Türkei habe die Kommission Informationen für nur einen Hersteller ermittelt).

(314) Nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung kann die Kommission bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts ein repräsentatives Land mit einem ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand wie das Ausfuhrland heranziehen. In der Grundverordnung werden keine weiteren Voraussetzungen für die Auswahl des Landes mit dem dem Ausfuhrland ähnlichsten Entwicklungsstand genannt. Unter diesen Umständen übt die Kommission Ermessen aus und stützt sich auf Länder, die von der Weltbank in die gleiche Einkommenskategorie eingestuft wurden. Die maßgebliche Weltbank-Kategorie ist die Kategorie der Länder mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie, in die China eingestuft wurde. Die Kommission hat im ersten Vermerk eindeutig darauf hingewiesen, dass sie zu diesem Zweck die Datenbank der Weltbank verwenden wird, was ebenfalls ihrer gängigen Praxis entspricht. Der Umstand, dass ein Land möglicherweise ein Pro-Kopf-BNE oder Pro-Kopf-BIP aufweist, das dem der VR China näher ist als das eines anderen, ist daher bei der Auswahl des geeigneten repräsentativen Landes kein entscheidender Faktor. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen. Schließlich muss nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung – wie bereits in diesem Abschnitt dargelegt – der rechnerisch ermittelte Normalwert einen unverzerrten und angemessenen Betrag für VVG-Kosten sowie für Gewinne beinhalten. Es ist nicht näher festgelegt, wie diese Beträge zu ermitteln sind, nur dass sie unverzerrt und angemessen sein müssen. Es besteht keine Verpflichtung, dass die Kommission auf eine bestimmte Anzahl von Unternehmen zurückgreift, für die Finanzdaten verfügbar sind, solange der Betrag für die VVG-Kosten und den Gewinn gemäß Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe a der Grundverordnung unverzerrt und angemessen ist. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

Mexiko

(315) Shandong Yongsheng brachte vor, dass der hohe Anteil an Einfuhren von Stahlcord und Cordgewebe aus der VR China, den Mexiko verzeichne, bei der Wahl des repräsentativen Landes nicht berücksichtigt werden sollte, da der Anteil an Einfuhren von Stahlcord und Cordgewebe aus der VR China für die Analyse, ob die Produktionsfaktoren von Verzerrungen betroffen sind, nicht von Belang sei. Zweitens habe die Kommission lediglich eine Zusammenfassung der unternehmensinternen Informationen in Bezug auf den Jahresabschluss des mexikanischen Unternehmens vorgelegt, weswegen es den interessierten Parteien nicht möglich gewesen sei, die Daten ordnungsgemäß zu überprüfen. Drittens stelle der Umstand, dass Mexiko kein so großer Hersteller von Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen wie die Türkei sei, kein Kriterium im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung dar. Folglich sei Mexiko unter den im ersten Vermerk vorgeschlagenen Ländern (Mexiko, Türkei und Serbien) nach wie vor das am besten geeignete repräsentative Land.

([156]) Siehe: „Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas“, 13. April 2020, abrufbar unter https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Zitat: „Die Unternehmen entscheiden sich für die Errichtung von Werken in südostasiatischen Ländern wie Thailand und Vietnam vor allem, um den Nachteil der Entfernung vom Rohstoffversorgungsmarkt und vom Warenausfuhrmarkt auszugleichen und den US-amerikanischen „Double Anti“-Maßnahmen von vornherein zu entgehen; der starke Anstieg der Reifenausfuhren aus südostasiatischen Ländern in die USA zieht jedoch die Aufmerksamkeit der USA auf sich“, Link in Fußnote 156. Der in den chinesischen Medien verwendete Begriff „Double Anti“ bezeichnet gemeinhin die Einleitung sowohl einer Antidumping- als auch einer Antisubventionsuntersuchung, siehe z. B. https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

([158]) Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD und Yamauchi (Malaysia).

(316) Die Kommission wies darauf hin, dass die Tatsache, dass die Einfuhren von Stahlcord und Cordgewebe nach Mexiko hoch waren, nicht das einzige Kriterium dafür war, Mexiko nicht als repräsentatives Land auszuwählen – die Türkei erwies sich aus einer Reihe von Gründen als bessere Wahl: Im Vergleich zu allen anderen möglichen repräsentativen Ländern wies die Türkei das geringste Handelsvolumen insgesamt mit China auf, verfügte über ausreichende Einfuhrmengen bei den meisten Produktionsfaktoren und bot Zugang zu angemessenen Finanzdaten. Die Kommission wies zudem darauf hin, dass die Finanzdaten in Form einer Übersicht aus der ORBIS-Datenbank, die im ersten Vermerk für das Unternehmen Compana Hulera Tornel veröffentlicht wurden, die einzigen zugänglichen Informationen über das Unternehmen darstellten. Dies steht im Gegensatz zu den verfügbaren Finanzdaten von Brisa Bridgestone in Form eines geprüften Jahresabschlusses.

3.2.4.6. Schlussfolgerung

(317) Zudem betonte die Kommission, dass die Größe des Markts zwar nicht zu den in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung festgelegten Kriterien gehört, die Türkei jedoch nicht nur alle Kriterien des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung erfüllte, sondern auch unter allen möglichen repräsentativen Ländern ein Markt war, der mit dem chinesischen Reifenmarkt weitaus besser vergleichbar war.

3.2.4.7. Stellungnahmen nach der endgültigen Unterrichtung

(318) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Shandong Yongsheng einige seiner Vorbringen. Das Unternehmen vertrat die Auffassung, dass die Kommission zahlreiche von interessierten Parteien vorgebrachte Argumente nicht berücksichtigt habe und dass sie es zudem versäumt habe, einen Preisvergleich der Produktionsfaktoren zwischen potenziellen repräsentativen Ländern durchzuführen, um festzustellen, ob ein bestimmtes Land einen angemessenen und unverzerrten Vergleichswert liefere, und dass die Kommission das Ausmaß der angeblichen Verzerrungen nachweisen müsse und nicht einfach das Land mit dem niedrigsten Anteil an Einfuhren aus der VR China auswählen dürfe.

(319) Ferner sei Malaysia eine geeignetere Wahl als die Türkei, da sein Entwicklungsstand gemessen am Bruttonationaleinkommen dem Chinas sehr nahe komme und die Energie- und Arbeitskosten dort denen Chinas ähnlicher seien als die der Türkei, sodass Malaysia eine bessere Wahl als repräsentatives Land sei.

(320) Die Kommission stellte fest, dass es keine neuen Gesichtspunkte gab, die über die bereits vorgebrachten und von der Kommission behandelten hinausgehen und die Auswahl eines anderen repräsentativen Landes rechtfertigen würden. Die Kommission verwies auf ihre Analyse, aus der hervorgeht, dass die Türkei auf der Grundlage objektiver Kriterien als repräsentatives Land ausgewählt wurde – nicht nur wiesen die Einfuhren der wichtigsten Produktionsfaktoren in die Türkei den geringsten Anteil an Einfuhren aus der VR China auf, sondern es gab auch weitere Kriterien wie eine ausreichende Einfuhrmenge bei den meisten Produktionsfaktoren sowie die Verfügbarkeit aussagekräftiger Finanzdaten, die im Falle Malaysias nicht verfügbar waren. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

(321) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Shandong Yongsheng erneut vor, dass auch Mexiko eine eindeutig bessere Wahl als repräsentatives Land sei als die Türkei. Die Verwendung von Daten des mexikanischen Herstellers Compañía Hulera Tornel sei weitaus angemessener, da dieses Unternehmen Reifen der Klasse 3 wie die überwiegende Mehrheit der Einfuhren aus der VR China in die Union herstelle. Ferner sei Compañía Hulera Tornel eine Tochtergesellschaft eines multinationalen Reifenunternehmens, und daher seien ihre Abschlüsse sorgfältig geprüft worden. Shandong Yongsheng brachte außerdem vor, dass die Größe des Markts kein relevantes Kriterium sei, was von der Kommission bestätigt worden sei. Daher sei die Bevorzugung der Türkei gegenüber Mexiko durch die Kommission nicht gerechtfertigt, die Wahl der Türkei fehlerhaft und rechtswidrig und die Türkei kein geeignetes repräsentatives Land im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung. Ferner wirke sich die Beibehaltung der Türkei als repräsentatives Land nachteilig aus und die Dumpingspanne werde dadurch auf ein Maximum angehoben, was den Interessen von Shandong Yongsheng und der chinesischen ausführenden Hersteller im Allgemeinen schade, obwohl Shandong Yongsheng kontinuierlich und gewissenhaft mitgearbeitet habe.

(322) Die Kommission stellte fest, dass Shandong Yongsheng keine Belege dafür vorgelegt hat, dass die Abschlüsse von Compañía Hulera Tornel geprüft wurden, und auch die Kommission selbst konnte keine entsprechenden Informationen finden. Die einzigen verfügbaren Informationen stammten aus der ORBIS-Datenbank, auf deren Grundlage Compañía Hulera Tornel im UZ einen unangemessen niedrigen Gewinn verzeichnete. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die für die Türkei verfügbaren Daten den besten verfügbaren Vergleichswert für die Ermittlung der VVG-Kosten und des Gewinns darstellen.

(323) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Kumho ebenfalls vor, dass die Wahl der Türkei durch die Kommission fragwürdig sei und dass die Vergleichswerte für VVG-Kosten und Gewinn nicht angemessen seien, vor allem, weil sie für das Marktsegment, in dem Kumho tätig sei, nicht repräsentativ seien. Kumho wies darauf hin, dass die Kommission eine vergleichende Bewertung der verfügbaren Alternativen durchführen müsse und die Kommission es im vorliegenden Fall eindeutig versäumt habe, die erforderliche Bewertung durchzuführen, sodass ihre Schlussfolgerung zur Auswahl der Türkei als repräsentatives Land nicht mit den Anforderungen des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung vereinbar sei, da sie die Einfuhrmengen aus der VR China berücksichtigt habe, bevor sie alle in der Grundverordnung vorgesehenen Kriterien, wie das Niveau des Sozial- und Umweltschutzes, geprüft habe, obwohl sie festgestellt habe, dass es mehrere potenzielle repräsentative Länder gebe. Darüber hinaus könnte der hohe Anteil der Einfuhren aus der VR China die Preise der Inputs zwar verzerrt haben, die Kommission hätte jedoch auch die Stückpreise anhand geeigneter internationaler Vergleichswerte analysieren müssen.

(324) Kumho brachte ferner vor, dass die Kommission auch die Abhängigkeit der Türkei von Einfuhren bestimmter Werkstoffe, insbesondere von Stahl, aus Russland hätte berücksichtigen müssen. Da die Kommission einen „Verzerrungsbericht“ zu Russland vorgelegt habe, hätten die Einfuhren aus Russland ebenso wie die Einfuhren aus der VR China als verzerrend angesehen werden müssen, weil die Einfuhrpreise einiger Produktionsfaktoren unter dem durchschnittlichen Preis der Einfuhren dieser Werkstoffe in die Türkei gelegen hätten. Würden die verzerrenden Auswirkungen der Einfuhren sowohl aus der VR China als auch aus Russland berücksichtigt, sei der Anteil der Einfuhren der wichtigsten Produktionsfaktoren aus der übrigen Welt in die Türkei mit dem Anteil Malaysias, Indonesiens und Mexikos vergleichbar, sodass die Auswahl der Türkei nicht objektiv begründbar sei.

(325) Die Kommission hat diese Vorbringen gründlich geprüft. Sie verwies sowohl im ersten als auch im zweiten Vermerk auf ihre Analyse aller potenziellen repräsentativen Länder nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung. Bei ihrer Analyse berücksichtigte die Kommission alle relevanten Elemente im Dossier und in den Vorbringen der interessierten Parteien und kam zu dem Schluss, dass die Türkei die einzige geeignete Wahl als repräsentatives Land war. Aus diesem Grund hielt die Kommission es nicht für erforderlich, das Niveau des Sozial- und Umweltschutzes in den verschiedenen in Betracht gezogenen Ländern zu bewerten. Außerdem war die Kommission rechtlich nicht verpflichtet, die Preise der Einfuhren in die Türkei mit „geeigneten internationalen Vergleichswerten“ zu vergleichen, wie von Kumho vorgebracht. Die Kommission wies erneut darauf hin, dass die Türkei auch unter Berücksichtigung von Faktoren wie ausreichenden Einfuhrmengen bei den meisten Produktionsfaktoren sowie der Verfügbarkeit angemessener Finanzdaten (die im Falle anderer potenzieller repräsentativer Länder nicht verfügbar waren) ausgewählt wurde. Die Tatsache, dass es einen Bericht über Russland gibt, rechtfertigte angesichts seiner Schlussfolgerungen nicht, alle Einfuhren aus Russland automatisch als verzerrt anzusehen. Die von der Kommission durchgeführte Analyse der Preise der Einfuhren aus Russland in die Türkei ergab keine Hinweise auf Verzerrungen. Insbesondere lagen die Preise der russischen Einfuhren dieser Produktionsfaktoren (Ruß, synthetischer Kautschuk und Stahlcord) im UZ entweder auf dem gleichen Niveau oder über den Einfuhrpreisen dieser Produktionsfaktoren aus Russland vor Einführung der Sanktionen. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

(326) Nach der endgültigen Unterrichtung beschloss die Kommission auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen, zusätzlich zu den Daten von Brisa Bridgestone die Finanzdaten eines türkischen Unternehmens (Sumitomo Rubber Türkiye) heranzuziehen. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die so ermittelten Vergleichswerte für VVG-Kosten und Gewinne angemessen und für den chinesischen Reifensektor hinreichend repräsentativ waren. Sie argumentierte, dass der Zweck nicht darin bestand, VVG-Kosten und Gewinne zu ermitteln, die die individuelle Situation jedes einzelnen ausführenden Herstellers widerspiegeln, sondern unverzerrte und angemessene Beträge. Die Kommission hielt daher an ihrem Standpunkt fest, dass die Türkei ein geeignetes repräsentatives Land darstellt, und war der Ansicht, dass diese Wahl nicht zulasten von Shandong Yongsheng und der übrigen chinesischen ausführenden Hersteller getroffen wurde. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

(327) In Anbetracht der vorstehenden Analyse erachtete die Kommission die Türkei als das einzige geeignete repräsentative Land. Wie in Erwägungsgrund 233 erläutert, lehnte die Kommission Argentinien und Kolumbien als geeignete repräsentative Länder ab, da dort keine oder nur geringe Mengen an wichtigen Produktionsfaktoren vorhanden waren. Die Kommission kam ferner zu dem Schluss, dass weder Indonesien noch Malaysia noch Thailand ein geeignetes repräsentatives Land darstellten, da der Anteil der Einfuhren aus der VR China bei wichtigen Produktionsfaktoren erheblich war, wie in den Erwägungsgründen 256 bis 260 erläutert. In ähnlicher Weise, und wie in den Erwägungsgründen 262 und 263 dargelegt, lehnte die Kommission Serbien als repräsentatives Land ab, da die Menge der Einfuhren aus der VR China bei zwei wichtigen Produktionsfaktoren hoch war und zudem die Einfuhrmenge aller wichtigen Produktionsfaktoren um ein Vielfaches unter der Menge der Einfuhren aus der Türkei lag. Schließlich stützte sich die Kommission zwar, wie in Erwägungsgrund 291 dargelegt, auf Daten aus Mexiko, die als Vergleichswert für einen unerheblichen Produktionsfaktor herangezogen werden sollten, schloss Mexiko jedoch aufgrund der folgenden in den Erwägungsgründen 263, 264, 316 und 322 dargelegten Argumente als geeignetes repräsentatives Land aus: i) das Vorhandensein hoher Einfuhrmengen aus der VR China in das Land bei bestimmten Produktionsfaktoren, ii) die geringere Menge und Repräsentativität der Einfuhren von Produktionsfaktoren, beispielsweise im Vergleich zur Türkei, und iii) die Tatsache, dass Compañía Hulera Tornel einen unangemessen niedrigen Gewinn verzeichnete.

Niveau des Sozial- und Umweltschutzes

(328) Nachdem die Türkei auf der Grundlage aller genannten Elemente als geeignetes repräsentatives Land ermittelt worden war, erübrigte sich eine Bewertung des Niveaus des Sozial- und Umweltschutzes nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich letzter Satz der Grundverordnung.

3.2.4.8. Schlussfolgerungen

(329) Der vorstehenden Analyse zufolge erfüllte die Türkei die in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung festgelegten Bedingungen für eine Einstufung als geeignetes repräsentatives Land.

3.2.5. *Für die Ermittlung unverzerrter Kosten verwendete Quellen*

(330) In ihrem ersten Vermerk erstellte die Kommission eine Liste der Produktionsfaktoren wie Werkstoffe, Energie und Arbeit, die die ausführenden Hersteller bei der Herstellung der untersuchten Ware einsetzen, und forderte interessierte Parteien auf, Stellung zu nehmen und öffentlich verfügbare Informationen zu unverzerrten Werten der einzelnen im Vermerk genannten Produktionsfaktoren vorzuschlagen.

(331) Anschließend erklärte die Kommission in ihrem zweiten Vermerk, dass sie bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den GTA heranziehen werde, um die unverzerrten Kosten der meisten Produktionsfaktoren und insbesondere der Rohstoffe zu bestimmen. Darüber hinaus erklärte die Kommission, dass sie zum einen die vom Statistikinstitut der Türkei ([159]) bereitgestellten Statistiken zur Ermittlung unverzerrter Arbeits- und Dampfkosten und zum anderen die von der Regulierungsbehörde für den Energiemarkt ([160]) bereitgestellten Statistiken zur Ermittlung unverzerrter Stromkosten verwenden wird.

(332) In ihrem zweiten Vermerk teilte die Kommission den interessierten Parteien außerdem mit, dass aufgrund der Vielzahl der Produktionsfaktoren der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, die vollständige Angaben gemacht hatten, einige vernachlässigbare Rohstoffe, auf die hinsichtlich der Gesamtherstellkosten nur ein unbedeutender Anteil entfiel, als „Verbrauchsmaterialien“ zusammengefasst wurden. Weiter teilte die Kommission den Parteien mit, dass sie den prozentualen Anteil der Verbrauchsmaterialien an den Gesamtrohstoffkosten berechnen und diesen Prozentsatz bei der Neuberechnung der Rohstoffkosten unter Zugrundelegung der ermittelten unverzerrten Vergleichswerte im geeigneten repräsentativen Land anwenden werde.

([159]) Statistikinstitut der Türkei: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Regulierungsbehörde für den Energiemarkt (EMRA): https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1. Produktionsfaktoren

(333) Unter Berücksichtigung aller von den interessierten Parteien übermittelten und bei den Kontrollbesuchen 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 die untersuchte Ware

Produktionsfaktor	Warencode	Unverzerrter Wert	Maßeinheit	Datenquelle
ROHSTOFFE				
Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien	2710 19	4,73	kg	GTA
Schwefel	2802 00	33,02		
Ruß	2803 00	10,98	kg	GTA
Siliciumdioxid	2811 22	20,05	kg	GTA
Zinkoxid; Zinkperoxid	2817 00	26,63	kg	GTA
Anilinderivate	2921 42	16,41	kg	GTA
Phenylendiamin, Diaminotoluole und ihre Derivate	2921 51	25,87	kg	GTA
Organische Thioverbindungen	2930 90	23,96	kg	GTA
Glaserkitt, Harzzement und andere Kitte	3214 10	31,21	kg	GTA
Künstliche Wachse und zubereitete Wachse	3404 90	16,54	kg	GTA
Kolofonium und Harzsäuren, und deren Derivate; leichte und schwere Harzöle; durch Schmelzen modifizierte natürliche Harze (Schmelzharze)	3806 90	14,13	kg	GTA
Zubereitete Vulkanisationsbeschleuniger	3812 10	37,05	kg	GTA
Zusammengesetzte Weichmacher für Kautschuk oder Kunststoffe	3812 20	14,30	kg	GTA
Mischungen von Oligomeren des 2,2,4-Trimethyl-1,2-dihydrochinolin	3812 31	17,01	kg	GTA
Stearinsäure	3823 11	9,34	kg	GTA
Andere Chemikalien	3824 99	24,65	kg	GTA
Polyisobutylen	3902 20	19,78	kg	GTA
Andere Polymere des Propylens oder anderer Olefine	3902 90	19,01	kg	GTA
Andere Polymere des Styrols	3903 90	13,54	kg	GTA
Melaminharze	3909 20	17,47	kg	GTA
Phenolharze	3909 40	21,23	kg	GTA
Petroleumharze, Cumaronharze, Indenharze oder Cumaron-Inden-Harze und Polyterpene	3911 10	17,18	kg	GTA

Produktionsfaktor	Warencode	Unverzerrter Wert	Maßeinheit	Datenquelle
Polysulfide	3911 90	28,97	kg	GTA
Tafeln, Platten, Folien, Filme, Bänder und Streifen, aus Polyurethanen	3921 13	72,18	kg	GTA
Geräucherte Blätter (smoked sheets)	4001 21	17,4	kg	GTA
Technisch spezifizierter Naturkautschuk	4001 22	13,54	kg	GTA
Andere Arten von Naturkautschuk	4001 29	12,41	kg	GTA
Andere Arten von synthetischem Kautschuk	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadien-Kautschuk	4002 20	13,3	kg	GTA
Butylkautschuk	4002 31	20,3	kg	GTA
Anderer Butadien-Kautschuk	4002 39	19,91	kg	GTA
Mischungen von Erzeugnissen der Position 4001 mit Erzeugnissen dieser Position (Kautschukmischung)	4002 80	23,96	kg	GTA
Regenerierter Kautschuk	4003 00	4,35	kg	GTA
Reifencordgewebe aus Nylon oder anderen Polyamiden	5902 10	63,34	kg	GTA
Reifencordgewebe aus Polyestern	5902 20	25,13	kg	GTA
Andere Reifencordgewebe	5902 90	64,15	kg	GTA
Draht aus Eisen oder nicht legiertem Stahl, mit anderen unedlen Metallen überzogen	7217 30	11,28	kg	GTA
Litzen, Kabel und Seile (Stahlcord)	7312 10	22,88	kg	GTA
VERBRAUCHSMATERIALIEN				
ARBEIT				
Arbeit	entfällt	93,69	Arbeitsstunde	Statistikinstitut der Türkei
ENERGIE				
Strom	entfällt	0,72	kWh	Statistikinstitut der Türkei
Erdgas	entfällt	4,27	CNY/m^3	Statistikinstitut der Türkei
Dampfgas	entfällt	309,05	CNY/Tonne	Statistikinstitut der Türkei

Produktionsfaktor	Warencode	Unverzerrter Wert	Maßeinheit	Datenquelle
Wasser	entfällt	5,76	CNY/m^3	Investitionsbüro der Präsidentschaft der Republik Türkei

3.2.5.2. Rohstoffe

(334) 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 und Transportkosten 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 1 der Verordnung (EU) 2015/755 aufgeführten Länder berechnet, die nicht Mitglied der WTO sind ([161]). Die Kommission beschloss, Einfuhren aus der VR China in das repräsentative Land auszuklammern, da es, wie in Abschnitt 3.2.1 festgestellt, aufgrund nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung nicht angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in der VR China heranzuziehen. Da es keine Belege dafür gibt, dass dieselben Verzerrungen sich nicht ebenso sehr auf die zur Ausfuhr bestimmten Waren auswirken, vertrat die Kommission die Ansicht, dass dieselben Verzerrungen auch die Ausfuhrpreise beeinflussten.

(335) Die Kommission gab die Transportkosten des mitarbeitenden ausführenden Herstellers für die Rohstofflieferung als Prozentsatz der tatsächlichen Kosten dieser Rohstoffe an und wandte dann denselben Prozentsatz auf die unverzerrten Kosten derselben Rohstoffe an, um die unverzerrten Transportkosten zu ermitteln. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass es angemessen war, im Rahmen dieser Untersuchung das Verhältnis zwischen den Rohstoffkosten des ausführenden Herstellers und den angegebenen Transportkosten als Anhaltspunkt für die Schätzung der unverzerrten Transportkosten für Rohstoffe bei Lieferung bis zum Werk des Unternehmens heranzuziehen.

(336) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Shandong Yongsheng vor, dass die Preise der Einfuhren von drei Werkstoffen, nämlich Stahlcord (HS 7312 10), Reifencordgewebe (HS-Position 5902) und Siliciumdioxid (HS-Position 2811 22), in die Türkei übermäßig hoch und daher nicht angemessen seien und dass die Preise der Einfuhren von Stahlcord und Siliciumdioxid in die Türkei um 20 % bzw. 49 % über dem weltweiten Durchschnitt lägen. Ferner seien die Preise für Stahlcord eindeutig verzerrt, da die Türkei Schutzmaßnahmen gegenüber Walzdraht aus Stahl, einem Vorprodukt von Stahlcord, ergriffen habe, was sich verzerrend auf die Preise für Stahlcord auf dem türkischen Markt auswirke.

(337) Die Kommission wies darauf hin, dass die Vergleichspreise auf der Grundlage der Preise der Einfuhren in ein ausgewähltes repräsentatives Land (in diesem Fall die Türkei) und nicht auf der Grundlage eines Vergleichs mit den durchschnittlichen Weltmarktpreisen ermittelt wurden. Da diese Produktionsfaktoren in ausreichenden Mengen in die Türkei eingeführt und als repräsentativ angesehen wurden, konnte allein aufgrund der Tatsache, dass die Preise über dem weltweiten Durchschnitt lagen, nicht der Schluss gezogen werden, dass diese Vergleichswerte überhöht oder unangemessen sind. Der Kommission zufolge ist die Tatsache, dass die Türkei Schutzmaßnahmen gegenüber Walzdraht aus Stahl ergriffen hatte, für sich genommen noch kein Beweis dafür, dass die Preise der Einfuhren von Stahlcord in die Türkei verzerrt waren, und ein solcher Beweis wurde von Shandong Yongsheng auch nicht vorgelegt – der Vergleichswert ist nicht der Preis von in der Türkei hergestelltem Stahlcord, sondern vielmehr der Preis von in die Türkei eingeführtem Stahlcord. Demnach wurde kein Zusammenhang zwischen dem Preis für eingeführten Stahlcord und den Schutzmaßnahmen nachgewiesen. Da Shandong Yongsheng keine weiteren Argumente oder Beweise dafür vorlegte, dass die Vergleichspreise unangemessen sind, wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([161]) Nach Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung können die Inlandspreise in diesen Ländern nicht zur Ermittlung des Normalwerts herangezogen werden.

(338) Shandong Yongsheng brachte ferner vor, dass die Kommission die Preise der von ihm eingeführten Produktionsfaktoren nicht durch Vergleichswerte ersetzen sollte, da diese Preise nicht verzerrt seien.

(339) Die Kommission stellte fest, dass Shandong Yongsheng hauptsächlich Naturkautschuk und einige andere Werkstoffe einführte, deren Gesamtmengen jedoch überwiegend aus China stammten. Ferner stellte die Kommission fest, dass mehr als zwei Drittel der Einfuhren von Naturkautschuk sowie anderen eingeführten Werkstoffen über einen chinesischen Zwischenhändler bezogen wurden und somit Verzerrungen auf dem chinesischen Markt unterlagen. Darüber hinaus legten weder Shandong Yongsheng noch irgendeine andere Partei stichhaltige Beweise dafür vor, dass bei diesen Einfuhren oder bei den Einfuhren direkt aus Ländern außerhalb Chinas keine Verzerrungen vorlagen. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(340) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA vor, dass der Vergleichswert für Ruß auf der Grundlage des Codes der nachgeordneten Ebene 280300009011, d. h. Ruß der für die Verwendung bei der Reifenherstellung geeigneten Art, festgelegt werden sollte. Außerdem hätte die Kommission für Stahlcord den Vergleichswert auf der Grundlage des Codes der nachgeordneten Ebene 7312 10 41 ermitteln müssen.

(341) Die Kommission wies das Vorbringen zurück. Anhand der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern übermittelten Daten konnte nicht festgestellt werden, dass es sich dabei um die Codes für die Werkstoffe handelte, die bei der Reifenherstellung durch die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der VR China verwendet wurden. Insbesondere konnte anhand der Rechnungsführungsunterlagen der Hankook Group nicht festgestellt werden, welche Werkstoffe auf einer Ebene mit mehr als sechs Stellen verwendet wurden, und die vom CRIA genannten Codes stimmten nicht mit den von Shandong Yongsheng angegebenen Werkstoffen überein.

3.2.5.3. Arbeit

(342) Das Statistikinstitut der Türkei veröffentlicht detaillierte Informationen zu den Löhnen in den verschiedenen Wirtschaftszweigen der Türkei. Die Kommission stützte sich bei der Ermittlung der Löhne in der Türkei auf diese Statistiken und zog dabei die detaillierten Lohnangaben im produzierenden Gewerbe für das Jahr 2024 für die Wirtschaftstätigkeit der NACE-Gruppe 22 (Herstellung und Runderneuerung von Bereifungen) heran, in die die Produktion gemäß der Systematik NACE Rev. 2 fällt ([162]), d. h. 93,69 CNY/Stunde ([163]).

(343) Nach der endgültigen Unterrichtung beanstandete Shandong Yongsheng, dass die Kommission die Arbeitskosten auf das Niveau großer Unternehmen (mit mehr als 1 000 Beschäftigten) angepasst habe. Damit habe die Kommission die Arbeitskosten künstlich in die Höhe getrieben, da die durchschnittliche Größe der chinesischen Reifenhersteller nicht ohne Weiteres mit der Größe der türkischen Unternehmen mit mehr als 1 000 Beschäftigten vergleichbar sei.

(344) Die Kommission hielt den Einwand für unbegründet. Bei beiden in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit weit über 1 000 Beschäftigten. Sie kam daher zu dem Schluss, dass der Vergleichswert korrekt ermittelt wurde, und wies das Vorbringen zurück.

(345) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der Antragsteller vor, dass in den Abschlüssen von Brisa sowohl die Zahl der vom Unternehmen beschäftigten Mitarbeiter als auch die Personalausgaben und die direkten Arbeitskosten für den UZ ausgewiesen seien und dass diese Daten zur Ermittlung des Vergleichswerts für Arbeit herangezogen werden könnten, da die Kommission doch bestrebt sei, nach Möglichkeit Daten auf einer granulareren Ebene zu verwenden. Der auf dieser Grundlage ermittelte Vergleichswert für Arbeit betrage 201,61 TRY pro Stunde.

(346) In ihrer Gegenstellungnahme widersprach die Hankook Group dem Vorbringen. Die Daten des Statistikinstituts der Türkei vermittelten ein neutraleres und repräsentativeres Bild der durchschnittlichen Arbeitskosten im türkischen Reifensektor als die interne Kostenstruktur eines einzelnen Herstellers. Zudem wurde die Richtigkeit der Berechnung des Antragstellers infrage gestellt und es wurde vorgebracht, dass der Antragsteller die Zahl der Beschäftigten falsch berechnet habe.

(347) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Daten des Statistikinstituts der Türkei einen repräsentativeren und geeigneteren Vergleichswert für die Ermittlung der Arbeitskosten in der Türkei darstellen als die Daten eines einzelnen Unternehmens. Sie wies das Vorbringen daher zurück.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) Statistikinstitut der Türkei, Arbeitseinsatzindizes, 4. Quartal: Oktober bis Dezember 2024.

3.2.5.4. Strom

(348) Zur Ermittlung des Vergleichswerts für Strom stützte sich die Kommission auf die Strompreisstatistiken, die von der türkischen Regulierungsbehörde für den Energiemarkt in ihren regelmäßigen Pressemitteilungen veröffentlicht wurden ([164]). Die Kommission verwendete den in den Untersuchungszeitraum fallenden Strompreis für industrielle Abnehmer in der entsprechenden Verbrauchsspanne in kWh, d. h. 0,7183 CNY/kWh.

3.2.5.5. Gas und Dampfgas

(349) Der Erdgaspreis für gewerbliche Verwender in der Türkei wird vom Statistikinstitut der Türkei veröffentlicht. Die Kommission verwendete den für das zweite Halbjahr 2021 und das erste Halbjahr 2022 verfügbaren Preis, der der Verbrauchsspanne von 2 610 000-26 100 000 m^3 entsprach ([165]). Dieser Preis wurde ferner anhand des vom Statistikinstitut der Türkei veröffentlichten Erzeugerpreisindexes um die Inflation berichtigt ([166]), sodass dieser die Kosten im Untersuchungszeitraum widerspiegelt. Die im veröffentlichten Preis enthaltene Mehrwertsteuer wurde abgezogen, da die türkischen Hersteller der untersuchten Ware Anspruch auf Erstattung haben.

(350) Für Dampfgas wurde der Vergleichswert anhand eines Umrechnungskoeffizienten von dem Vergleichswert für Erdgas abgeleitet. Schätzungen zufolge werden unter Standardbedingungen etwa 72,37 m^3 Erdgas für die Erzeugung von 1 Tonne Dampfgas verbraucht.

3.2.5.5.1. Vorbringen zur Inflation in der Türkei nach der endgültigen Unterrichtung

(351) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA vor, dass die Türkei eine hyperinflationäre Volkswirtschaft sei, was die im Land zu ermittelnden Vergleichswerte, d. h. die Arbeits- und Energiekosten, sowie die Ergebnisse türkischer Unternehmen, die zur Ermittlung unverzerrter und angemessener Beträge für VVG-Kosten und Gewinne herangezogen worden seien, unweigerlich verzerre. Der CRIA widersprach der Auffassung, dass die Inflation in erheblichem Maße durch den Wechselkurs der türkischen Lira und des chinesischen RMB ausgeglichen worden sei.

(352) In Bezug auf den Produktionsfaktor Arbeit brachte der CRIA vor, dass die Arbeitskosten zwischen 2022 und 2024 um 424 % gestiegen seien, dass jedoch im selben Zeitraum der Wechselkurs der türkischen Lira gegenüber dem chinesischen RMB von 0,4066 auf 0,2189 gesunken sei, was einer Abwertung von 186 % entspreche. Die Arbeitskosten hätten sich somit verdoppelt, selbst unter Berücksichtigung des Wechselkurses. In Bezug auf die Energiekosten brachte der CRIA vor, dass der Vergleichswert für Gas zwischen 2021 und 2024 um 162 % gestiegen sei, wenn der RMB/TL-Wechselkurs aus den Jahren 2021 und 2024 zugrunde gelegt werde.

(353) Ferner könne auch die Behauptung der Kommission, wonach andere Faktoren als die Inflation die lokalen Kostensteigerungen verursacht haben könnten, nicht aufrechterhalten werden. Der Anstieg der Strompreise, deren Entwicklung einem ähnlichen Trend wie in anderen Ländern gefolgt sei, wahrscheinlich vor dem Hintergrund der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine, oder der Anstieg der Arbeitskosten und die Eingriffe der türkischen Regierung in den Arbeitsmarkt, die den Mindestlohn unvermittelt angehoben habe, um die damalige politische Agenda der türkischen Regierung umzusetzen, seien verzerrende Faktoren gewesen, die nur lokale oder regionale Auswirkungen gehabt hätten, und diese Faktoren wirkten sich nicht auf die chinesischen ausführenden Hersteller aus. Daher könnten diese Preise nicht als unverzerrter Vergleichswert angesehen werden. Seiner Ansicht nach spiegelten sich die Auswirkungen der Hyperinflation in den Finanzergebnissen türkischer Unternehmen wider, was die Daten unzuverlässig mache. Der CRIA verwies in diesem Zusammenhang ferner auf die Anpassung in den Abschlüssen von Brisa Bridgestone („Gewinn aus der Nettoposition der monetären Posten"), die seiner Ansicht nach auf einer völlig künstlichen Bilanzierung beruhe. Ohne diese Anpassung würde Brisa Bridgestone Verluste verzeichnen.

([164]) epdk.gov.tr => Press releases => Electricity Market board decisions.

([165]) Statistikinstitut der Türkei – Gewerbliche Erdgaspreise nach Verbrauchsspannen für den Zeitraum Januar bis Juni 2022: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567.

([166]) Statistikinstitut der Türkei – Index der inländischen Erzeugerpreise und Veränderungsrate: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic- Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) Der CRIA brachte demnach vor, dass die Vergleichskosten nur durch Beseitigung dieser Verzerrung auf einem unverzerrten und angemessenen Niveau ermittelt werden könnten, und schlug vor, die Vergleichspreise anderer Länder wie Malaysia oder Indonesien heranzuziehen. Sofern die Kommission diese Option für ungeeignet halte, könnte die Alternative darin bestehen, die Arbeits- oder Energiekosten in der Zeit vor der Hyperinflationsphase, d. h. vor 2022, anhand einer durchschnittlichen Inflationsrate für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren zu indexieren. Auf diese Weise würde bei der Ermittlung der Arbeits- und Energiekosten ein angemessenes Inflationsniveau berücksichtigt werden.

(355) Auch Shandong Yongsheng brachte vor, dass die Kommission die Preise nicht an die Hyperinflation von 58,5 % angepasst habe, die die türkische Lira im UZ verzeichnete, und dass diese Anpassung nicht nur Gas und Dampf, sondern auch Arbeits-, Strom-, Wasser- und Herstellungsgemeinkosten, VVG-Kosten und Gewinne umfassen sollte. Das Ausmaß der Inflation spiegele sich deutlich in den Finanzdaten von Brisa Bridgestone wider, da die Arbeitskosten und Zinsen im UZ um 67 % gestiegen seien. Shandong Yongsheng vertrat daher die Auffassung, dass die Wahl der Türkei durch die Kommission unangemessen und rechtswidrig sei, da die Türkei unter Hyperinflation leide. Daher sollte die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung eine Kostenberichtigung vornehmen, um die Auswirkungen der Inflation auszugleichen und so eine faire Wahl des Vergleichswerts und einen fairen Vergleich zwischen dem rechnerisch ermittelten Normalwert und dem tatsächlichen Ausfuhrpreis zu gewährleisten.

(356) Ferner sei die Türkei bei ihrer Energieversorgung stark von Öl aus Russland und Zentralasien abhängig und die Energiekosten seien nach der russischen Invasion in die Ukraine im Jahr 2022 gestiegen. Seiner Ansicht nach hätten diese Verzerrungen ein triftiger Grund für die Kommission sein müssen, die Türkei als repräsentatives Land auszuschließen. Das Unternehmen brachte vor, dass die Kommission den mexikanischen oder malaysischen Vergleichswert für Strom zugrunde legen oder alternativ vom Vergleichswert der Türkei eine „Russland-Energieschockprämie“ (die sich anhand des Preisunterschieds zwischen 2021 und 2024 beziffern lassen könne) abziehen sollte.

(357) Die Kommission wies erneut darauf hin, dass keine Partei Beweise dafür vorgelegt hat, dass die Ermittlung der Vergleichswerte aufgrund der Inflation verzerrt oder unzuverlässig war. Der betreffende Vergleichswert wurde aus dem Durchschnittspreis für Arbeit, Strom und Gas über den gesamten Untersuchungszeitraum (UZ) abgeleitet und spiegelt somit einen Jahresdurchschnitt wider. Die nominale Erhöhung der Löhne (zwischen 2022 und 2024) und der Gaspreise in der Türkei stand im Einklang mit den steigenden Lebenshaltungskosten, einschließlich der Energiekosten. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Preise angemessene Vergleichswerte für den UZ darstellten.

(358) Wie die Kommission ferner feststellte, folgte der allgemeine Anstieg der Energiekosten in der Türkei allgemeinen Trends, die in der gesamten Union zu beobachten waren – eine Entwicklung, die teilweise auf die militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine zurückzuführen ist. Diese Korrelation bedeutet jedoch nicht, dass die Vergleichswerte verzerrt sind. Trotz der Behauptungen zu angeblich eskalierenden Arbeits- und Energiekosten legte keine Partei Beweise dafür vor, dass diese Kosten unangemessen oder verzerrt waren.

(359) Die Kommission verwies darauf, dass in der Untersuchung betreffend die Einfuhren einer gleichartigen Ware (Lkw-Reifen) ([167]) für den Untersuchungszeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 30. Juni 2023 der Vergleichswert für Strom bei 1 180 CNY/kWh lag, also deutlich über dem im vorliegenden Fall zugrunde gelegten Wert von 0,72 CNY/kWh. Der Vergleichswert für Erdgas lag in der Untersuchung zu Lkw-Reifen bei 5,02 CNY/m³, während im vorliegenden Fall 4,27 CNY/m³ zugrunde gelegt wurden. Diese Vergleiche machen deutlich, dass die Vergleichswerte für Energie nicht signifikant gestiegen und auch nicht aufgebläht waren, wie von einigen Parteien behauptet. Die Kommission sah daher keinen Grund, die Vergleichswerte als verzerrt, unangemessen oder unzuverlässig anzusehen, und wies die Vorbringen zurück.

([167]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission vom 18. Oktober 2018 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 263 vom 22.10.2018, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Wasser

(360) Das Investitionsbüro der Präsidentschaft der Republik Türkei veröffentlicht die Wasserkosten für die gewerbliche Verwendung ([168]). Die Kommission verwendete den 2023 geltenden Preis für die Region Ankara ([169]) ohne Mehrwertsteuer, da die türkischen Hersteller der untersuchten Ware Anspruch auf Erstattung der Mehrwertsteuer haben.

3.2.5.7. Herstellungsgemeinkosten, VVG-Kosten und Gewinne

(361) 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 vorstehend genannten Produktionsfaktoren nicht enthalten sind.

(362) Die Herstellungsgemeinkosten der mitarbeitenden ausführenden Hersteller wurden als Anteil an den Herstellungseinzelkosten ausgedrückt, die den ausführenden Herstellern tatsächlich entstanden waren. Dieser Prozentsatz wurde auf die unverzerrten Herstellungseinzelkosten angewandt.

(363) Zur Ermittlung eines unverzerrten und angemessenen Betrags für die VVG-Kosten und den Gewinn stützte sich die Kommission auf die dem Jahresbericht entnommenen Finanzdaten von Brisa Bridgestone für 2024.

(364) Auf der Grundlage des Jahresabschlusses von Brisa Bridgestone betragen die als prozentualer Anteil an den Umsatzkosten ausgedrückten Sätze für VVG-Kosten und Gewinn 18,26 % bzw. 8,81 %. Diese Sätze wurden für die Reifenindustrie als angemessen angesehen.

(365) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA vor, dass die Kommission die Verwendung der Daten von Sumitomo Rubber Türkiye hätte akzeptieren müssen. ORBIS-Daten seien eine Quelle, die von der Kommission regelmäßig zur Ermittlung von Vergleichswerten für VVG-Kosten und Gewinne herangezogen und von ihr als zuverlässig angesehen werde. Da die Daten für den UZ verfügbar seien, gebe es für die Kommission keinen Grund, diese nicht mit den für Brisa Bridgestone verfügbaren detaillierteren Informationen zu konsolidieren und sie stattdessen abzulehnen. Die Tatsache, dass die weniger detaillierten Daten nicht hätten angepasst werden können, könne nicht als Grund für ihre Ablehnung angeführt werden, da diese Anpassungen nur auf Antrag der Parteien vorgenommen worden wären. Auch der CRIA war der Ansicht, dass es keinen Schwellenwert gebe, anhand dessen festgestellt werden könne, dass die VVG-Kosten zu niedrig seien. Seiner Ansicht nach würde die Einbeziehung dieser Daten die Repräsentativität der Klassen erhöhen.

(366) Die Kommission prüfte die Argumente des CRIA und akzeptierte, dass bei der Ermittlung der Vergleichswerte die Daten von Sumitomo Rubber Türkiye verwendet werden sollten. Daraufhin wurden die Vergleichswerte für VVG-Kosten und Gewinne entsprechend neu berechnet.

(367) Der CRIA brachte ferner vor, dass bei der Ermittlung des Vergleichswerts für VVG-Kosten und Gewinne die Einstufung in Klassen berücksichtigt werden sollte, ähnlich wie die Kommission dies bei den Berechnungen der Preisunterbietung getan habe, und dass die FuE-Aufwendungen herausgerechnet werden sollten, um dem geringeren Umfang der FuE-Investitionen der chinesischen Klasse-3-Hersteller Rechnung zu tragen. Der CRIA forderte die Kommission auf, zumindest zu bestätigen, dass in den Herstellungsgemeinkosten der ausführenden Hersteller keine FuE-Kosten enthalten sind. Ähnliche Argumente wurden auch von Shandong Yongsheng vorgebracht.

(368) Shandong Yongsheng brachte ferner vor, dass der auf Finanzinformationen von Brisa Bridgestone basierende Vergleichswert die Unterschiede bei den VVG-Kosten und Gewinnen der Klasse-1- und Klasse-2-Unternehmen nicht berücksichtige und die Kommission daher die bei der Berechnung der Schadensspanne verwendete Gewinnquote (Klasse 1: 15,1 %, Klasse 3: 9,4 %) aus Tabelle 15 sowohl auf die VVG-Kosten als auch auf den Gewinn anwenden und somit den Gewinn auf 5,48 % und die VVG-Kosten auf 11,36 % herabsetzen sollte.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) Die Region Ankara ist die den Werken von Brisa Bridgestone am nächsten gelegene Region.

(369) Ein ähnliches Argument wurde von Kumho vorgebracht. Die Kommission selbst habe während der Untersuchung stets anerkannt, dass der Reifenmarkt in Klassen unterteilt sei und dass die Klasse-1-Hersteller im Allgemeinen unterschiedlich hohe Aufwendungen für FuE, Vertrieb und Marketing hätten, von einer stärkeren Markenbekanntheit profitierten und unter wirtschaftlichen Bedingungen tätig seien, die sich wesentlich von denen der Klasse-2- und Klasse-3-Segmente unterschieden. Die Anwendung eines Vergleichswerts, der im Wesentlichen von einem Klasse-1-Hersteller abgeleitet worden sei, auf Hersteller in niedrigeren Segmenten berge daher die Gefahr, dass der rechnerisch ermittelte Normalwert zu hoch angesetzt werde.

(370) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass diese für 2021 auf der Grundlage der Daten des Wirtschaftszweigs der Union ermittelten Quoten nicht auf die Lage der Türkei übertragen werden können und dass sie keinen Rückschluss darauf zulassen, ob die VVG-Kosten und der Gewinn geringer wären, wenn türkische Hersteller in Klasse 3 vertreten wären. Die Argumente für die Festlegung unterschiedlicher Niveaus nach Klassen für diese Vergleichswerte beruhen lediglich auf Annahmen, und es gibt keine fundierte und bezifferte Grundlage für die Anpassung dieser Vergleichswerte durch die Kommission im Rahmen ihrer Dumpingermittlung. Die Tatsache, dass die Feststellungen zur Schädigung für die Unionshersteller einen Zusammenhang zwischen der Höhe der VVG-Kosten und des Gewinns einerseits und den Klassen anderseits ergeben haben, konnte für die Dumpingermittlung nicht berücksichtigt werden, da es sich um zwei getrennte und voneinander unabhängige Analysen handelt. Auch die FuE-Kosten waren nicht in den Herstellungsgemeinkosten der ausführenden Hersteller enthalten. Die Kommission wies erneut darauf hin, dass beide Vergleichswerte für VVG-Kosten und Gewinne für die Reifenindustrie angemessen sind. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(371) Der CRIA brachte ferner vor, dass der Verlust aus Finanzderivaten, der sowohl bei den betrieblichen Erträgen als auch bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Abschlüssen von Brisa Bridgestone ausgewiesen sei, nicht berücksichtigt werden sollte, da dieser mit Transaktionen zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken zusammenhänge und sich somit nicht aus der normalen betrieblichen Tätigkeit eines Unternehmens ergebe.

(372) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass diese Kosten oder Erträge bei einem Unternehmen, das in Fremdwährungen exportiert und verkauft, mit der normalen Geschäftstätigkeit in Verbindung stehen, da ihr Zweck in der Absicherung des Fremdwährungsrisikos im Zusammenhang mit dem Kauf (von Rohstoffen) und dem Verkauf in Fremdwährungen besteht. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

(373) Der CRIA brachte ferner vor, dass die Kommission, da sie akzeptiert habe, die Lizenzgebühren von den VVG-Kosten abzuziehen, diese auch vom Gewinn abziehen müsse, was sie nicht getan habe. In seiner Erwiderung auf die Stellungnahme des CRIA brachte der Antragsteller vor, dass, falls die Kommission Kosten von den VVG-Kosten abziehen sollte, diese Kosten nicht vom Gewinn abgezogen werden dürften, da ein Unternehmen, das seine Gewinne maximieren wolle, seinen Verkaufspreis nicht senken werde, wenn bestimmte Kosten wegfielen. Er sprach sich daher gegen einen Abzug der Lizenzgebühren vom Gewinn aus.

(374) Die Kommission prüfte diese Vorbringen und stimmte dem CRIA zu, dass Lizenzgebühren ebenfalls vom Gewinn abgezogen werden sollten, um einen fairen Vergleich zwischen dem Normalwert und dem Ausfuhrpreis zu gewährleisten.

(375) Die Hankook Group und Kumho vertraten ebenfalls die Auffassung, dass der Kommission ein Berechnungsfehler unterlaufen sei, da die Erträge aus Investitionstätigkeiten weiterhin in der Gewinnspanne von Brisa Bridgestone enthalten seien und abgezogen werden sollten.

(376) Die Kommission stellte klar, dass die Erträge aus Investitionstätigkeiten nicht in der Gewinnspanne enthalten waren und daher kein Berechnungsfehler vorlag. Daher wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.

(377) Auch die Hankook Group brachte vor, dass, da die Kommission von den Ausfuhrpreisen Lizenzgebühren in Höhe von 5 % des Ausfuhrpreises abgezogen habe, derselbe Prozentsatz auch von den VVG-Kosten von Brisa Bridgestone abgezogen werden müsse.

(378) Die Kommission lehnte diese Vorgehensweise mit der Begründung ab, dass die Anwendung eines einheitlichen prozentualen Abschlags sowohl auf die VVG-Kosten als auch auf den Ausfuhrpreis nicht gerechtfertigt ist. Um einen fairen Vergleich zu ermöglichen, wurden die tatsächlichen Lizenzgebühren aus beiden Variablen herausgerechnet, unabhängig davon, ob sie 2 % oder 5 % des Ausfuhrwerts ausmachten.

(379) Auf der Grundlage der von interessierten Parteien vorgebrachten Argumente passte die Kommission die Vergleichswerte für VVG-Kosten und Gewinne an, indem sie die Finanzdaten von Sumitomo Rubber Türkiye einbezog und die Lizenzgebühren vom Gewinn von Brisa Bridgestone abzog. Die als prozentualer Anteil an den Umsatzkosten ausgedrückten endgültigen Vergleichswerte für VVG-Kosten und Gewinn betragen 15,04 % bzw. 6,02 %.

(380) Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung brachte Shandong Yongsheng vor, dass Brisa Bridgestone und Sumitomo Rubber Türkiye überwiegend Hersteller der Klassen 1 und 2 seien und ihre konsolidierten Finanzdaten daher keinen realistischen Vergleichswert für die Einfuhren von PC-LL-Reifen aus der VR China lieferten, die größtenteils der Klasse 3 zuzuordnen seien. Das Unternehmen schlug vor, die Vergleichswerte auf der Grundlage der in seiner Stellungnahme nach der endgültigen Unterrichtung erläuterten Methode anzupassen.

(381) Die Kommission verwies auf ihre Analyse in Abschnitt 3.2.4.6. Sie stellte fest, dass die Vergleichswerte sowohl für die VVG-Kosten als auch für den Gewinn auf Daten von Unternehmen beruhten, die Reifen in verschiedenen Klassen herstellen, und dass diese Beträge für die VVG-Kosten und den Gewinn, die in den rechnerisch ermittelten Normalwert einzubeziehen waren, angemessen, unverzerrt und hinreichend repräsentativ für den Sektor sind. Da die Stellungnahme von Shandong Yongsheng keine neuen Aspekte enthielt, wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(382) Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung brachte die Coalition vor, dass die VVG-Kosten von Sumitomo Rubber Türkiye nicht angemessen seien, da sie nur rund 6 % ausmachten, während die branchenweite VVG-Kostenquote in der Türkei bei 21,18 % liege, und dass die Kommission ursprünglich auf diese Statistiken Bezug genommen und eine derart niedrige VVG-Kostenquote für nicht angemessen gehalten habe.

(383) Ferner seien die Daten von Sumitomo Rubber Türkiye aus ORBIS nicht detailliert genug und hätten darüber hinaus unberücksichtigt bleiben müssen, da die angegebenen VVG-Kosten und Gewinne unangemessen seien. Sollte die Kommission hingegen beschließen, Sumitomo Rubber Türkiye weiterhin bei der Berechnung der VVG-Kosten und Gewinne zu berücksichtigen, hätte sie auf die in ORBIS für Brisa Bridgestone verfügbaren Informationen zurückgreifen müssen, um die Abschlüsse auf derselben Detailebene vergleichen zu können.

(384) Die Kommission erinnerte daran, dass der Vergleichswert für die VVG-Kosten auf dem Durchschnitt der beiden Unternehmen Sumitomo Rubber Türkiye und Brisa Bridgestone und nicht auf den individuellen Daten von Sumitomo Rubber Türkiye beruht. Wenngleich der sich daraus ergebende Vergleichswert von 15,04 % unter den 21,18 % lag, die in den türkischen Branchenstatistiken angegeben waren, war die Kommission der Auffassung, dass dieser Vergleichswert genauer und angemessener war und in jedem Fall die besten ihr zur Verfügung stehenden Informationen darstellte. Die Kommission erinnerte zudem daran, dass Daten für Sumitomo Rubber Türkiye nur in der ORBIS-Datenbank verfügbar waren, die üblicherweise zur Berechnung der VVG-Kosten und Gewinne herangezogen wird, wenn keine anderen Daten vorliegen. Soweit verfügbar, verwendet die Kommission jedoch detailliertere Finanzinformationen. Daher verwendete sie in diesem Fall die Abschlüsse von Brisa Bridgestone und nicht die Daten von ORBIS. Beide Daten konnten konsolidiert werden, und es gab keinen Grund, anstelle von Brisa Bridgestone auf die weniger detaillierten Daten von ORBIS zurückzugreifen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

3.2.5.8. Berechnung

(385) 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.

(386) Zunächst ermittelte die Kommission die unverzerrten Herstellungseinzelkosten. Die Kommission wandte die unverzerrten Stückkosten auf den tatsächlichen Verbrauch der einzelnen Produktionsfaktoren des mitarbeitenden ausführenden Herstellers an. Diese Verbrauchsquoten wurden im Rahmen des Kontrollbesuchs überprüft. Wie in Abschnitt 3.2.3.5 erläutert, multiplizierte die Kommission den Verbrauch der Produktionsfaktoren mit den unverzerrten Stückkosten in dem repräsentativen Land.

(387) Nach der Ermittlung der unverzerrten Herstellungseinzelkosten wandte die Kommission die Herstellgemeinkosten an. Anschließend rechnete die Kommission die VVG-Kosten in Höhe von 15,04 % und den Gewinn in Höhe von 6,02 % hinzu.

3.3. **Ausfuhrpreis**

(388) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wickelten ihre Ausfuhren in die Union entweder direkt mit unabhängigen Abnehmern oder über verbundene Unternehmen ab, die als Einführer fungierten.

(389) Im Fall direkter Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union ist der Ausfuhrpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung der für die betroffene Ware bei Ausfuhrverkäufen in die Union tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis.

(390) Wenn die ausführenden Hersteller die betroffene Ware über verbundene Unternehmen, die als Einführer fungierten, in die Union ausführten, wurde der Ausfuhrpreis nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an einen unabhängigen Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesem Fall wurden am Preis Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten, einschließlich der tatsächlichen VVG-Kosten, und für Gewinne vorgenommen. Da kein unabhängiger Einführer an der Untersuchung mitarbeitete, stützte sich die Kommission auf den Gewinn, der in der Untersuchung zu einer ähnlichen Ware, nämlich Lkw-Reifen (siehe oben), ermittelt wurde (6,3 %).

(391) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Hankook Group vor, dass der Kommission bei der rechnerischen Ermittlung des Ausfuhrpreises nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung ein Fehler in Bezug auf den Prozentsatz der VVG-Kosten eines ihrer verbundenen Unternehmen unterlaufen sei, und forderte die Kommission auf, diesen Fehler zu berichtigen.

(392) Die Kommission berichtigte diesen Fehler zusammen mit einem ähnlichen Fehler, den sie in einer der anderen Tabellen zu verbundenen Unternehmen der Hankook Group festgestellt hatte. Die Berichtigungen führten zu einem geringfügigen Anstieg der CIF-Preise, die zur Ermittlung der Schadens- und Dumpingspannen herangezogen wurden.

3.4. **Vergleich**

(393) Im Sinne von Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung muss die Kommission auf derselben Handelsstufe einen gerechten Vergleich zwischen dem Normalwert und dem Ausfuhrpreis unter Berücksichtigung anderer Unterschiede durchführen, die die Preise und die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen. Im vorliegenden Fall beschloss die Kommission, den Normalwert und den Ausfuhrpreis der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf der Handelsstufe ab Werk zu vergleichen.

(394) Soweit dies zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs gerechtfertigt war, wurden der Normalwert und der Ausfuhrpreis gegebenenfalls berichtigt, um i) sie wieder auf die Stufe ab Werk umzurechnen und ii) Berichtigungen für Unterschiede bei Faktoren vorzunehmen, die nachweislich die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten.

3.4.1. *Berichtigungen des Normalwerts*

(395) Wie in Abschnitt 3.2 erläutert, wurde der Normalwert auf der Grundlage der unverzerrten Herstellkosten und des Betrags für die VVG-Kosten und den Gewinn ermittelt, die für diese Handelsstufe als angemessen angesehen wurden. Daher waren keine Berichtigungen erforderlich, um den Normalwert auf die Stufe ab Werk zurückzurechnen.

(396) Die Kommission fand weder Gründe für Berichtigungen des Normalwerts, noch wurden solche Berichtigungen von einem der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller beantragt.

3.4.2. *Berichtigungen des Ausfuhrpreises*

(397) Um den Ausfuhrpreis wieder auf die Handelsstufe ab Werk umzurechnen, wurden für folgende Faktoren Berichtigungen vorgenommen: Fracht in der Union, Zölle, Mengenrabatte, Kreditkosten und Bankgebühren sowie Provisionen und Lizenzgebühren.

3.4.3. *Wechselkurs*

(398) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Shandong Yongsheng vor, dass die Kommission bei der Berechnung des Ausfuhrpreises den in den Büchern von Yongsheng verwendeten Umrechnungskurs zugrunde gelegt habe, für die Schadensberechnungen jedoch den im Dossier veröffentlichten amtlichen Wechselkurs. Die Kommission verwendete bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts zudem die amtlichen Wechselkurse zur Umrechnung der Daten der Türkei. Shandong Yongsheng brachte vor, dass die Kommission im Interesse eines fairen Vergleichs bei der Ermittlung des Ausfuhrpreises dieselbe Quelle verwenden sollte, nämlich den amtlichen Wechselkurs, den die Kommission im Dossier veröffentlicht hat. Dieses Argument wurde auch nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung vorgebracht.

(399) Die Verwendung der Informationen des Unternehmens aus seinen eigenen Büchern für die Berechnung des Normalwerts soll es der Kommission ermöglichen, diese Angaben mit den eigenen Aufzeichnungen des Unternehmens, die in RMB geführt werden, abzugleichen. Die Verkaufsdaten, die für die Schadensberechnungen herangezogen werden, dienen der rechnerischen Ermittlung des CIF-Preises, der gemäß dem im Dossier veröffentlichten amtlichen Wechselkurs in EUR ausgedrückt wird, um im Rahmen einer anderen Berechnung als der Berechnung der Dumpingspanne mit dem Preis des Wirtschaftszweigs der Union verglichen zu werden. Zwischen diesen beiden Ansätzen besteht somit keine Asymmetrie, und das Vorbringen wurde zurückgewiesen.

3.5. **Dumpingspannen**

(400) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller den gewogenen durchschnittlichen Normalwert eines jeden Typs der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausfuhrpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware.

(401) Die auf dieser Grundlage ermittelten gewogenen durchschnittlichen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Endgültige Dumpingspanne (in %)
Hankook Group: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3

(402) Bei den nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Herstellern ermittelte die Kommission die gewogene durchschnittliche Dumpingspanne nach Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung. Die Dumpingspanne wurde folglich auf der Grundlage der Spannen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller berechnet, wobei Dumpingspannen der ausführenden Hersteller in Höhe von 0 % und geringfügige Dumpingspannen sowie Dumpingspannen, die unter den in Artikel 18 der Grundverordnung bezeichneten Umständen ermittelt wurden, nicht berücksichtigt wurden.

(403) Die so ermittelte endgültige Dumpingspanne der nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller beträgt 24,4 %.

(404) Bei allen anderen ausführenden Herstellern in China ermittelte die Kommission die Dumpingspanne nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen. Zu diesem Zweck ermittelte die Kommission den Grad der Mitarbeit der ausführenden Hersteller. Der Grad der Mitarbeit entspricht der Menge der Ausfuhren der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in die Union, ausgedrückt als Anteil an den Gesamteinfuhren aus dem betroffenen Land in die Union im Untersuchungszeitraum, die auf der Grundlage von Eurostat ermittelt wurden.

(405) Der Grad der Mitarbeit ist in diesem Fall als hoch einzustufen, da die Ausfuhren der mitarbeitenden ausführenden Hersteller beinahe 100 % der Gesamteinfuhren im Untersuchungszeitraum ausmachten. Auf dieser Grundlage beschloss die Kommission, die Dumpingspanne für nicht mitarbeitende ausführende Hersteller in Höhe der höchsten Dumpingspanne festzusetzen, die für ein mitarbeitendes, in die Stichprobe einbezogenes und individuell ermitteltes Unternehmen festgestellt wurde.

(406) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Kumho vor, die Kommission habe selbst eingeräumt, dass der Markt durch eine klare Segmentierung nach Klassen gekennzeichnet sei und die Verwendung eines einzigen Gesamtdurchschnitts für alle nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller die Struktur des Markts nicht angemessen widerspiegele. Daher sollten die Maßnahmen für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller, die überwiegend in Klasse 2 tätig sind, auf die Höhe der für die Klasse-2-Hersteller ermittelten Schadensspanne oder zumindest auf die Höhe der für Klasse-2-Hersteller ermittelten Dumpingspanne begrenzt werden.

(407) Ein ähnliches Argument wurde von der GITI Group vorgebracht, die der Auffassung war, dass sie als Klasse-2-Hersteller wesentliche Ähnlichkeiten mit der Hankook Group aufweise und ihr daher der für die Hankook Group geltende Zollsatz und nicht der Durchschnitt der Stichprobe zugewiesen werden sollte. Das Unternehmen vertrat die Auffassung, dass es dadurch benachteiligt werde, dass für die Hankook Group, die ebenfalls ein Klasse-2-Hersteller sei, ein Antidumpingzoll von 3,4 % ([170]) gelte, für die GITI Group dagegen ein Antidumpingzoll von 29,9 % ([171]), obwohl die GITI Group im selben Marktsegment tätig sei, um dieselben oder ähnliche Abnehmer konkurriere und zu ähnlichen Preisen verkaufe. Die GITI Group brachte ferner vor, dass sie ebenfalls namhafte Abnehmer beliefere und dass sie zu einer begrenzten Zahl chinesischer Hersteller gehöre, die die EU-Entwaldungsverordnung einhielten. Die Grundverordnung (Artikel 9 Absatz 4) erlaube die Einführung eines niedrigeren Zolls, „wenn ein niedrigerer Zoll ausreicht, um die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu beseitigen", und die Kommission habe gemäß der alten Verordnung (EG) Nr. 384/96 des Rates ([172]) über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern in der Vergangenheit den nicht in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen einen Zoll auf der Grundlage der Kategorie oder des Status dieser nicht in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen zugewiesen. Das Unternehmen führte Beispiele aus früheren Fällen an, in denen die Kommission nicht in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen unterschiedliche Zölle auferlegte, je nachdem, ob sie die Voraussetzungen für eine Marktwirtschaftsbehandlung oder eine individuelle Behandlung erfüllten oder nicht.

(408) Die Kommission wies diese Vorbringen zurück. Die von Kumho vorgeschlagene Berichtigung gehört nicht zu den in der Grundverordnung vorgesehenen Berichtigungen. Zudem schafft die Tatsache, dass die Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 384/96 Unternehmen, die die Voraussetzungen für eine Marktwirtschaftsbehandlung oder eine individuelle Behandlung erfüllten oder nicht, anders behandelte, keinen Präzedenzfall, dass die Kommission nach dem geltenden Rechtsrahmen je nach Marktsegment unterschiedliche Zollspannen zuweist.

(409) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Coalition vor, dass gemäß der Grundverordnung bei der Ermittlung der Dumpingspanne das gesamte Ausmaß des Dumpings berücksichtigt werden müsse und daher die übliche Gewichtung der Dumpingspanne der mitarbeitenden ausführenden Hersteller unangemessen sei. In diesem konkreten Fall habe die Kommission selbst anerkannt, dass der Preis von Hankook um 50 % über dem Durchschnittspreis der chinesischen ausführenden Hersteller gelegen habe, was vor allem auf die besondere Situation von Hankook und die Tatsache zurückzuführen sei, dass das Unternehmen im Marktsegment der Klasse 2 und beinahe der Klasse 1 ausführe. Die Coalition verwies zudem auf die Schadensanalyse, die die schädigenden Auswirkungen der Klasse-3-Einfuhren bestätige. Aus diesem Grund und angesichts dessen, dass die Antidumpingmaßnahmen darauf abzielten, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und dem Wirtschaftszweig der Union eine wirksame und angemessene Abhilfe zu bieten, brachte die Coalition vor, dass sich die unterschiedlichen schädlichen Auswirkungen des Dumpings auf der Ebene der einzelnen Klassen in den angenommenen Maßnahmen widerspiegeln sollten, da das Dumping vor allem dem Segment der Klasse 3 zuzuschreiben sei, auf das der weitaus größte Teil des Zustroms gedumpter Einfuhren aus der VR China entfalle; dies müsse bei der Festlegung der Höhe der Zölle berücksichtigt werden. Demnach sollten die Dumpingspannen der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen gewichtet werden, und zwar entsprechend dem Anteil der jeweilige Klasse, für die die Dumpingspannen ermittelt wurden, am Gesamtanteil dieser Klassen an den gesamten Ausfuhren aus der VR China. Unter der Annahme, dass 20 % der Einfuhren den Klassen 1 oder 2 und 80 % der Klasse 3 zuzuschreiben waren, dürfte sich für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Hersteller eine Dumpingspanne von 44 % ergeben.

(410) Die Kommission wiederholte, dass bei der Berechnung der Dumpingspanne die verschiedenen Klassen bereits berücksichtigt wurden und dass es keine Grundlage für eine Gewichtung gibt – die Kommission ermittelte die gewogene durchschnittliche Dumpingspanne nach Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung. Sie wies daher das Vorbringen zurück, die Kommission hätte alternative Berechnungen der Dumpingspanne für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Hersteller vornehmen müssen.

(411) Die endgültigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Endgültige Dumpingspanne (in %)
Andere mitarbeitende Unternehmen	24,4
Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land	45,3

([170]) Nach der endgültigen Unterrichtung wurde der Zoll auf 4,3 % geändert.
([171]) Nach der endgültigen Unterrichtung wurde der Zoll auf 24,4 % geändert.
([172]) Verordnung (EG) Nr. 384/96 des Rates vom 22. Dezember 1995 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern (ABl. L 56 vom 6.3.1996, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj).

4. SCHÄDIGUNG

4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion

(412) Die gleichartige Ware wurde im Untersuchungszeitraum von mindestens zehn Herstellergruppen in der Union hergestellt. Sie bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.

(413) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 251 Mio. Reifen. Die Kommission ermittelte diese Zahl auf der Grundlage der Daten von EUROPOOL ([173]), die von Tyres Europe (im Folgenden „Tyres Europe“) – früher „European Tyre and Rubber Manufacturers' Association“ (Europäischer Verband der Reifen- und Kautschukhersteller, ETRMA) – und Eurostat verwaltet werden. Die Mitglieder von Tyres Europe stellen die überwiegende Mehrheit der Unionshersteller dar. Tyres Europe erhebt Marktdaten von seinen Mitgliedern und stellt diesen genaue, aggregierte Daten zum Reifenmarkt zur Verfügung.

(414) Wie in Erwägungsgrund 16 dargelegt, entfielen auf die drei in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller 14,5 % der gesamten Unionsproduktion der gleichartigen Ware im Untersuchungszeitraum. Die mikroökonomischen Indikatoren wurden auf der Grundlage der überprüften Daten untersucht, die aus den Antworten dieser drei Unionshersteller ermittelt wurden.

4.2. Unionsverbrauch

(415) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch auf der Grundlage der von Tyres Europe bereitgestellten Informationen (EUROPOOL-Daten).

(416) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 2

Unionsverbrauch (Reifen, in Stück)

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Unionsverbrauch insgesamt	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Index	*100*	*102*	*100*	*108*

Quelle: EUROPOOL (Tyres Europe).

(417) Zunächst stieg der Unionsverbrauch im Jahr 2022 leicht an, ging dann im Jahr 2023 zurück und stieg im Untersuchungszeitraum erneut an. Insgesamt stieg der Verbrauch im Bezugszeitraum um 8 % (d. h. etwa 25 Mio. Reifen).

4.3. Besonderheiten des Unionsmarkts

(418) Der Unionsmarkt für Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen ist durch einen starken Wettbewerb mit zahlreichen Herstellergruppen und Marken gekennzeichnet.

(419) Auf dem Unionsmarkt gibt es im Wesentlichen zwei Absatzkanäle: das Erstausrüster- und das Ersatzsegment.

(420) Im Erstausrüstersegment verkaufen Reifenhersteller die untersuchte Ware an Fahrzeughersteller zum Einbau in Neufahrzeuge. Diese Reifen müssen daher detaillierte Spezifikationen erfüllen, die den Erwartungen des Erstausrüsters entsprechen. Reifen, die für den Erstausrüstermarkt entwickelt wurden, werden in der Regel von denselben Reifenherstellern auch auf dem Ersatzmarkt verkauft, was bedeutet, dass die Reifenhersteller bestrebt sind, sich den Erstausrüstermarkt zu sichern, um künftige Verkäufe auf dem Ersatzmarkt zu gewährleisten. Infolgedessen verfügen die Automobilhersteller bei Vertragsverhandlungen über eine beträchtliche Verhandlungsmacht, weshalb die Rentabilität der Reifenhersteller bei Erstausrüstungsverkäufen in der Regel geringer ausfällt.

([173]) Datenbank mit aggregierten Daten von Mitgliedern von Tyres Europe.

(421) Im Ersatzsegment werden Reifen an verbundene/unverbundene Händler verkauft, d. h. an Einzelhändler, die sie dann an Endverbraucher weiterverkaufen. Wie in Erwägungsgrund 420 erläutert, erzielen die Reifenhersteller auf dem Ersatzmarkt normalerweise höhere Gewinnspannen als bei Erstausrüstungsverkäufen.

(422) Den von Tyres Europe während des Kontrollbesuchs vorgelegten Informationen zufolge entfallen auf das Erstausrüstungssegment rund 16 % bis 20 % des gesamten Unionsverbrauchs, während der Rest auf den Ersatzmarkt entfällt.

(423) Neben den beiden Absatzkanälen ist der Markt für die untersuchte Ware, wie in Abschnitt 2.4.1 erläutert, zudem in drei Klassen unterteilt. Für die Zwecke dieser Untersuchung zog die Kommission die in Abschnitt 2.4.2 zusammengefasste Einstufung heran.

(424) Der CRIA und die GITI Group brachten vor, dass zwischen Reifen verschiedener Klassen keine oder nur eine sehr begrenzte Austauschbarkeit bestehe, und forderten daher, dass die Untersuchung eine segmentierte Analyse der Schädigung und der Schadensursache umfassen sollte. Der CRIA brachte ferner vor, dass die verschiedenen Klassen unterschiedliche Marktsegmente bedienten, da die Abnehmer der Klassen 1 und 2 Wert auf Sicherheit, Leistung und Marke legten und nicht auf den Preis. Darüber hinaus besteht ein bekannter Lock-in-Effekt, was bedeutet, dass insbesondere Inhaber von High-End-Fahrzeugen/Luxusfahrzeugen eine starke Markentreue an den Tag legen und in der Regel (insbesondere in den ersten Jahren der Fahrzeugnutzung) wünschen, dass beim Reifenwechsel dieselbe Marke wie die der ursprünglich montierten Erstausrüstungsreifen verwendet wird. Dem CRIA zufolge tragen die Kennzeichnungsvorschriften der Union ebenfalls zu diesem Lock-in-Effekt bei, indem sie das Bewusstsein der Verbraucher für verschiedene Sicherheits- und Leistungsaspekte schärfen. Der CRIA kam daher zu dem Schluss, dass sich die Marktdynamik zwischen Reifen für Lastkraftwagen und Reifen für Personenkraftwagen grundlegend unterscheide und dass der bei Reifen für Lastkraftwagen festgestellte Wettbewerb zwischen den Klassen daher nicht auf die untersuchte Ware zutreffe.

(425) Die Kommission befand die von den Parteien vorgebrachten Argumente für unbegründet. Zuallererst können Reifen aller Klassen an Personenkraftwagen oder leichten Lastkraftwagen montiert werden und sind somit hinreichend austauschbar. Der Umstand, dass die Verbraucher von Premium-Marken mehr Wert auf Leistung und Sicherheit legen als auf den Preis, mag zwar in der Tat den unmittelbaren Wettbewerb zwischen Klasse 1 und Klasse 3 einschränken, doch gilt dies nicht für den Wettbewerb zwischen Klasse 3 und Klasse 2. Außerdem positionieren sich viele klassische Klasse-3-Marken zunehmend über ihre technischen und qualitativen Aspekte und nicht mehr nur als preisgünstige Anbieter ([174]). Aufgrund der kontinuierlichen und verstärkten Investitionen in Forschung und Entwicklung bieten zahlreiche Klasse-3-Marken eine immer bessere Qualität zu äußerst wettbewerbsfähigen Preisen und stellen somit eindeutig eine Alternative zu Klasse-2-Reifen dar, bei denen versucht wird, Qualität und Preis in Einklang zu bringen. Darüber hinaus sind die Trennlinien zwischen den Klassen nicht klar und endgültig festgelegt, was sich daran zeigt, dass dieselben Marken (Falken, Giti, Cooper usw.) von verschiedenen Quellen, darunter Websites von gängigen Reifenprüfstellen sowie von Fachhändlern, mal als Klasse 3 und mal als Klasse 2 eingestuft werden ([175]). Ebenso gibt es bei einigen Marken (Vredestein, Hankook) Überschneidungen zwischen der Einstufung in Klasse 1 und der Einstufung in Klasse 2. Das Aufkommen alternativer Einstufungen wie „mittlere Qualität", „günstiges High-End", „Premium-Qualität" und „günstige Qualität" erschwert die strikte Trennung zwischen den Klassen zusätzlich. Der Wettbewerb und die Substituierbarkeit zwischen den Klassen werden auch durch die Tatsache untermauert, dass sich immer mehr Klasse-3-Marken die Zertifizierung als Erstausrüster ([176]) bei namhaften Automobilherstellern sichern und sich über Qualität und Leistung positionieren – ein Merkmal, das normalerweise für Klasse-2-Marken charakteristisch ist.

([174]) *Quelle*: Nachrichtenartikel zu verschiedenen chinesischen Marken, z. B.: „Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition": https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/, „European Linglong tire factory certified by numerous OEMs": https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html; „Sailun continues in the fast lane": https://www.eqs-news.com/news/media/sailun-continues-in-the-fast-lane-sailun-has-entered-the-top-10-most-valuable-tyre-brands-in-the-world-for-the-first-time-achieving-a-historic-triple/d361873f-a8c3-4601-a541-8263c80366a4_en#:~:text=Sailun%20continues%20in%20the%20fast%20lane%20+++,historic%20triple.%20%7C%20Media%20%2D%20EQS%20News (zuletzt abgerufen am 27. April 2026).

([175]) *Quelle*: Verschiedene Websites von Händlern oder Reifenprüfstellen, auf denen Marken in Klassen eingeteilt werden, z. B.: https://www.tyrereviews.com/tyre/; https://www.tyresavings.com/brands; https://www.asdatyres.co.uk/brands; https://www.grip500.it/pneumatico/ ; https://www.reifen.com/de-de/auto/reifen/marken (zuletzt aufgerufen am 27. April 2026).

([176]) *Quelle*: „Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition": https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/, „European Linglong tire factory certified by numerous OEMs": https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html (zuletzt abgerufen am 27. April 2026).

(426) Insgesamt vertrat die Kommission die Auffassung, dass zwar manche Abnehmer Wert auf Marke und Qualität legen, das Kaufverhalten jedoch auch durch den Preisunterschied beeinflusst wird, den die Abnehmer letztlich für diese Attribute zu akzeptieren bereit sind. Der vom CRIA erwähnte Lock-in-Effekt mag somit zwar in der Tat den unmittelbaren Wettbewerb zwischen Klasse-1- und Klasse-3-Reifen auf dem Ersatzmarkt einschränken (wenngleich einige Klasse-3-Hersteller in großem Umfang in FuE investieren und bei bestimmten technischen Parametern hervorragend abschneiden), er hebt jedoch nicht die Substituierbarkeit zwischen Klasse-3- und Klasse-2-Reifen bzw. zwischen Klasse-2- und Klasse-1-Reifen auf. Folglich kam die Kommission zu dem Schluss, dass Reifen der Klasse 3 im Wettbewerb mit Reifen höherer Klassen (insbesondere der Klasse 2) stehen und daher einen Abwärtspreisdruck auf die höheren Klassen ausüben (umgekehrte Kettenreaktion). Die Vorbringen zur mangelnden Austauschbarkeit wurden daher zurückgewiesen. Auf derselben Grundlage wurden auch die Forderungen nach einer vollständig segmentierten Analyse der Schädigung und der Schadensursache abgelehnt, wie in Erwägungsgrund 469 bzw. 534 näher erläutert.

(427) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA erneut vor, dass es keinen Wettbewerb zwischen den Klassen gebe; es gebe zwar Wettbewerb zwischen angrenzenden Segmenten benachbarter Klassen, nämlich zwischen Klasse-3-Reifen der oberen Qualitätskategorie und Klasse-2-Reifen der unteren Qualitätskategorie sowie in ähnlicher Weise zwischen Klasse-2-Reifen der oberen Qualitätskategorie und Klasse-1-Reifen der unteren Qualitätskategorie, doch lasse sich davon keine vollständige Substituierbarkeit über alle Klassen hinweg ableiten.

(428) Kumho brachte vor, dass die Kommission ihre Schlussfolgerung, wonach Waren der Klasse 3 und der Klasse 2 in direktem Wettbewerb stünden, nicht erläutert und begründet habe, insbesondere angesichts des Erwägungsgrunds 425, in dem sie eingeräumt habe, dass der direkte Wettbewerb zwischen Waren der Klasse 1 und der Klasse 3 möglicherweise begrenzt sei. Dieselben einschränkenden Faktoren, d. h. Qualitäts- und Sicherheitspräferenzen für Reifen, würden für Klasse 2 und Klasse 3 gleichermaßen gelten. Ferner sei in der von der Kommission vorgenommenen Analyse der Klassen die Verbraucherwahrnehmung nicht angemessen berücksichtigt worden.

(429) Shandong Yongsheng brachte vor, dass chinesische Klasse-3-Reifen vom Erstausrüstungsmarkt der Union ausgeschlossen seien, was eine klare strukturelle Kluft zwischen Klasse-3-Reifen aus China und Reifen anderer Klassen belege, und erklärte, die gegenteiligen Beweise der Kommission seien „nicht quellengesichert, nicht bestätigt und unspezifisch“. In diesem Zusammenhang brachte Shandong Yongsheng vor, dass Linglong die OE-Zertifizierung erst kürzlich, nämlich 2024, erhalten habe und diese einen serbischen Produktionsbetrieb betreffe, sodass sie für diese Untersuchung unerheblich sei. Ferner habe die Kommission nicht angemessen bewertet, wie die Verbraucher chinesische Klasse-3-Waren wahrnähmen, und führte Beispiele für „Negativwerbung“ von zwei französischen Händlern an.

(430) Die Kommission stellte fest, dass der CRIA zwar eingeräumt hat, dass Reifen angrenzender Klassen tatsächlich miteinander im Wettbewerb stehen, jedoch die vollständige Substituierbarkeit ohne jegliche Beweise oder Erklärungen einfach verneinte. Die Kommission befand das Vorbringen des CRIA als teilweise mehrdeutig, da unklar ist, was genau unter dem Begriff „vollständige Substituierbarkeit über alle Klassen hinweg“ zu verstehen ist und warum dies überhaupt für die Feststellung von Wettbewerb zwischen den Klassen erforderlich sein sollte. Die Waren konkurrieren sehr wohl in Bezug auf Qualität und Preis mit den ihnen am nächsten stehenden Waren, sei es innerhalb oder zwischen den Klassen, und genau diesen Punkt hat die Kommission hervorgehoben, was auch vom CRIA anerkannt wurde.

(431) Was das Vorbringen von Kumho betrifft, so wurden die Gründe und Beweise für den direkten Wettbewerb zwischen Klasse 3 und Klasse 2 bereits insbesondere in den Erwägungsgründen 425 und 426 erläutert, und Kumho legte keine konkreten Beweise vor, um diese zu widerlegen. Wie bereits erläutert, konkurrieren Klasse-3-Reifen aufgrund ihrer technischen und sicherheitsrelevanten Parameter mit Klasse-2-Reifen und stellen daher eine sinnvolle Alternative für Abnehmer dar, die ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis suchen. Ebenso wurde mehrfach (u. a. in Abschnitt 2.4.1) festgestellt, dass die Einstufung stark von der Marktwahrnehmung beeinflusst wird und gerade aus diesem Grund die Abgrenzungen oft unscharf und sicher nicht konstant sind. Händler und Einführer, die Klasse-3-Reifen anbieten, haben ein großes Interesse daran, diese Reifen zu verkaufen und die Wahrnehmung der Verbraucher zugunsten ihres Produktportfolios zu beeinflussen.

(432) In Bezug auf das Vorbringen von Shandong Yongsheng und insbesondere den Verweis auf die in Erwägungsgrund 425 genannten Quellen stellte die Kommission fest, dass Shandong Yongsheng keine Argumente vorgebracht hat, die die Richtigkeit der Informationen widerlegen würden. Die Kommission stellte fest, dass öffentliche Beiträge von Online-Händlern wie Trojan, die sich auf das Reifengeschäft spezialisiert haben und über mehr als 30 Jahre Erfahrung, eine weltweite Marktpräsenz und ein vielfältiges Produktportfolio mit detaillierten Testergebnissen und technischen Spezifikationen verfügen, als ausreichend „quellengesichert“ und „spezifisch“

anzusehen sind, um eine anhaltende Veränderung in der globalen Wahrnehmung verschiedener Klasse-3-Marken zu belegen. Was die OE-Zertifizierung von Linglong betrifft, so steht der Umstand, dass es sich um ein Werk in Serbien handelt, nicht der Feststellung entgegen, dass Linglong als Marke OE-Verträge mit europäischen Automobilherstellern abgeschlossen hatte. In diesem Zusammenhang wird betont, dass die Einteilung in Klassen und die Verbraucherwahrnehmung mit dem Markennamen und nicht mit dem Herkunftsland zusammenhängen. Außerdem bezieht sich dieser Beleg auf das Jahr 2024, das mit dem Untersuchungszeitraum zusammenfällt.

(433) In jedem Fall machte der Erstausrüstungsmarkt, wie in Erwägungsgrund 422 dargelegt, nur etwa 16-20 % des gesamten Unionsverbrauchs aus, und sobald ein Reifen ausgetauscht werden musste, fand auf dem Reifenersatzmarkt Wettbewerb statt, weshalb das Vorbringen von Shandong Yongsheng, wonach chinesische Klasse-3-Reifen strukturell vom übrigen Markt abgeschnitten seien, als unbegründet angesehen wurde.

(434) Die Kommission hielt das Vorbringen von Yongsheng Shandong zur negativen Wahrnehmung chinesischer Marken für unbegründet. Die Negativwerbung einiger Händler spiegelt nicht die Sichtweise anderer Händler und Unternehmen wider, die verschiedene chinesische Klasse-3-Reifen aktiv auf den Unionsmarkt einführen und dort vertreiben. Beispielsweise behauptet die Coalition of PC-LL Importers in ihrer Stellungnahme in Bezug auf chinesische Klasse-3-Waren genau das Gegenteil, indem sie die Effizienz und den Wettbewerbsvorteil der chinesischen Hersteller hervorhebt. Darüber hinaus steht das Vorbringen von Yongsheng Shandong in klarem Widerspruch zur Stellungnahme des CRIA, wonach vielmehr die schlechte Qualität der Klasse-3-Reifen aus der Union im Vergleich zu ihren chinesischen Wettbewerbern als Ursache der Schädigung zu betrachten sei, wie in Erwägungsgrund 554 näher erläutert.

(435) Zusammenfassend stellte die Kommission in Bezug auf die Vorbringen zur fehlenden Substituierbarkeit zwischen den Klassen und zum fehlenden Wettbewerb zwischen den Klassen fest, dass allein schon die Tatsache, dass Reifen sowohl in Bezug auf verschiedene qualitative und technische Aspekte als auch hinsichtlich ihres Preises miteinander konkurrieren, eindeutig zeigt, dass die Entscheidung für eine bestimmte Ware oder Marke das Ergebnis einer Abwägung genau dieser Faktoren ist und dass in diesem Sinne alle Reifen miteinander im Wettbewerb stehen. Darüber hinaus beeinflusst der Umstand, dass bestimmte Marken aufgrund ihrer technischen Entwicklung und von Marketingkampagnen zwischen verschiedenen Klassen angesiedelt sind oder mit Begriffen beworben werden, die üblicherweise mit höheren Klassen assoziiert werden, die Wahrnehmung der Abnehmer und stärkt den Wettbewerb zwischen den Klassen. Keine der Parteien, die Stellung genommen hatten, brachte Argumente vor, die diesen Grundgedanken widerlegt hätten.

(436) Daher wurden die Schlussfolgerungen zum Wettbewerb zwischen den Klassen und zur Austauschbarkeit der Waren, wie in den Erwägungsgründen 425 und 426 dargelegt, aufrechterhalten.

4.4. **Einfuhren aus dem betroffenen Land**

4.4.1. *Menge und Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land*

(437) Die Kommission ermittelte die Menge der Einfuhren auf der Grundlage von Eurostat-Daten. Der Marktanteil der Einfuhren wurde auf der Grundlage des Unionsverbrauchs in Tabelle 2 festgelegt.

(438) Die Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 3

Einfuhrmenge (Reifen, in Stück) und Marktanteil

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Menge der Einfuhren aus dem betroffenen Land (in Stück)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Index	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Marktanteil (in %)	18	21	25	28
Index	*100*	*117*	*138*	*156*

Quelle: Eurostat Comext.

(439) Die Einfuhrmengen der betroffenen Ware stiegen im Bezugszeitraum von Jahr zu Jahr stetig an, wobei insgesamt ein beeindruckender Anstieg von 62 % zu verzeichnen war, was etwa 35 Mio. Reifen entspricht. Der Anstieg der Mengen der Einfuhren aus der VR China in die Union überstieg somit das Wachstum des Unionsverbrauchs (25 Mio. Reifen).

(440) Die gestiegenen Einfuhrmengen führten zu einem deutlichen Anstieg des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China von 18 % im Jahr 2021 auf 28 % im Untersuchungszeitraum.

4.5. Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land, Preisunterbietung und Verhinderung einer Preiserhöhung

(441) Die Einfuhrpreise wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt. Die Preisunterbietung der Einfuhren wurde auf der Grundlage der überprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller ermittelt.

(442) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 4

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
VR China	27,0	34,0	29,0	30,3
Index	*100*	*126*	*107*	*112*

Quelle: Eurostat Comext.

(443) Im Jahr 2022 stiegen die Einfuhrpreise zunächst drastisch um 26 % an, sanken dann im Jahr 2023 auf ein Niveau, das über dem des Jahres 2021 lag, und blieben im Untersuchungszeitraum in derselben Größenordnung. Im Bezugszeitraum stiegen die Preise der Einfuhren aus der VR China insgesamt um 12 %, was im Vergleich zur Entwicklung des Durchschnittspreises der Einfuhren aus anderen Drittländern in die Union (+ 26 %) einen leichten Anstieg darstellt. Selbst die Preise des Wirtschaftszweigs der Union, die im gesamten Bezugszeitraum deutlich über den chinesischen Ausfuhrpreisen lagen, verzeichneten einen stärkeren Anstieg um 15 %.

(444) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:

a) die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar berichtigt auf die Stufe ab Werk, und

b) die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der bei den in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden chinesischen Herstellern bezogenen Einfuhren, die dem ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurden, auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht) und mit angemessener Berichtigung zur Berücksichtigung von Zöllen und nach der Einfuhr angefallenen Kosten.

(445) Der Preisvergleich wurde nach Warentyp getrennt – d. h. auf Grundlage der Warenkennnummer, einschließlich der Segmentierung auf der Ebene der Klassen sowie einer entsprechenden Differenzierung zwischen Erstausrüster- und Ersatzmarkt – für Geschäftsvorgänge auf derselben Handelsstufe nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen vorgenommen. Für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die innerhalb einer Gruppenstruktur tätig waren, bei der der Hauptsitz und verbundene Vertriebsunternehmen an den Verkäufen beteiligt waren, wurden die Verkaufspreise berichtigt, indem die VVG-Kosten im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Vertriebsunternehmen sowie der Gewinn eines unabhängigen Einführers analog zu Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung abgezogen wurden. Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum theoretisch erzielten Umsatzes.

(446) Angesichts der Marktsegmentierung wurde die Preisunterbietung für jede Klasse getrennt berechnet. Keiner der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller verkaufte Reifen der Klasse 1, weshalb in diesem Segment keine Preisunterbietung berechnet werden konnte. In Klasse 3 lagen die Preisunterbietungsspannen zwischen 7,2 % und 36,9 %, mit einer durchschnittlichen Preisunterbietungsspanne von 32,2 %. Im Klasse-2-Segment wurde keine Preisunterbietung festgestellt. Dies hängt jedoch damit zusammen, dass aufseiten der ausführenden Hersteller die Klasse-2-Verkäufe ausschließlich die Marke Hankook umfassten, deren Reifen weithin zu den besten Klasse-2-Reifen gehören. So hat die Marke Hankook im Laufe der Jahre zahlreiche Erstausrüstungsverträge mit führenden Automobilherstellern wie Audi, BMW, Mercedes und Porsche abgeschlossen. Viele Händler/Einführer stufen Hankook-Reifen als High-End-Reifen bzw. Reifen der gehobenen Mittelklasse oder als preisgünstigere Alternative zu Premiumreifen ein. Mit anderen Worten: Die Analyse der Klasse 2 ist in gewisser Weise begrenzt, da ein homogener Pool von Klasse-2-Reifen einer Spitzenmarke mit einem breiten Mix von Klasse-2-Reifen verglichen wird, die vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt werden. Die Analyse der Durchschnittspreise der nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller (entsprechend den Angaben in den Stichprobenformularen) bestätigte, dass die Feststellungen zu Klasse-2-Reifen von Hankook nicht auf die übrigen Einfuhren aus der VR China übertragen werden können. Die Durchschnittspreise von Hankook lagen deutlich über dem Durchschnittspreis der chinesischen ausführenden Hersteller, und zwar um mehr als 50 %. Die gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne (Klasse 2 und Klasse 3 zusammengenommen) betrug 17 %, was beachtlich ist.

(447) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, dass die Unterscheidung zwischen Erstausrüstungs- und Ersatzmarkt in der Schadensanalyse rechtlich nicht gerechtfertigt sei, da diese Unterscheidung bei der Dumpinganalyse auch nicht vorgenommen worden sei. Darüber hinaus hielt Hankook diese Unterscheidung für unnötig, da bei seinen eigenen Verkäufen in die Union kein klares Preismuster entlang der Vertriebskanäle festgestellt werden könne und sich die Schadensspanne von Hankook von 3,4 % auf 3,1 % verkleinern würde, wenn die letzten Ziffern, die der Unterscheidung zwischen Erstausrüstungs- und Ersatzverkäufen dienten, aus der Warenkennnummer gestrichen würden.

(448) Der Antragsteller forderte die Kommission auf, zusätzlich eine Preisunterbietungsspanne für die gesamte Warendefinition auf der Grundlage der Durchschnittspreise zu berechnen, um das Ausmaß der Preisunterbietung für den Reifenmarkt insgesamt nachzuweisen.

(449) Die GITI Group brachte vor, dass sich die Kommission widersprochen habe, als sie festgestellt habe, dass das Fehlen einer Preisunterbietung bei Hankook nicht auf die übrigen Einfuhren aus der VR China übertragen werden könne, während sie gleichzeitig im Rahmen des Stichprobenverfahrens behauptet habe, dass die Verkäufe von Hankook repräsentativ seien. Ebenso erklärte Kumho, die Kommission könne die Feststellung, dass im Klasse-2-Segment keine Preisunterbietung vorliege, nicht mit der Begründung außer Acht lassen, Hankook sei ein Sonderfall, wenn sie Hankook gleichzeitig in die Stichprobe einbeziehe und sich weigere, weitere ausführende Hersteller aufzunehmen.

(450) In Bezug auf das Vorbringen von Hankook stellte die Kommission fest, dass keine der Parteien die in den Erwägungsgründen 420 und 421 dargelegten Feststellungen zum Preis- und Rentabilitätsunterschied zwischen dem Erstausrüstungs- und dem Ersatzsegment infrage stellte. Die Kommission war der Ansicht, dass der Warenvergleich auf einer möglichst granularen Ebene durchgeführt werden sollte (sofern Daten verfügbar und überprüft sind). Die Tatsache, dass die Verkäufe von Hankook diesem Muster angeblich nicht folgten, könnte durch verschiedene zusätzliche Geschäftsentscheidungen wie Verkaufsmenge, Zeitpunkt der Verkäufe und Lieferverzögerungen erklärt werden und stellt daher die Rechtfertigung der Unterscheidung nicht infrage. Ebenso ist die Tatsache, dass die Preisunterbietungsspanne höher oder niedriger gewesen wäre, kein entscheidender Faktor für die Entscheidung über den Grad der Vergleichbarkeit der Waren. Der Unterschied zwischen den beiden von Hankook vorgelegten Szenarien zur Berechnung der Schadensspanne (mit und ohne Bezugnahme auf den Erstausrüstungs- bzw. den Ersatzmarkt im Vergleich) erscheint verzerrt, da er sich nicht auf die vollständigen Kosten- und Verkaufsdaten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller stützte, sondern lediglich auf die Informationen, die der Hankook Group offengelegt wurden. Jedenfalls beläuft sich die von der Hankook Group berechnete Differenz auf etwa 10 %; dies zeigt, dass eine solche Unterscheidung gerechtfertigt ist. Bei den

Dumpingberechnungen wird der rechnerisch ermittelte Normalwert auf der Grundlage von Vergleichswerten für Produktionsfaktoren berechnet, die keine Erstausrüstungs- oder Ersatzdimension aufweisen, d. h. Arbeitskosten, Energiekosten und Rohstoffpreise, die nicht davon abhängen, ob der hergestellte Reifen an einen Fahrzeughersteller oder auf dem Anschlussmarkt verkauft wird. Auch die im Dossier enthaltenen Informationen zu den VVG-Kosten und Gewinnen im repräsentativen Land ließen eine solche Unterscheidung nicht zu. Folglich konnten der Normalwert und die daraus resultierenden Dumpingspannen nicht nach Endverwendungskanälen differenziert werden. Die Schadensanalyse hingegen stützt sich auf tatsächliche Daten zu Geschäftsvorgängen, die auch den Vertriebskanal umfassen. Die Analyse hinsichtlich Erstausrüstung und Ersatz war daher gerechtfertigt und für eine objektive Prüfung sachlich erforderlich. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(451) In Bezug auf das Vorbringen des Antragstellers vertrat die Kommission die Auffassung, dass die gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne für eine Kombination von (vergleichbaren) Reifen der Klassen 3 und 2 die Preisunterbietung hinreichend widerspiegelte. Würden die Warentypen außer Acht gelassen und Klasse-1-Modelle einbezogen, die nicht von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Ausführern ausgeführt wurden, würde dies die durch die Unterscheidung anhand der Warenkennnummer gewährleistete Vergleichbarkeit beeinträchtigen und somit keinen zusätzlichen Informationswert bieten. Daher wurde dieser Antrag abgelehnt.

(452) In Bezug auf das Vorbringen der GITI Group betonte die Kommission, dass Hankook in die Stichprobe einbezogen wurde, um die Repräsentativität hinsichtlich der Verkaufsmenge und der Repräsentation der Klassen zu gewährleisten, unabhängig davon, ob das Unternehmen letztlich der Klasse 1 oder Klasse 2 zuzuordnen ist. Letztendlich wurde eine Einstufung in Klasse 2 aus verschiedenen Gründen, wie in Erwägungsgrund 94 dargelegt, als angemessener erachtet. Gleichzeitig belegten die im Rahmen der Untersuchung gesammelten Beweise, wie in Erwägungsgrund 446 dargelegt, ohne dass dies von den Parteien bestritten wurde, eindeutig, dass Hankook weithin als Reifen der obersten Qualitätsstufe der Klasse 2 gilt und eine Marke ist, die sich im Übergang von Klasse 2 zu Klasse 1 befindet. Dies wird auch durch die erhebliche Preisdifferenz zwischen den Preisen von Hankook und dem Durchschnitt der übrigen chinesischen ausführenden Hersteller – darunter zahlreiche andere Klasse-2-Hersteller – untermauert, wie in Erwägungsgrund 446 dargelegt. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen wurden die Einschränkungen bei der Auslegung und Übertragung der Feststellung, dass in Klasse 2 keine Preisunterbietung vorliegt (basierend auf den Daten von Hankook) auf die übrigen chinesischen ausführenden Hersteller, einschließlich derjenigen der Klasse 2, aufrechterhalten, und die Einwände der GITI Group und von Kumho wurden zurückgewiesen.

(453) Nach der endgültigen Unterrichtung stellte das Unternehmen T einen Fehler bei der Berechnung der VVG-Kosten fest und forderte die Kommission auf, die Berechnung dieser Kosten zu berichtigen. Das Unternehmen G stellte einen Fehler bei der Konsolidierung der Daten zu den Produktionskosten fest und forderte die Kommission auf, diese Kosten zu berichtigen.

(454) Die Kommission prüfte diese Vorbringen und kam zu dem Schluss, dass sie berechtigt waren. Die Berechnungen der Preis- und der Zielpreisunterbietung wurden entsprechend angepasst. Da diese Berichtigungen unternehmensspezifische sensible Daten betrafen, wurden diese nur den betroffenen Unternehmen erneut mitgeteilt.

(455) Die neuen Preisunterbietungsspannen, die auch die in Erwägungsgrund 392 erläuterten Änderungen der gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der Einfuhren der in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden chinesischen Ausführer auf CIF-Stufe berücksichtigen, lagen für die Klasse 3 zwischen 10,2 % und 39,2 %, wobei die durchschnittliche Preisunterbietungsspanne 34,7 % betrug. Im Klasse-2-Segment wurde bei den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern keine Preisunterbietung festgestellt. Die gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne (Klasse 2 und Klasse 3 zusammengenommen) betrug 19 %.

(456) In seiner Stellungnahme, die nach Ablauf der Frist für Stellungnahmen zur Ware und nach den Überprüfungen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller übermittelt wurde, erklärte der CRIA, dass die Warenkennnummer in ihrer derzeitigen Form keine Notreifen und Reifen für Anhänger erfasse, obwohl diese beiden Typen deutlich günstiger seien als die Standardreifen mit entsprechenden Parametern. Folglich gewährleiste die Warenkennnummer keinen fairen Vergleich zwischen den Preisen der Einfuhren aus der VR China in die EU und den Inlandsverkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union in Bezug auf diese spezifischen Warentypen, wodurch die Schadensbeurteilung ungenau würde.

(457) Die Untersuchung ergab, dass die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum keine Anhängerreifen ausführten. Notreifen wurden von einem der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ausgeführt und machten weniger als 1 % der in die Stichprobe einbezogenen Ausfuhrverkäufe aus. Der ausführende Hersteller nahm hierzu weder Stellung noch forderte er irgendeine Form von Berichtigung für diesen Reifentyp. Angesichts der begrenzten Menge dieser Reifen vertrat die Kommission jedenfalls die Auffassung, dass diese keinen Einfluss auf das Gesamtergebnis des Warenvergleichs haben konnten.

(458) Nach der endgültigen Unterrichtung nahm der CRIA zu Erwägungsgrund 457 Stellung und erklärte, dass sich die Notwendigkeit einer segmentierten Analyse aus der fehlenden Austauschbarkeit und nicht aus den Ausfuhrmengen ergebe. Der CRIA brachte ferner vor, dass die Kommission, da keiner der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller Anhängerreifen verkaufe, mit ihrer Feststellung in Erwägungsgrund 77, der Wirtschaftszweig der Union verliere bei diesen speziellen Warentypen aufgrund des starken Drucks durch missbräuchlich niedrige Preise der Einfuhren aus der VR China an Boden, eine vorverurteilende Feststellung getroffen habe, die nicht durch Tatsachen belegt sei.

(459) Auf die Stellungnahmen zur segmentierten Analyse wird in Abschnitt 4.7 ausführlich eingegangen. Mit der Erläuterung in Erwägungsgrund 457 sollte verdeutlicht werden, dass der auf der Grundlage der Warenkennnummer durchgeführte Preisvergleich nicht wesentlich dadurch beeinflusst wurde, dass in der Warenkennnummer nicht zwischen Anhängerreifen und Notreifen unterschieden wurde, die angeblich günstiger sind. Darüber hinaus wurde die Dumpinguntersuchung auf der Grundlage der überprüften Daten des in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellers für die gesamte Warendefinition durchgeführt und somit durch Beweise gestützt. Zudem bedeutet die Tatsache, dass die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller diesen Reifentyp nicht ausführten, nicht, dass andere ausführende Hersteller ihn nicht in die Union ausführten und keine negativen Auswirkungen auf die Leistung des Wirtschaftszweigs der Union hatten. Die Einwände wurden deshalb zurückgewiesen.

(460) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die Preise der Einfuhren aus der VR China die Preise des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt (Klasse 2 und Klasse 3) und getrennt auf Klasse-3-Ebene erheblich unterboten.

(461) Darüber hinaus ergab der Vergleich der Preise der Einfuhren aus der VR China mit den Verkaufspreisen und Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union einen anhaltenden Preisdruck durch gedumpte Einfuhren aus der VR China. Im gesamten Bezugszeitraum blieben die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union sowohl auf aggregierter Durchschnittsebene als auch getrennt für Klasse 3 durchgängig unter dem Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union (siehe Tabellen 10 und 11). Wichtig ist, dass die Preise der Einfuhren aus der VR China auch unter den durchschnittlichen Herstellstückkosten des Wirtschaftszweigs der Union lagen. Im Jahr 2023 und im Untersuchungszeitraum fielen die Preise der Einfuhren aus der VR China sogar unter die Herstellstückkosten der Klasse 3 des Wirtschaftszweigs der Union, das niedrigste Kostensegment und die wichtigste Klasse der Einfuhren aus der VR China (Tabelle 11). Wie in Abschnitt 4.6.3.1 erläutert, stiegen die Stückkosten des Wirtschaftszweigs der Union im gesamten Zeitraum in jeder Klasse schneller an als seine Verkaufspreise. Dies zeigt, dass der Wirtschaftszweig aufgrund des anhaltenden Preisdrucks durch steigende Mengen an Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China nicht in der Lage war, die steigenden Kosten vollständig weiterzugeben.

(462) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA vor, dass die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum über seinen Herstellkosten gelegen hätten, was zeige, dass es keinen Preisdruck bzw. keine Verhinderung von Preiserhöhungen gegeben habe, die eine Schädigung verursachen könnten. Kumho fügte hinzu, dass die Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union in der Lage gewesen sei, seine Preise zu erhöhen, beweise, dass es keine Verhinderung einer Preiserhöhung gegeben habe.

(463) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass die Verhinderung einer Preiserhöhung weder voraussetzt, dass der Wirtschaftszweig Verluste verzeichnet, noch Preiserhöhungen ausschließt. Die Rechtsregel nach Artikel 3 Absatz 3 der Grundverordnung besagt lediglich, dass geprüft werden muss, ob die betreffenden Einfuhren Preiserhöhungen verhindert haben, die andernfalls eingetreten wären; dies trifft im vorliegenden Fall genau zu, wie aus Tabelle 8 ersichtlich ist, aus der hervorgeht, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage war, seine Verkaufspreise an die Herstellkosten anzupassen, die schneller gestiegen sind. Die Vorbringen des CRIA und von Kumho wurden daher zurückgewiesen.

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

4.6.1. *Allgemeine Bemerkungen*

(464) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Prüfung der Auswirkungen der gedumpten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.

(465) Wie in Erwägungsgrund 16 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.

(466) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage der im Antrag enthaltenen Daten, der Antwort von Tyres Europe auf den Fragebogen zu makroökonomischen Daten sowie der Statistiken von Eurostat. Die Daten von Tyres Europe bezogen sich auf mehr als zehn Gruppen von Unionsherstellern, auf die mehr als 90 % der gesamten Unionsproduktion entfielen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Antworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf den Fragebogen. Beide Datensätze wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.

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

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

(469) Wie bereits in den Erwägungsgründen 425 und 426 dargelegt, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Reifen, wie in Abschnitt 2.1 definiert, trotz der Segmentierung des Unionsmarkts in Klassen dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften und dieselbe grundlegende Verwendung aufweisen. Somit erfolgte die Feststellung der Schädigung auf der Ebene der untersuchten Ware (alle Klassen zusammengenommen). Das Berufungsgremium stellte insbesondere fest: „Analysieren die untersuchenden Stellen einen Teil des heimischen Wirtschaftszweigs, sollten sie in der Regel alle anderen Teile dieses Wirtschaftszweigs sowie den Wirtschaftszweig als Ganzen in gleicher Weise analysieren“ ([177]). Angesichts der Segmentierung des Markts wurde die aggregierte Analyse jedoch nach Möglichkeit durch eine Analyse auf Ebene der einzelnen Klassen ergänzt.

4.6.2. *Makroökonomische Indikatoren*

(470) Die makroökonomischen Indikatoren wurden anhand der überprüften Fragebogenantworten von Tyres Europe ermittelt, wobei EUROPOOL-Daten mit zusätzlichen Informationen von Unionsherstellern kombiniert wurden, auf die der überwiegende Teil der Unionsproduktion (über 80 %) entfiel.

4.6.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(471) Die Unionsproduktion wurde ermittelt, indem die Unionsverkäufe (wie von Tyres Europe angegeben) sowie die auf Eurostat-Daten basierenden Ausfuhrverkäufe hinzugerechnet wurden, und zwar berichtigt um die Lagerbestandsveränderungen, die von den Unionsherstellern gemeldet wurden, auf die der überwiegende Teil der Unionsproduktion entfiel. Die Berichtigung um den Lagerbestand lag im Bezugszeitraum unter 1 % der Gesamtproduktion.

(472) Die Kapazitätsauslastung wurde anhand der Daten von Unionsherstellern ermittelt, auf die ein Großteil der Unionsproduktion entfiel, und die Produktionskapazität wurde auf der Grundlage der Produktion geteilt durch die Kapazitätsauslastung geschätzt.

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

Tabelle 5

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Produktionsmenge (in Stück)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Index	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R vom 22.8.2001, United States – Anti-dumping measures on certain hot-rolled steel products from Japan, Rn. 204.

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Produktionskapazität (in Stück)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Index	*100*	*98*	*97*	*96*
Kapazitätsauslastung (in %)	86	86	83	83
Index	*100*	*100*	*97*	*97*

Quelle: Tyres Europe – überprüfte Antwort auf den Fragebogen zu den makroökonomischen Daten, Eurostat Comext.

(474) Die Unionsproduktion ging im Bezugszeitraum im Jahresvergleich schrittweise zurück. Insgesamt ging die Unionsproduktion auf einem wachsenden Markt (Tabelle 2) um 8 % zurück, was etwa 20 Mio. Reifen entspricht.

(475) Auch die Produktionskapazität ging im Bezugszeitraum zurück, wenn auch etwas langsamer. Insgesamt ging die Produktionskapazität im Bezugszeitraum um rund 13 Mio. Reifen zurück, was einem Rückgang um 4 % entspricht.

(476) Infolgedessen sank die Kapazitätsauslastung um 3 Prozentpunkte von 86 % in der ersten Hälfte des Bezugszeitraums auf 83 % in der zweiten Hälfte. Dies spiegelt die Bemühungen des Wirtschaftszweigs der Union wider, durch Berichtigung der Produktionskapazität und der Produktionsmenge als Reaktion auf die rückläufigen Verkäufe ein insgesamt akzeptables Niveau der Kapazitätsauslastung aufrechtzuerhalten (Tabelle 6).

4.6.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

(477) Die Unionsverkäufe wurden ermittelt, indem die Einfuhren in die Union (Tabelle 3) aus dem Unionsverbrauch (Tabelle 2) herausgerechnet wurden. Verkaufsmenge und Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 6

Verkaufsmenge und Marktanteil

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Gesamtverkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (in Stück)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Index	*100*	*97*	*95*	*96*
Marktanteil (in %)	60	57	57	53
Index	*100*	*95*	*95*	*88*

Quelle: Tyres Europe – überprüfte Antwort auf den Fragebogen zu den makroökonomischen Daten, Eurostat Comext.

(478) Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union ging im gesamten Bezugszeitraum weiter zurück, wobei im Untersuchungszeitraum ein leichter Anstieg zu verzeichnen war, der jedoch unter dem Niveau von 2021 blieb. Insgesamt ging die Verkaufsmenge um rund 7 Mio. Reifen zurück, was einem Rückgang um 4 % entspricht, während der Unionsverbrauch im Bezugszeitraum um 8 % stieg (Tabelle 2).

(479) Angesichts des Wachstums des Unionsmarkts führte dieser Rückgang der Verkaufsmenge zu einem erheblichen Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union, und zwar von 60 % im Jahr 2021 auf 53 % im Jahr 2024, was einem Rückgang um 12 % entspricht.

4.6.2.3. Wachstum

(480) Obwohl der Unionsverbrauch im Bezugszeitraum um rund 25 Mio. Reifen stieg, konnte der Wirtschaftszweig der Union von dieser positiven Entwicklung nicht profitieren. Stattdessen ging seine Verkaufsmenge um rund 7 Mio. Reifen zurück und er büßte 7 Prozentpunkte seines Marktanteils ein. Gleichzeitig stieg die Menge der Einfuhren aus der VR China in die Union stetig um rund 35 Mio. Reifen und übernahm den Marktanteil, den der Wirtschaftszweig der Union verloren hatte (Tabellen 2 und 3).

4.6.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 7

Beschäftigung und Produktivität

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Zahl der Beschäftigten (in VZÄ)	84 714	83 705	81 903	80 194
Index	*100*	*99*	*97*	*95*
Produktivität (in Stück/VZÄ)	3 213	3 165	3 084	3 139
Index	*100*	*99*	*96*	*98*

Quelle: Tyres Europe – überprüfte Antwort auf den Fragebogen zu den makroökonomischen Daten, Eurostat Comext.

(482) Die Beschäftigung ging im Bezugszeitraum entsprechend der Entwicklung der Produktion um 5 % zurück. Dieser Rückgang entspricht einem Verlust von rund 4 500 Vollzeitäquivalenten in der Union.

(483) Die Produktivität ging von 2021 bis 2023 schrittweise zurück, wobei im Untersuchungszeitraum ein leichter Anstieg zu verzeichnen war. Sie verringerte sich im Bezugszeitraum insgesamt um 2 %.

4.6.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

(484) Alle Dumpingspannen lagen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Die Auswirkungen der Höhe der tatsächlichen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Menge und der Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land erheblich.

(485) Dies ist die erste Antidumpinguntersuchung zu der betroffenen Ware. Daher lagen keine Daten für eine Bewertung der Auswirkungen eines möglichen früheren Dumpings vor.

4.6.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

4.6.3.1. Preise und preisbeeinflussende Faktoren

(486) 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 8

Verkaufspreise in der Union und Herstellkosten

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Durchschnittlicher Verkaufspreis je Einheit in der Union (in EUR/Reifen)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Index	*100*	*115*	*120*	*115*
Herstellstückkosten (in EUR/Reifen)	46,1	54,1	57,8	57,5
Index	*100*	*117*	*125*	*125*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(487) Der durchschnittliche Verkaufsstückpreis der Unionshersteller stieg gegenüber dem Beginn des Bezugszeitraums zunächst um 15 % im Jahr 2022 und dann um 20 % im Jahr 2023 an. Der Durchschnittspreis im Untersuchungszeitraum sank wieder auf das Preisniveau von 2022, blieb aber mit einem Gesamtanstieg von 15 % – was einem Anstieg von fast 8 EUR/Reifen entspricht – über dem Niveau von 2021.

(488) Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, lagen die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union, die hauptsächlich Klasse-3-Reifen betrafen, im selben Zeitraum durchweg unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union.

(489) Die Herstellkosten in der Union stiegen im Bezugszeitraum stärker als die Verkaufspreise, und zwar um 25 % (durchschnittlich um 11 EUR/Reifen). Der erhebliche Kostenanstieg ist in erster Linie auf den Anstieg der Energie- und Arbeitskosten sowie einiger Rohstoffpreise zurückzuführen. Angesichts des Rückgangs der Produktionsmenge stiegen auch die Fixkosten wie Abschreibungen und Herstellgemeinkosten pro Stück.

(490) Wie aus den vorstehend dargelegten Entwicklungen hervorgeht, übertraf der Anstieg der Herstellkosten den Anstieg der Verkaufspreise, was bedeutet, dass im Wirtschaftszweig der Union Preiserhöhungen verhindert wurden und die steigenden Kosten nicht vollständig auf die Verkaufspreise abgewälzt werden konnten.

(491) Für jede Klasse wurde eine gesonderte Analyse durchgeführt, wie im Folgenden zusammengefasst.

Tabelle 9

Verkaufspreise in der Union und Herstellkosten – Klasse 1

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Durchschnittlicher Verkaufspreis je Einheit in der Union (in EUR/Reifen)	65,8	73,5	74,4	71,5
Index	*100*	*112*	*113*	*109*
Herstellstückkosten (in EUR/Reifen)	55,8	63,8	65,5	65,9
Index	*100*	*114*	*117*	*118*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

Tabelle 10

Verkaufspreise in der Union und Herstellkosten – Klasse 2

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Durchschnittlicher Verkaufspreis je Einheit in der Union (in EUR/Reifen)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Index	*100*	*117*	*125*	*120*
Herstellstückkosten (in EUR/Reifen)	31,3	36,8	41,2	39,4
Index	*100*	*118*	*132*	*126*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

Tabelle 11

Verkaufspreise in der Union und Herstellkosten – Klasse 3

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Durchschnittlicher Verkaufspreis je Einheit in der Union (in EUR/Reifen)	29,1	35,0	37,1	36,1
Index	*100*	*120*	*127*	*124*
Herstellstückkosten (in EUR/Reifen)	26,4	33,1	37,8	35,4
Index	*100*	*126*	*144*	*134*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(492) Wie aus den vorstehenden Tabellen hervorgeht, lassen sich in jeder einzelnen Klasse ähnliche Entwicklungen beobachten wie auf aggregierter Ebene.

(493) Die Verkaufsstückpreise stiegen zwischen 2021 und 2023 in jeder Klasse an und gingen dann im Untersuchungszeitraum leicht zurück. Insgesamt stiegen die Preise in Klasse 1 um 9 %, in Klasse 2 um 20 % und in Klasse 3 um 24 %. Im Vergleich dazu blieben die Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union, wie bereits in Erwägungsgrund 461 dargelegt, in allen Klassen durchweg unter den Preisen des Wirtschaftszweigs.

(494) Die Herstellstückkosten des Wirtschaftszweigs der Union folgten einer ähnlichen Entwicklung wie die Verkaufspreise für die Klassen 2 und 3, d. h. sie stiegen zwischen 2021 und 2023 zunächst an und gingen dann im Untersuchungszeitraum leicht zurück. In allen Jahren des Bezugszeitraums und für alle Klassen stiegen die Stückkosten schneller als die Verkaufsstückpreise, was die auf aggregierter Ebene beobachtete Entwicklung bestätigt.

4.6.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 12

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigen (in EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
Index	*100*	*101*	*105*	*113*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(496) Die durchschnittlichen Arbeitskosten stiegen im Bezugszeitraum von Jahr zu Jahr schrittweise an. Der Gesamtanstieg belief sich auf 13 %, was hauptsächlich auf die Inflationsentwicklung in der Union zurückzuführen ist. Zudem spiegelt der Anstieg im Jahr 2024 auch die zusätzlichen Arbeitskosten im Zusammenhang mit Entlassungen in diesem Zeitraum wider.

4.6.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 13

Lagerbestände

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Schlussbestand (in Stück)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Index	*100*	*109*	*97*	*104*
Schlussbestand als Prozentsatz der Produktion (in %)	14,7	16,1	15,7	16,7

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(498) Die Lagerbestände wiesen im Bezugszeitraum geringfügige Schwankungen auf, blieben aber gemessen an ihrem prozentualen Anteil an der Produktion relativ stabil und lagen zwischen 14 % und 17 %. Umfang und Veränderung der Lagerbestände können als normal für die Reifenindustrie angesehen werden. Insgesamt stieg die Höhe der Schlussbestände im Bezugszeitraum um 4 %.

4.6.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 14

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	14,8	12,8	11,0	8,0
Index	*100*	*86*	*74*	*54*
Cashflow (in EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Index	*100*	*84*	*127*	*157*
Investitionen (in EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Index	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Kapitalrendite (in %)	64,6	67,4	83,7	82,2
Index	*100*	*104*	*130*	*127*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(500) 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.

(501) Die Rentabilität (alle Klassen zusammengenommen) wies im Bezugszeitraum eine deutlich rückläufige Entwicklung auf. Insgesamt ging die Rentabilität von 14,8 % im Jahr 2021 auf 8 % im Untersuchungszeitraum zurück; dies entspricht einem Rückgang um 6,8 Prozentpunkte bzw. 46 %, was erheblich ist.

(502) Unter Nettocashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeiten selbst zu finanzieren. Der Nettocashflow entwickelte sich positiv: Nach einem Rückgang im Jahr 2022 stieg er bis zum Ende des Bezugszeitraums wieder an. Insgesamt verbesserte sich die Cashflow-Situation um 57 %.

(503) Die Investitionen stiegen im Bezugszeitraum erheblich an, insgesamt um 159 %, wobei der größte Anstieg – 54 % im Jahresvergleich – zwischen 2023 und 2024, also gegen Ende des Bezugszeitraums, zu verzeichnen war. In absoluten Zahlen beliefen sich die Investitionen im Jahr 2024 auf 225 Mio. EUR – ein beträchtlicher Betrag, der ein Viertel der für die Reifenherstellung eingesetzten Sachanlagen ausmacht. Der Wirtschaftszweig der Union baute zwar Kapazitäten ab, investierte aber gleichzeitig in die Modernisierung seiner Produktionsanlagen, um seine Zukunftsfähigkeit zu sichern.

(504) Der CRIA brachte vor, dass hohe Investitionen ein Beweis für das Nichtvorliegen einer Schädigung seien, wie die Kommission bereits in früheren Untersuchungen ([178]) festgestellt habe.

(505) Zunächst sei darauf hingewiesen, dass in den vom CRIA angeführten Fällen der Schluss, dass keine Schädigung vorlag, aufgrund einer Kombination mehrerer Schadensindikatoren und nicht nur aufgrund von Investitionen gezogen wurde. Darüber hinaus ist das hohe Investitionsniveau, das der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum und insbesondere im Jahr 2024 aufwies, vor dem Hintergrund des verschärften Wettbewerbs durch gedumpte Einfuhren aus der VR China zu sehen, der zu den jüngsten bzw. zu den unmittelbar bevorstehenden Werksschließungen sowie der notwendigen Umstellung und Modernisierung der verbleibenden Produktionsanlagen hin zu hochwertigen Produkten mit höherem Felgenrand geführt hat, um die Führungsrolle und Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union zumindest in den höheren Segmenten (insbesondere Klasse 1) zu sichern. Angesichts der rückläufigen Kapazitäten und zur Sicherung seiner Zukunftsfähigkeit blieb dem Wirtschaftszweig der Union keine andere Wahl, als weiterhin in neue Technologien zu investieren und Anlagen zu erneuern, um den Schwerpunkt auf Waren zu verlagern, bei denen er weniger unlauterem Wettbewerb ausgesetzt ist.

(506) Die Modernisierung der Produktionsanlagen wurde in zahlreichen Stellungnahmen interessierter Parteien, insbesondere von Deldo und Interpneu, angesprochen. In ihrer Stellungnahme argumentierten Deldo und Interpneu hingegen, dass die Schädigung in Wirklichkeit auf die hohen Kosten der Investitionen zurückzuführen sei, die der Wirtschaftszweig der Union im Bestreben nach mehr Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit getätigt habe, und nicht auf die Einfuhren aus der VR China. Diese Parteien legten jedoch keine Belege für den Zusammenhang zwischen den hohen Investitionskosten und der vom Wirtschaftszweig der Union erlittenen Schädigung vor. Das Vorbringen, die Schädigung sei auf die hohen Investitionskosten zurückzuführen, wird daher zurückgewiesen.

([178]) Erwägungsgründe 173 und 178 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1159 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Sperrholz aus Okoumé 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 (ABl. L 153 vom 14.6.2023, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj) und Erwägungsgründe 121 und 129 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/931 der Kommission vom 28. Juni 2018 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Oxalsäure mit Ursprung in Indien und der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 165 vom 2.7.2018, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj).

(507) Die Kapitalrendite ist der Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen (d. h. der gesamten für die Produktion eingesetzten Sachanlagen). Dieser Finanzindikator entwickelte sich ebenfalls positiv, mit einem allmählichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr im Bezugszeitraum und einem Wachstum von insgesamt 27 %.

(508) Außerdem wurde eine individuelle Analyse der Rentabilität je Klasse durchgeführt. Da alle Klassen auf denselben Produktionslinien hergestellt werden können und die Maschinen nicht für bestimmte Klassen vorgesehen sind, war der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage, eine aussagekräftige Aufschlüsselung nach Klassen für die anderen in diesem Abschnitt analysierten Finanzindikatoren vorzulegen.

Tabelle 15

Rentabilität – Klasse 1, Klasse 2 und Klasse 3

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes) – Klasse 1	15,1	13,2	12,0	7,9
Index	*100*	*87*	*79*	*52*
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes) – Klasse 2	17,6	17,3	13,4	13,0
Index	*100*	*98*	*76*	*74*
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes) – Klasse 3	9,4	5,7	- 2,0	2,1
Index	*100*	*60*	*- 21*	*22*

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(509) Wie aus Tabelle 15 hervorgeht, war die Rentabilität im Bezugszeitraum in jeder Klasse rückläufig, was die auf der aggregierten Warenebene beobachtete Entwicklung bestätigt (Tabelle 14).

(510) Im Premium-Klasse-1-Segment ging die Rentabilität im gesamten Bezugszeitraum kontinuierlich zurück, und zwar von 15,1 % im Jahr 2021 auf 7,9 % im Untersuchungszeitraum. Mit anderen Worten: Die Rentabilität hat sich fast halbiert (Rückgang um 48 %).

(511) Das Klasse-2-Segment verzeichnete einen moderateren Rückgang: Insgesamt sank die Rentabilität von soliden 17,6 % im Jahr 2021 auf 13 % im Untersuchungszeitraum, was einem Rückgang von 26 % entspricht.

(512) Es überrascht nicht, dass sich die Rentabilität am deutlichsten im preisgünstigen Klasse-3-Segment verschlechterte, auf das der Großteil der gedumpten Einfuhren aus der VR China entfällt. Tatsächlich gelang es dem Wirtschaftszweig der Union in diesem Segment mit Ausnahme des Jahres 2021 nicht, tragfähige Gewinnspannen zu erzielen. Konkret ging die Rentabilität von 9,4 % auf 5,7 % im Jahr 2022 zurück und kehrte sich 2023 sogar ins Negative (-2 %). Im Untersuchungszeitraum erholte sich die Rentabilität leicht auf 2,1 %, blieb aber immer noch deutlich unter dem Niveau von 2021.

4.7. **Schlussfolgerungen zur Schädigung**

(513) Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, stieg die Menge der Einfuhren aus der VR China in die Union im Bezugszeitraum um 62 % (etwa 35 Mio. Reifen). Im selben Zeitraum stiegen die Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union um 12 % (Tabelle 4), was im Vergleich zur Preisentwicklung auf dem Unionsmarkt, d. h. zu den Preisen der Einfuhren aus anderen Drittländern (+ 26 %, siehe Tabelle 17), sowie im Vergleich zu den bereits deutlich höheren Preisen des Wirtschaftszweigs der Union (+ 15 %, siehe Tabelle 8) einen moderaten Anstieg darstellt.

(514) Der Wirtschaftszweig der Union konnte nicht vom steigenden Unionsverbrauch profitieren und verzeichnete bei der Produktionsmenge einen Rückgang um 20 Mio. Reifen und bei der Verkaufsmenge einen Rückgang um 7 Mio. Reifen. Er büßte 7 Prozentpunkte seines Marktanteils ein, der von 60 % auf 53 % zurückging. Die Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union ging um 4 % zurück, und die Kapazitätsauslastung sank von 86 % auf 83 %. Die Beschäftigung ging im Bezugszeitraum schrittweise zurück und sank insgesamt um 5 %, was einem Verlust von rund 4 500 Vollzeitäquivalenten entspricht. Auch die Produktivität nahm um 2 % ab.

(515) Im Bezugszeitraum stiegen die durchschnittlichen Herstellstückkosten (alle Klassen zusammengenommen) des Wirtschaftszweigs der Union um 25 %, was etwa 11 EUR/Reifen entspricht, während seine durchschnittlichen Verkaufspreise in der Union nur um 15 % auf weniger als 8 EUR/Reife stiegen. Mit anderen Worten: Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, seine Kostensteigerungen an seine Abnehmer weiterzugeben. Gleiche Entwicklungen ließen sich auch auf einer detaillierteren Ebene nach Klassen beobachten. Dementsprechend nahm die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union sowohl auf aggregierter Ebene (– 46 %) als auch in den einzelnen Klassen (– 48 % in Klasse 1, – 26 % in Klasse 2 und – 78 % in Klasse 3) ab.

(516) Während einige Schadensindikatoren, nämlich Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite, eine stabile oder positive Entwicklung aufweisen (siehe Tabelle 14), sind diese Indikatoren für die Gesamtsituation des Wirtschaftszweigs nicht ausschlaggebend. Konkret stellen die erhöhten Investitionen im vorliegenden Fall eine strategische Reaktion auf widrige Umstände in Form einer raschen Umstrukturierung und Neuausrichtung dar und sind nicht, wie in Erwägungsgrund 503 dargelegt, ein Beweis für eine gesunde Expansion des Wirtschaftszweigs. Ebenso spiegelt die Verbesserung der Kapitalrendite nicht operative Stärke wider. Sie spiegelt einen strukturellen Rückzug aus Segmenten der unteren Klasse wider, in denen der Wirtschaftszweig preislich nicht mehr mithalten kann, hin zu Klasse-1-Waren, bei denen der Preiswettbewerb weniger intensiv ist. Die Rendite steigt lediglich deshalb, weil Klasse-1-Waren höhere Preise und somit höhere Gewinnspannen aufweisen, nicht weil sich die zugrunde liegende Entwicklung des Wirtschaftszweigs verbessert hat. Darüber hinaus könnte der Cashflow eher auf Rechnungslegungsverfahren (z. B. Aufschiebung von Instandhaltungsarbeiten, nicht zahlungswirksame Abschreibungen) zurückzuführen sein als auf die unmittelbare Wettbewerbsleistung auf dem Markt. Daher können diese Indikatoren vorübergehend stabil bleiben, selbst wenn sich zentrale Betriebsindikatoren wie Verkaufsmengen, Preise und Rentabilität infolge des schädigenden Dumpings bereits verschlechtern.

(517) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die meisten Schadensindikatoren wie Produktion, Kapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Beschäftigung, Rentabilität und Produktivität im Bezugszeitraum eine eindeutig negative Entwicklung aufwiesen. Die negativen Entwicklungen wurden durch die Analyse auf Ebene der Klassen bestätigt, insbesondere in Bezug auf Kosten, Preise und Rentabilität je Klasse. Diese Analyse ergab, dass der Kostenanstieg über dem Anstieg der Verkaufspreise lag, was einen Rückgang der Rentabilität in jeder Klasse zur Folge hatte, wobei Klasse 3 für den Wirtschaftszweig der Union angesichts der gestiegenen Mengen der Einfuhren aus der VR China wirtschaftlich nicht mehr tragfähig war. Im Gesamtbild der Schädigung überwiegen diese negativen Entwicklungen bei ganzheitlicher Betrachtung die wenigen positiven Anzeichen (Cashflow und Kapitalrendite) und stützen die Feststellung einer bedeutenden Schädigung.

(518) Verschiedene Parteien, Deldo und Interpneu, die Giti Group und der CRIA brachten vor, dass der Wirtschaftszweig der Union keine Schädigung erlitten habe, insbesondere in den Segmenten Klasse 1 und Klasse 2. Insbesondere Deldo und Interpneu brachten vor, dass der Wirtschaftszweig der Union keine bedeutende Schädigung erlitten habe, und verwiesen auf die guten Finanzergebnisse in den öffentlich zugänglichen Jahresabschlüssen einiger der größten Gruppen von Unionsherstellern für das Jahr 2024. Diese Parteien brachten ferner vor, dass eine ordnungsgemäße Schadensanalyse ohne Kenntnis der Verteilung der Verkaufsmengen je Klasse nicht möglich sei.

(519) Die Kommission stellte fest, dass sich die öffentlich zugänglichen Jahresabschlüsse bestimmter Gruppen von Unionsherstellern weder ausschließlich auf die untersuchte Ware noch ausschließlich auf die Verkäufe auf dem Unionsmarkt bezogen und daher die Feststellungen zur Schädigung nicht entkräfteten.

(520) Was die Forderung nach einer Schadensanalyse mit Angaben zu den Verkaufsmengen je Klasse betrifft, so fügte die Kommission diese Angaben in Tabelle 16 hinzu, die eine Zusammenfassung auf der Grundlage der überprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller enthält. Die Analyse der rückläufigen Verkaufsentwicklung des Wirtschaftszweigs der Union in Klasse 2 und Klasse 3 ist ein klarer Indikator für den Wettbewerbsdruck durch die gedumpten Einfuhren aus China.

Tabelle 16

Verteilung der Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union nach Klassen (in %)

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Klasse 1	64	66	71	70
Klasse 2	18	16	15	16
Klasse 3	18	18	14	14
Insgesamt	100	100	100	100

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(521) Darüber hinaus ergab die Untersuchung, wie in Erwägungsgrund 469 erläutert, dass es angebracht ist, die Untersuchung und die Schadensbeurteilung für die gesamte Warendefinition (alle Klassen zusammengenommen) durchzuführen und diese nach Möglichkeit durch eine detailliertere Analyse auf Ebene der Klassen zu ergänzen. Wie aus den Tabellen 9, 10, 11 und 15 hervorgeht, bestätigten die Daten auf Ebene der Klassen zusammen mit der Verteilung der Verkaufsmengen (siehe Tabelle 16) die auf aggregierter Ebene festgestellte Schädigung. Wie in den Erwägungsgründen 425 und 426 ausgeführt, stellte die Kommission fest, dass ein Wettbewerb zwischen den Klassen bestand. Infolgedessen drängen die Niedrigpreiseinfuhren – überwiegend der Klasse 3 – aus der VR China den Wirtschaftszweig der Union in die oberen Segmente, aber angesichts des Preisdrucks verzeichneten auch diese Segmente einen Rückgang bei den Mengen und der Rentabilität. Der Grund für diesen Preisdruck liegt darin, dass, selbst wenn sich der Preisunterschied zwischen den verschiedenen Klassen bis zu einem gewissen Grad durch höhere Qualitäts- und Leistungsstandards in den oberen Klassen rechtfertigen ließe, die Käufer umso eher zu den unteren Segmenten wechseln würden, je größer die Preisdifferenz zwischen Klasse 3 und den oberen Segmenten wird. Folglich schädigen die gedumpten Einfuhren aus der VR China nicht nur das Segment, in dem sie unmittelbar konkurrieren, sondern sie verzerren auch das Kaufverhalten auf dem gesamten Markt und drücken in allen Klassen die Nachfrage nach in der Union hergestellten Reifen sowie die entsprechenden Preise. Dies gilt umso mehr, als Waren der Klasse 2 oder 3 in Bezug auf bestimmte technische Parameter eine ähnliche Leistung aufweisen wie Waren höherer Klassen. Die Vorbringen, dass der Wirtschaftszweig der Union keine Schädigung erlitten habe, wurden daher zurückgewiesen.

(522) Nach der endgültigen Unterrichtung räumte die GITI Group ein, dass der Wirtschaftszweig der Union durch die überwiegend der Klasse 3 zuzuordnenden Einfuhren aus der VR China eine bedeutende Schädigung erlitten habe, brachte jedoch vor, dass sich diese Schädigung auf Klasse 3 (d. h. 14 % der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union) beschränke und ohne eine vollständig segmentierte Schadensanalyse nicht auf die übrigen Unionsverkäufe, d. h. auf die Klassen 1 und 2, übertragen werden könne. Die GITI Group verwies in ihrer öffentlichen Stellungnahme auf die Feststellungen des Berufungsgremiums in der Sache China/HP-SSST (Japan) ([179]), ohne dabei weitere Einzelheiten zu nennen. Nach Ansicht der GITI Group konnte bei getrennter Betrachtung der Klasse 1 und der Klasse 2 keine Schädigung festgestellt werden. In diesem Zusammenhang brachte die GITI Group vor, dass der Rentabilitätsrückgang in Klasse 1 im Widerspruch zu den Entwicklungen bei der Kapitalrendite und den Investitionen im selben Zeitraum stehe und jedenfalls nicht auf die überwiegend der Klasse 3 zuzuordnenden Einfuhren aus der VR China zurückzuführen sein könne, da zwischen den Waren der Klasse 3 und denen der Klasse 1 nur ein begrenzter direkter Wettbewerb bestehe. Vielmehr sei die Rentabilität bei der Klasse 1 aufgrund eines Verlusts von Ausfuhrmengen und des daraus resultierenden Anstiegs der Stückkosten zurückgegangen. In Bezug auf die Klasse 2 brachte die GITI Group vor, dass die Kommission nicht untersucht habe, inwieweit der Gewinnrückgang durch eine Verlagerung hin zu Erstausrüstungsverkäufen verursacht worden sein könnte. Darüber hinaus wandte die GITI Group ein, dass die Kommission, da in Klasse 2 keine Preisunterbietung festgestellt worden sei, gegen ihre Verpflichtungen nach Artikel 3 Absätze 2 und 3 der Grundverordnung verstoßen habe, d. h. Preiseffekte auf der Grundlage einer objektiven Untersuchung und eindeutiger Beweise zu ermitteln, indem sie ihre Feststellungen zur Preisunterbietung (14 % der Verkäufe) auf den Rest übertragen habe. Infolgedessen könnten etwaige Maßnahmen nur gegenüber Einfuhren der Klasse 3 aus der VR China eingeführt werden.

([179]) Berichte des Berufungsgremiums, „China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ('HP-SSST') from Japan / China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ('HP-SSST') from the European Union", WT/DS454/AB/R und TW/DS460/AG/R sowie Add. 1, Rn. 5.204, mit Verweis auf den Bericht des Berufungsgremiums, United States – Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan, WT/DS184/AB/R, Rn. 195.

(523) In ähnlicher Weise argumentierte Kumho, dass ein segmentierter Markt eine segmentierte Schadensbeurteilung erfordere und dass sich die Schädigung auf Klasse 3 beschränke und nicht auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union übertragen werden könne, der 86 % seiner Umsätze in den Klassen 1 und 2 erziele. Die Klassen 1 und 2 wiesen keine Anzeichen einer Schädigung auf, da in diesen beiden Klassen keine Preisunterbietung festgestellt worden sei und der Wirtschaftszweig der Union weiterhin rentabel gewesen sei. Ferner sei die durchschnittliche Preisunterbietungsspanne, die die Klassen 2 und 3 zusammenfasse, methodisch fehlerhaft, da sie nicht Gleiches mit Gleichem vergleiche. Schließlich fügte Kumho hinzu, dass der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum über 50 % gelegen habe und nur in begrenztem Umfang zurückgegangen sei. Kumho verwies auf eine Rechtssache ([180]), in der der Gerichtshof unter ähnlichen Umständen eine Verordnung zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle wegen eines offensichtlichen Fehlers der Kommission bei der Schlussfolgerung, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung erlitten habe, für ungültig erklärt habe.

(524) Der CRIA fügte ferner hinzu, dass die Kommission eine vollständig segmentierte Analyse der Schädigung und der Schadensursache durchführen und dabei auch den Wirtschaftszweig der Union als Ganzes untersuchen müsse. Der CRIA erklärte, dass der Rückgang des Marktanteils vor dem Hintergrund des steigenden Unionsverbrauchs zu sehen sei, der sich hauptsächlich auf die Klasse 3 konzentriert habe, während die Verkäufe in den Klassen 1 und 2 konstant geblieben seien. Die Rentabilität sei zwar zurückgegangen, aber positiv geblieben, sodass angesichts der gestiegenen Investitionen keine bedeutende Schädigung festzustellen sei. Schließlich bestand der CRIA auch darauf, dass eine zusätzliche segmentierte Analyse für Nischenreifen erforderlich sei, da diese nicht austauschbar seien, und verwies auf die von Shandong Linglong, einem in die Stichprobe der parallelen Antisubventionsuntersuchung ([181]) einbezogenen ausführenden Hersteller, vorgelegten Daten, auf deren Grundlage diese Analyse durchgeführt werden könnte.

(525) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass angesichts der Substituierbarkeit der Ware und des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Klassen und verschiedenen Warentypen (einschließlich Nischenreifen), wie in Abschnitt 4.3 dargelegt, die Voraussetzungen für eine vollständig segmentierte Analyse der Schädigung und der Schadensursache nicht erfüllt waren. In Bezug auf das angebliche Fehlen einer bedeutenden Schädigung in den Klassen 1 und 2 erinnerte die Kommission daran, dass die Analyse der Preisunterbietung und anderer Schadensindikatoren nicht isoliert betrachtet werden sollte und dass Faktoren wie die Verhinderung einer Preiserhöhung und die Entwicklung der Rentabilität in den Klassen 1 und 2 eindeutig auf eine bedeutende Schädigung hindeuten, und zwar vor dem Hintergrund steigender Einfuhren aus der VR China, die sich direkt oder indirekt auf alle Klassen auswirken (Wettbewerb zwischen den Klassen). Darüber hinaus konnte das Vorbringen von GITI zum Vergleich der Entwicklung der Kapitalrendite und der Investitionen mit der Leistung des Wirtschaftszweigs der Union in Klasse 1 nicht akzeptiert werden, da es sich auf Informationen aus unterschiedlichen Datensätzen stützte (alle Klassen statt nur Klasse 1). Ebenso musste das Vorbringen, dass die Verschlechterung der Leistung in Klasse 1 mit einem Rückgang der Ausfuhrleistung zusammenhänge, zurückgewiesen werden. Zwar ist die Ausfuhrmenge tatsächlich zurückgegangen, aber die Kommission stellte fest, dass die Ausfuhrpreise im Bezugszeitraum deutlich gestiegen sind (+ 39 %, wie aus Tabelle 18 hervorgeht). Dieser Anstieg war deutlich stärker als derjenige, der im selben Zeitraum auf dem Unionsmarkt zu beobachten war (+ 15 %, wie aus Tabelle 8 hervorgeht). Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass der Rückgang der Ausfuhrmenge weitgehend durch einen Preisanstieg ausgeglichen wurde und in keinem Zusammenhang mit der Entwicklung der Leistung in Klasse 1 stand. In jedem Fall bezieht sich die Ausfuhrleistung auf alle Klassen, während sich GITI nur auf die Leistung in Klasse 1 bezog. Das spekulative Vorbringen zu einer Verlagerung hin zu Erstausrüstungsverkäufen wurde mangels entsprechender Beweise zurückgewiesen.

(526) Desgleichen haben diese Parteien, die argumentierten, dass die vom Wirtschaftszweig der Union in Klasse 3 erlittene Schädigung nicht auf seine übrigen Verkäufe übertragen werden könne, da es in den Klassen 2 und 1 keine Verhinderung einer Preiserhöhung gegeben habe, die Feststellung einer Verhinderung von Preiserhöhungen in allen Klassen außer Acht gelassen. In Artikel 3 Absatz 3 der Grundverordnung wird die Verhinderung einer Preiserhöhung ebenfalls als stichhaltiger Hinweis auf die Auswirkungen gedumpter Ausfuhren auf die Preise anerkannt; diese wurde in allen Klassen festgestellt, wie in Abschnitt 4.6.3.1 und Erwägungsgrund 521 dargelegt. In Bezug auf das Vorbringen zur Gültigkeit der aggregierten Preisunterbietungsspanne stellte die Kommission fest, dass die Warenübereinstimmung weiterhin gewährleistet ist und die Angabe als zusätzlicher Hinweis und nicht als Ersatz für den Preisvergleich auf Ebene der Klassen dient. In Bezug auf die Rentabilität und den Marktanteil stellte die Kommission fest, dass diese Indikatoren, um Aufschluss über die wirtschaftliche Leistung zu geben, nicht im Hinblick auf ihre absolute Höhe, sondern ihre Entwicklung betrachtet werden müssen. Ihre Entwicklung zeigt eine

([180]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Februar 2021, C-324/19, eurocylinder systems, EU:C:2021:94, Rn. 49 und 50.

([181]) Bekanntmachung der Einleitung eines Antisubventionsverfahrens betreffend die Einfuhren neuer Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

deutliche Verschlechterung (im Falle der Rentabilität in allen Klassen) und konnte somit als Nachweis für eine Schädigung gewertet werden. In jedem Fall vertrat die Kommission die Auffassung, dass die im Untersuchungszeitraum erzielte durchschnittliche Rentabilität von 8 % für einen kapitalintensiven Wirtschaftszweig wie die Reifenbranche nicht ausreichte und unter der festgelegten Zielgewinnspanne lag. Was den Marktanteil betrifft, so ist, wie aus Tabelle 6 hervorgeht, ein Verlust von 10 Prozentpunkten ein weiteres Anzeichen für eine bedeutende Schädigung. Darüber hinaus wurde das Vorbringen des CRIA, der Anstieg des Unionsverbrauchs habe sich auf die Klasse 3 beschränkt, nicht belegt und durch die Untersuchung nicht bestätigt, aus der hervorging, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufsmengen in höheren Klassen (wenn auch in begrenztem Umfang) steigern konnte (siehe Tabelle 16). Die Vorbringen der GITI Group, von Kumho und des CRIA wurden daher zurückgewiesen.

(527) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen zog die Kommission den Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitten hat.

5. SCHADENSURSACHE

(528) Nach Artikel 3 Absatz 6 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten. Nach Artikel 3 Absatz 7 der Grundverordnung prüfte die Kommission auch, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten. Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land nicht den gedumpten Einfuhren zugerechnet wird. Dazu gehörten folgende Faktoren: die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union, die Einfuhren aus anderen Drittländern in die Union, die hohe Menge an Selbsteinfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China sowie der Anstieg der Herstellkosten.

5.1. Auswirkungen der gedumpten Einfuhren

(529) Wie in Abschnitt 4.6.2 erläutert, ergab die Analyse der Schadensindikatoren, dass der Wirtschaftszweig der Union auf einem wachsenden Unionsmarkt Einbußen in Bezug auf Verkäufe, Marktanteile und Produktionsmengen erlitt, während die Einfuhren aus der VR China in die Union im selben Zeitraum um mehr als 35 Mio. Stück zunahmen. Folglich gelang es den chinesischen ausführenden Herstellern, ihren Marktanteil von 18 % auf 28 % zu steigern, was vor allem zulasten des Wirtschaftszweigs der Union ging, dessen Marktanteil von 60 % auf 53 % sank.

(530) Die Preise der gedumpten Einfuhren aus der VR China unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum erheblich. Wie in Erwägungsgrund 445 dargelegt, betrug die durchschnittliche Preisunterbietungsspanne (bei einem Vergleich unter Berücksichtigung der einzelnen Klassen, für den Informationen auf der Ebene der Verkaufsgeschäfte angefordert wurden) 19 %. In Klasse 3 war die durchschnittliche Preisunterbietung mit 34,7 % sogar noch höher. Darüber hinaus war der Wirtschaftszweig der Union, wie bereits in Erwägungsgrund 461 ausgeführt, einem anhaltenden und zunehmenden Preisdruck ausgesetzt. Im gesamten Bezugszeitraum lagen die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union durchweg unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union, und zwar nicht nur auf aggregierter Warenebene, sondern auch bei individueller Betrachtung der Klassen 3 und 2. Da die Preise der Einfuhren aus der VR China durchweg unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union lagen, übten sie einen anhaltenden Preisdruck aus und hinderten den Wirtschaftszweig der Union somit daran, seine Preise entsprechend dem Anstieg der Herstellkosten anzuheben. Folglich wies die Gesamtrentabilität des Wirtschaftszweigs der Union bei der gesamten Warendefinition eine eindeutig rückläufige Entwicklung auf, was durch eine Analyse auf Ebene der Klassen bestätigt wurde (Tabellen 14 und 15).

(531) Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Analyse der Schadensindikatoren eindeutig gezeigt hat, dass sich die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union verschlechtert hat und dass dies mit dem erheblichen Anstieg der Mengen der Einfuhren aus der VR China zu sehr niedrigen Preisen zusammenfiel. Die Preise der chinesischen ausführenden Hersteller unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union und verhinderten eine Preiserhöhung im Wirtschaftszweig der Union, wodurch sie Marktanteile gewinnen konnten.

(532) Der CRIA, Deldo, die GITI Group und Interpneu brachten vor, dass, selbst wenn der Wirtschaftszweig der Union eine Schädigung erlitten habe, dies nicht den Einfuhren aus China zugeschrieben werden könne, da sich diese fast ausschließlich auf Klasse 3 konzentrierten, die für die Leistung des Wirtschaftszweigs der Union, der seinen Schwerpunkt auf höhere und rentablere Klassen verlagert habe, nur eine untergeordnete Rolle spiele. Daher forderten der CRIA und die GITI Group die Kommission auf, eine Analyse der Schadensursache je Klasse durchzuführen.

(533) Als Reaktion auf diese Vorbringen stellte die Kommission, wie bereits in den Erwägungsgründen 425 und 426 erläutert, fest, dass gedumpte Einfuhren von Reifen niedrigerer Klassen einen Abwärtsdruck auf die Preise von Reifen höherer Klassen ausüben und somit deren Rentabilität untergraben. Zudem wird bei der Behauptung, Klasse 3 spiele nur eine untergeordnete Rolle, der integrierte Charakter der Reifenherstellung außer Acht gelassen. Reifen für verschiedene Klassen werden in der Regel auf denselben Anlagen hergestellt, sodass sich ein Rückgang des Produktionsvolumens in einer Klasse gleichzeitig auf andere Klassen auswirkt, da dies unweigerlich die Kapazitätsauslastung, die Kostenabsorption und die Gesamteffizienz in allen Klassen beeinflusst. Diese gegenseitige Abhängigkeit bedeutet, dass Druck in einem Segment nicht isoliert werden kann, ohne dass dies Auswirkungen auf die gesamte Branche hat. Folglich wurde die Schadensanalyse für die gesamte Warendefinition durchgeführt, wobei bestimmte Schadensindikatoren zusätzlich auf Ebene der Klassen analysiert wurden. Diese Analyse bestätigte, dass auch in höheren Klassen (Klasse 2 und Klasse 1) eine Schädigung vorlag.

(534) Ferner vertrat die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 425 und 426 beschrieben, die Auffassung, dass ein Wettbewerb zwischen den verschiedenen Klassen bestand, was bedeutet, dass Reifen verschiedener Klassen miteinander konkurrieren und dass die gedumpten Einfuhren von Klasse-3-Reifen aus der VR China folglich nicht nur in Klasse 3, sondern auch in höheren Klassen einen Abwärtsdruck auf die Preise ausübten. Eine getrennte Analyse der Schadensursache auf Ebene der einzelnen Klassen war daher nicht gerechtfertigt. Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(535) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA, die GITI Group, Kumho und Shandong Yongsheng vor, dass aufgrund der begrenzten Substituierbarkeit und Wettbewerbsüberschneidungen zwischen Klasse 1 und Klasse 3 kein ursächlicher Zusammenhang zwischen den überwiegend der Klasse 3 zuzuordnenden Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union bestehe, dessen Wirtschaftstätigkeit sich auf die Klassen 1 und 2 konzentriere. In diesem Zusammenhang betonte der CRIA, dass die geringfügige Überschneidung mit Klasse 3 völlig unzureichend sei, um Wettbewerbsdruck auf die Klasse 2 auszuüben, geschweige denn auf die Klasse 1. Die GITI Group fügte ferner hinzu, dass angesichts der Tatsache, dass die Preisanalyse nicht mit Artikel 3 Absätze 2 und 3 der Grundverordnung im Einklang stehe, wonach sie, wie in Erwägungsgrund 522 erläutert, auf der Grundlage einer objektiven Untersuchung und eindeutiger Beweise ermittelt werden müsse, auch die gesamte Analyse der Schadensursache untergraben worden sei. Shandong Yongsheng brachte ferner vor, dass die Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union weiterhin in der Lage gewesen sei, seine Preise zu erhöhen und rentabel zu bleiben, auch seine gute Verfassung belege und die Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China auf die Preise daher offensichtlich überschätzt worden seien.

(536) Die Vorbringen zur Austauschbarkeit, zum Wettbewerb zwischen den Klassen und zur Preisanalyse wurden von der Kommission bereits in den Abschnitten 4.3 und 4.7 ausführlich widerlegt; folglich wurden die Argumente zurückgewiesen, mit denen der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der vom Wirtschaftszweig der Union erlittenen Schädigung bestritten wurde. Die Kommission hielt daher an ihrer Schlussfolgerung fest, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union besteht.

5.2. **Auswirkungen anderer Faktoren**

5.2.1. *Einfuhren aus Drittländern*

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

Tabelle 17

Einfuhren aus anderen Drittländern (Reifen, in Stück)

Land		2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Südkorea	Menge (in Stück)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Index	*100*	*120*	*106*	*141*
	Marktanteil (in %)	4	5	5	6
	Durchschnittspreis	45,9	53,5	55,7	57,0
	Index	*100*	*117*	*121*	*124*

Land		2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Türkei	Menge (in Stück)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Index	*100*	*110*	*100*	*98*
	Marktanteil (in %)	4	4	4	3
	Durchschnittspreis	40,74	47,05	53,84	52,13
	Index	*100*	*116*	*132*	*128*
Serbien	Menge (in Stück)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Index	*100*	*106*	*102*	*122*
	Marktanteil (in %)	3	3	3	3
	Durchschnittspreis	32,10	40,06	43,31	42,66
	Index	*100*	*125*	*135*	*133*
Übrige Welt, außer VR China	Menge (in Stück)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Index	*100*	*90*	*63*	*67*
	Marktanteil (in %)	11	10	7	7
	Durchschnittspreis	47,62	54,52	62,12	61,46
	Index	*100*	*115*	*130*	*129*
Drittländer insgesamt, außer VR China	Menge (in Stück)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Index	*100*	*102*	*82*	*94*
	Marktanteil (in %)	22	22	18	19
	Durchschnittspreis	44,25	51,09	55,98	55,54
	Index	*100*	*115*	*127*	*126*

Quelle: Eurostat.

(538) Im gesamten Bezugszeitraum lagen die Einfuhrmengen aus der VR China weit über denen aus anderen Ausfuhrländern. Tatsächlich waren die Einfuhren aus China allein ab 2023 höher als die Einfuhren aus allen anderen Ländern zusammengenommen.

(539) Die Gesamtmenge der Einfuhren aus allen anderen Ländern außer China ging im Bezugszeitraum um rund 4 Mio. Stück zurück, und ihr Marktanteil sank im Bezugszeitraum von 22 % auf 19 %. Der Kommission liegen keine Informationen über die Klassenverteilung der Einfuhren aus anderen Drittländern in die Union vor, aber in jedem Fall lag das durchschnittliche Preisniveau der Einfuhren aus Drittländern im gesamten Bezugszeitraum deutlich über den durchschnittlichen Preisen des Wirtschaftszweigs der Union für Klasse 3 und Klasse 2. Im Gegensatz zur Entwicklung der chinesischen Preise entsprach die Steigerungsrate der Preise für Einfuhren aus Drittländern zudem in etwa der Steigerungsrate der Kosten des Wirtschaftszweigs der Union, sodass es unwahrscheinlich war, dass die Einfuhrpreise die Preise des Wirtschaftszweigs der Union drückten.

(540) Auf der Grundlage der vorstehenden Daten gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus anderen Drittländern als China weder mengen- noch preismäßig eine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten.

5.3. **Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union**

(541) Die Ausfuhrmenge und der durchschnittliche Ausfuhrpreis der Unionshersteller entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 18

Ausfuhrleistung der Unionshersteller (Reifen, in Stück)

	2021	2022	2023	Untersuchungszeitraum (2024)
Ausfuhrmenge (in Stück)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Index	*100*	*98*	*92*	*88*
Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	56,9	69,2	75,4	78,8
Index	*100*	*122*	*133*	*139*

Quelle: Eurostat und überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

(542) Eurostat-Daten zufolge gingen die Ausfuhrmengen im Bezugszeitraum um 12 % zurück, d. h. um etwa 10 Mio. Stück. Dieser Rückgang ist vor dem Hintergrund des Gesamtrückgangs der Produktion des Wirtschaftszweigs der Union zu sehen, der doppelt so hoch war, nämlich 20 Mio. Reifen. Das durchschnittliche Preisniveau der Ausfuhren stieg jedoch stetig entsprechend der Entwicklung der Herstellkosten und proportional stärker als der Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union in der Union. Angesichts dieser Preisentwicklung kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausfuhrtätigkeit den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der festgestellten Schädigung nicht abschwächen konnte.

5.4. **Anstieg der Herstellkosten**

(543) Der CRIA, Deldo, die GITI Group, Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd (im Folgenden „Jiachi“) und Interpneu brachten vor, dass die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union, wenn überhaupt, auf den allgemeinen Anstieg der Herstellkosten in der Union zurückzuführen sei, insbesondere auf den Anstieg der Energie- und Arbeitskosten sowie der Preise für bestimmte Rohstoffe wie synthetischen Kautschuk und Ruß, für die die Unionshersteller alternative Lieferanten als Ersatz für Russland finden mussten.

(544) Wie bereits in Abschnitt 4.6.3.1 und Tabelle 11 dargelegt, stiegen die Herstellstückkosten im Bezugszeitraum, und der Wirtschaftszweig der Union war aufgrund des aggressiven Preisdrucks durch die gedumpten Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China nicht in der Lage, seine Verkaufspreise diesen Kostenentwicklungen entsprechend anzuheben. In diesem Zusammenhang ist auch sehr aufschlussreich, dass, wie aus Tabelle 4 hervorgeht und in Erwägungsgrund 443 erläutert wird, die Preissteigerungsrate der Einfuhren aus der VR China unter derjenigen der Einfuhren aus allen anderen Drittländern – sowohl einzeln als auch zusammengenommen – blieb (Tabelle 17). Dieses aggressive Preisverhalten war der Hauptgrund dafür, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Preise nicht

an die gestiegenen Kosten anpassen konnte, was wiederum zu einem Rückgang der Rentabilität geführt hat. Der Kostenanstieg, wie in Erwägungsgrund 489 erwähnt, war zum Teil auf die höheren Fixkosten wie Abschreibungen und Gemeinkosten pro Stück zurückzuführen, die sich aus dem Produktionsrückgang ergeben. Dieser Rückgang der Produktionsmengen wiederum war großteils eine Folge der gedumpten Einfuhren. Unter normalen Marktbedingungen können die Wirtschaftsteilnehmer ihre Kostensteigerungen in der Regel weitergeben, ohne die vollen Auswirkungen höherer Fixkosten tragen zu müssen, insbesondere jener Kostenelemente, die nicht branchenspezifisch sind (Energie und Arbeit) und auch andere Wirtschaftszweige/Sektoren gleichermaßen betreffen.

(545) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission daher zu dem Schluss, dass der Anstieg der Herstellkosten zwar zu den wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Wirtschaftszweigs der Union beigetragen haben mag, aber den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der erlittenen Schädigung nicht abgeschwächt hat.

(546) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten der CRIA, Kumho und Shandong Yongsheng ihr Vorbringen, dass die steigenden Energiekosten und die Inflation die Hauptursachen für die Schädigung seien. In diesem Zusammenhang brachte Kumho vor, dass die Kommission in ihrer Kostenanalyse die Auswirkungen der Energiekrise und der europäischen Energie- und Nachhaltigkeitspolitik nicht berücksichtigt habe. Kumho zufolge hat die Kommission auch ihre Feststellung nicht belegt, dass der Wirtschaftszweig der Union aufgrund des Preisverhaltens der Einfuhren aus der VR China nicht in der Lage war, die Kostensteigerungen an seine Abnehmer weiterzugeben. Da der Rückgang der Rentabilität mit dem Kostenanstieg einherging, kam Kumho zu dem Schluss, dass die Schädigung, die sich in dem Rentabilitätsrückgang widerspiegelte, auf die gestiegenen Kosten zurückzuführen sei. Shandong Yongsheng brachte ebenfalls vor, dass die gestiegenen Herstellkosten den Wirtschaftszweig der Union geschädigt hätten.

(547) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass diese Argumente entweder unbegründet waren oder die in den Erwägungsgründen 544 und 545 dargelegte Analyse und die dort gezogenen Schlussfolgerungen sachlich nicht infrage stellten. Insbesondere hat die Kommission bereits bestätigt, dass sie die Auswirkungen der gestiegenen Herstellkosten, einschließlich der Energiekosten, analysiert hat. Die Tatsache, dass der Rentabilitätsrückgang mit einem Kostenanstieg zusammenfiel, bedeutet nicht per se, dass er darauf zurückzuführen ist oder dass der Kostenanstieg die einzige Ursache für die Schädigung ist. Diese Analyse ist nur in Verbindung mit den Preisentwicklungen aussagekräftig, die eindeutig zeigen, dass im selben Zeitraum und in allen Klassen die Steigerungsrate der Verkaufspreise durchweg unter der Steigerungsrate der Kosten lag, was faktisch einer Verhinderung von Preiserhöhungen gleichkommt. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass die vom Wirtschaftszweig der Union realisierte Anhebung der Verkaufspreise angesichts des vom CRIA angeführten Inflationsdrucks noch bescheidener ausfiel, was das Argument weiter untermauert, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht unter normalen Marktbedingungen tätig war, sondern vielmehr unter Preisdruck stand. Die in Tabelle 18 dargestellte Preisentwicklung auf den Ausfuhrmärkten stützt diese Argumentation ebenfalls. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

5.5. **Selbstverschuldete Schädigung: Investitionen und Selbsteinfuhren aus der VR China**

(548) Mehrere Parteien brachten vor, dass die etwaige Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union auf dessen eigene Geschäftsentscheidungen zurückzuführen sei, insbesondere auf die hohen Investitionskosten und die große Menge an Selbsteinfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus der VR China.

(549) Der CRIA, Deldo, die GITI Group und Interpneu brachten vor, dass der Rückgang der Gewinne des Wirtschaftszweigs der Union, wenn überhaupt, auf die hohen Kosten der Investitionen zurückzuführen sei, die auf die Verbesserung der Produktion und die Automatisierung in verschiedenen Werken mit Schwerpunkt auf Klasse-1-Waren abzielten. Die interessierten Parteien zitierten verschiedene Nachrichtenartikel und Ankündigungen wichtiger Unionshersteller zu deren bereits getätigten oder geplanten Investitionstätigkeiten.

(550) Deldo und Interpneu brachten überdies vor, dass der Wirtschaftszweig der Union durch die Steigerung der Einfuhren der betroffenen Ware aus China im Bezugszeitraum zu seiner eigenen Schädigung beigetragen habe, und verwiesen dabei auf Anhang 10 des Antrags, aus dem ein Anstieg um 237 % im Bezugszeitraum hervorgehe.

(551) Wie bereits in Abschnitt 4.6.3.4 erläutert, ist das hohe Investitionsniveau nach Auffassung der Kommission eher eine Folge als die Ursache der Schädigung. Wie von den interessierten Parteien selbst zu Recht angemerkt, waren diese Investitionen notwendig, um sich an eine veränderte Marktlage – nämlich an die in zunehmendem Umfang erfolgenden gedumpten Einfuhren aus der VR China – anzupassen. Dem Wirtschaftszweig der Union blieb nichts anderes übrig, als seine Investitionen zur Steigerung der Produktionseffizienz sowie zur Anpassung des Warenportfolios und der Anlagen an ein höheres Segment zu erhöhen, das jedoch bereits durch unlautere Einfuhren aus der VR China beeinträchtigt war. Darüber hinaus wurden diese Behauptungen als spekulativ und unbegründet eingestuft. Die interessierten Parteien haben nicht nachgewiesen, dass Investitionen getätigt wurden, die wirtschaftlich nicht gerechtfertigt waren. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(552) Was das Vorbringen betrifft, der Wirtschaftszweig der Union habe höhere Mengen der betroffenen Ware aus der VR China eingeführt, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Steigerungsrate angesichts der insgesamt geringen Menge (weniger als 1 % der Gesamtmenge der Einfuhren aus der VR China in die Union im Untersuchungszeitraum) keine nennenswerten Auswirkungen gehabt haben konnte. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass im Dossier nichts darauf hindeutet, dass die Menge und/oder die Entwicklung der vom Wirtschaftszweig der Union getätigten Einfuhren aus China eine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursacht hat, geschweige denn dass dadurch der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufgehoben wird.

(553) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CRIA erneut vor, dass hohe Investitionen die Hauptursache für den Rentabilitätsrückgang gewesen seien. Dem CRIA zufolge können diese Investitionen angesichts des zeitlichen Kontexts (der stärkste Anstieg der Investitionen erfolgte bereits 2022, als die Rentabilität noch bei 12,8 % lag) nicht als Reaktion auf Einfuhren aus der VR China gewertet werden. Der CRIA fügte hinzu, dass die Investitionen vielmehr auf die strengen Umweltvorschriften in der Union zurückzuführen seien. Shandong Yongsheng stimmte zu, dass die über Gebühr hohen Investitionen eine Erklärung für den Rückgang der Rentabilität in Klasse 1 sein müssen, aufgrund höherer Abschreibungskosten im Vergleich zu den Einfuhren aus der VR China in Klasse 3. Kumho und der CRIA brachten vor, dass die Schädigung durch hohe Investitionen verursacht worden sei, die auf die strategische Geschäftsentscheidung des Wirtschaftszweigs der Union zurückzuführen seien, den gewinnstärkeren Segmenten (wie den Klassen 1 und 2) Vorrang einzuräumen, und bestritten daher beide die Feststellung der Kommission, dass die Konzentration auf höhere Klassen eine Folge der Einfuhren aus der VR China sei; vielmehr habe es sich um eine bewusste und wirtschaftlich gut begründete geschäftliche Entscheidung gehandelt. Diese Ansicht wurde auch von der Coalition of PC-LL Importers geteilt.

(554) Der CRIA brachte ferner vor, die Kommission habe es versäumt, sein früheres Vorbringen zu prüfen, nämlich dass die Schädigung in Wirklichkeit auf die schlechte Qualität der Klasse-3-Reifen aus der Union zurückzuführen sei. Zur Untermauerung legte der CRIA eine Liste mit Ergebnissen von Prüfungen vor, die belegen, dass eine Reihe von Marken aus der Union verschiedene Sicherheitstests nicht bestanden haben.

(555) Was die Vorbringen zu Investitionen betrifft, so hat die Kommission bereits in den Erwägungsgründen 505 und 516 dargelegt, dass diese im Zusammenhang mit Werksschließungen und der notwendigen Umstrukturierung sowie der Anpassung der Produktion erfolgten; weder der zeitliche Kontext der Investitionen noch ihre Steigerungsrate, die entgegen der Behauptung des CRIA im Untersuchungszeitraum ohnehin am höchsten war, widersprechen dieser Feststellung. Darüber hinaus ergab die Untersuchung, dass entgegen dem Vorbringen des CRIA die Investitionen im Umweltbereich bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum weniger als 6 % betrugen (soweit entsprechende Informationen vorlagen). In Bezug auf die Behauptungen, wonach der Wirtschaftszweig der Union freiwillig aus Klasse 3 ausgestiegen sei, stellte die Kommission fest, dass diese Vorbringen nicht nur unbegründet sind, sondern offenbar auch den Hauptgrund für diese Entscheidung leugnen, nämlich die unhaltbaren Marktbedingungen, die durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China entstanden sind. Und das, obwohl genau diese Parteien in denselben Stellungnahmen eingeräumt haben, dass die Klasse-3-Einfuhren aus der VR China eine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursacht haben.

(556) Was das Vorbringen zur schlechten Qualität der Klasse-3-Reifen des Wirtschaftszweigs der Union betrifft, so ist anzumerken, dass die vom CRIA angeführten Tests, die das Nichtbestehen bestimmter Reifen belegen, gleichermaßen Klasse-3- und Klasse-2-Marken betrafen, was zwei sehr wichtige Feststellungen weiter untermauert: erstens, dass sich Qualitätsaspekte (die sich in den Prüfergebnissen widerspiegeln) bei Klasse-3- und Klasse-2-Reifen überschneiden, und zweitens, dass sowohl Klasse-3- als auch Klasse-2-Reifen somit durch leistungsstarke chinesische Alternativen unter Druck geraten sind. Die Vorbringen des CRIA, von Kumho und Shandong Yongsheng wurden daher zurückgewiesen.

5.6. **Schlussfolgerungen zur Schadensursache**

(557) Es wurde ein echter und wesentlicher ursächlicher Zusammenhang zwischen der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union und dem massiven Anstieg der Mengen der gedumpten Einfuhren aus China festgestellt.

(558) Durch den doppelten Mengen- und Preisdruck, dem der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum aufgrund der steigenden Niedrigpreiseinfuhren aus China ausgesetzt war, konnte dieser vom Anstieg des Unionsverbrauchs nicht profitieren. Infolgedessen gewannen die chinesischen ausführenden Hersteller Marktanteile zulasten des Wirtschaftszweigs der Union. Darüber hinaus war der Wirtschaftszweig der Union aufgrund des Preisdrucks nicht in der Lage, seine Preise entsprechend dem Anstieg der Herstellkosten anzuheben.

(559) Die vorstehende Analyse wurde auch durch die Bewertung der Preisunterbietung auf Ebene der Klassen bestätigt. Der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus der VR China blieb in allen Klassen – selbst in Klasse 3 – unter dem durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union, was den Abwärtsdruck auf den Wirtschaftszweig der Union bestätigt.

(560) Die Auswirkungen aller bekannten Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der gedumpten Einfuhren unterschieden und abgegrenzt. Der Einfluss anderer ermittelter Faktoren, nämlich der Einfuhren aus anderen Drittländern, der Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union, der Entwicklung der Herstellkosten und Investitionen sowie der Selbsteinfuhren, auf die negativen Entwicklungen im Wirtschaftszweig der Union, etwa den Rückgang der Produktion, der Verkaufsmenge und des Marktanteils sowie den Rückgang der Rentabilität, wurde als vernachlässigbar oder nicht existent eingestuft.

(561) Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die gedumpten Einfuhren aus der VR China eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten und dass die anderen Faktoren, ob getrennt oder gemeinsam betrachtet, den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der bedeutenden Schädigung nicht abzuschwächen vermochten.

6. **HÖHE DER MAßNAHMEN**

(562) Zur Festsetzung der Höhe der Maßnahmen prüfte die Kommission, ob ein Zoll, der niedriger ist als die Dumpingspanne, ausreichend wäre, um die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch gedumpte Einfuhren zu beseitigen.

6.1. **Schadensspanne**

(563) Die Schädigung würde beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, durch den Verkauf zu einem Zielpreis eine Zielgewinnspanne im Sinne des Artikels 7 Absatz 2c und des Artikels 7 Absatz 2d der Grundverordnung zu erzielen.

(564) Im Einklang mit Artikel 7 Absatz 2c der Grundverordnung berücksichtigte die Kommission bei der Ermittlung der Zielgewinnspanne folgende Faktoren: die Höhe der Rentabilität vor der Steigerung der Einfuhren aus dem untersuchten Land, die Höhe der Rentabilität, die zur Deckung sämtlicher Kosten und Investitionen, FuE sowie Innovation erforderlich ist, und die Höhe der Rentabilität, die unter normalen Wettbewerbsbedingungen zu erwarten ist. Diese Gewinnspanne sollte nicht niedriger als 6 % sein.

(565) In einem ersten Schritt legte die Kommission einen Grundgewinn fest, mit dem sämtliche Kosten unter normalen Wettbewerbsbedingungen gedeckt werden. In Ermangelung anderer verfügbarer Daten setzte die Kommission die Zielgewinnspanne auf die Gewinnspanne des Wirtschaftszweigs der Union für Verkäufe der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt im Jahr 2021, dem ersten Jahr des Untersuchungszeitraums, fest. Obschon es in diesem Jahr auf dem Unionsmarkt bereits Einfuhren aus der VR China gab, war ihr Marktanteil (18 %) im Bezugszeitraum der niedrigste, und ihr durchschnittlicher Verkaufspreis (27 EUR/Reifen) lag in einer ähnlichen Größenordnung wie der des Wirtschaftszweigs der Union (29 EUR/Reifen im Klasse-3-Segment). In diesem Jahr lag die Gewinnspanne im Durchschnitt bei 14,8 % und betrug für die Klassen 1, 2 und 3 jeweils 15,1 %, 17,6 % und 9,4 %.

(566) Die GITI Group brachte vor, dass das Jahr 2021 angesichts der künstlich hohen Gewinnspannen, die aufgrund des Lockdowns in China und der Störungen des Seehandels erzielt worden seien, kein geeignetes Jahr für die Zielgewinnspanne sei. Zur Untermauerung ihres Vorbringens verwies die GITI Group auf verschiedene Antidumpinguntersuchungen, z. B. betreffend Weichholzsperrholz und Kerzen ([182]), in denen die Kommission die Heranziehung der Gewinnspannen für 2021 genau aus diesem Grund abgelehnt habe.

([182]) Erwägungsgrund 194 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2219 der Kommission vom 3. November 2025 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Weichholzsperrholz mit Ursprung in der Föderativen Republik Brasilien ((ABl. L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj) und Erwägungsgrund 321 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/1732 der Kommission vom 13. August 2025 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kerzen (Lichten) und dergleichen mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj).

(567) Die Kommission wies darauf hin, dass die Wahl einer angemessenen Zielgewinnspanne das Ergebnis einer Einzelfallanalyse war und von branchenspezifischen Parametern abhing. Mit anderen Worten: Die in einer Untersuchung getroffenen Feststellungen hinsichtlich der angemessenen Jahre für die Zielgewinnspanne schließen die Wahl der am besten geeigneten Option in einer anderen Untersuchung nicht aus. Vor allem aber hat die Partei, abgesehen von einer allgemeinen Erklärung und dem Verweis auf andere Fälle, keine Beweise oder konkreten Statistiken zur Marktlage in der Union in Bezug auf die untersuchte Ware vorgelegt, um ihr Vorbringen zu untermauern, dass das Jahr 2021 für die Festsetzung der Zielgewinnspanne nicht geeignet sei. Was die Einfuhren der betroffenen Ware aus China betrifft, so war im Jahr 2021 im Vergleich zu den Jahren vor dem Bezugszeitraum, nämlich 2019 oder 2020, weder bei der Menge noch beim Preisniveau ein besonderer Rückgang oder Anstieg zu verzeichnen, der auf außergewöhnliche Marktbedingungen zugunsten des Wirtschaftszweigs der Union im Jahr 2021 hindeuten würde. Die Menge der Einfuhren aus der VR China belief sich 2019 auf rund 57 Mio. Reifen (gleiche Menge wie 2021) und 2020 auf 55 Mio. Reifen. Das Preisniveau der Einfuhren lag 2019 bei 24,9 EUR/Reifen und 2020 bei 23,8 EUR/Reifen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(568) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten Hankook und Kumho vor, dass das Jahr 2021 nicht durch normale Wettbewerbsbedingungen auf dem Markt gekennzeichnet gewesen sei und dass die für die Klasse 2 zugrunde gelegte Zielgewinnspanne unangemessen hoch sei. In Bezug auf das Jahr 2021 brachten diese Parteien vor, dass es sich um ein Jahr der Erholung gehandelt habe, in dem es nach den durch COVID-19 bedingten Lockdowns und Mobilitätsbeschränkungen zu einem starken Aufschwung gekommen sei. Diese Parteien fügten ferner hinzu, dass die Kommission in der Auslaufüberprüfung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter Luftreifen ([183]) (im Folgenden „Fall TBR-Reifen") selbst festgestellt habe, dass sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Jahr 2021 ausnahmsweise verbessert habe. Sie brachten ferner vor, dass der Gewinn im Jahr 2021 möglicherweise aufgebläht sei, da dieses Jahr von Halbleiterengpässen geprägt gewesen sei, die sich negativ auf die Erstausrüstungsverkäufe ausgewirkt hätten, was wiederum den Anteil der Ersatzverkäufe erhöht haben könnte, die im Durchschnitt rentabler gewesen seien. Um den Ausnahmecharakter des Jahres 2021 zu verdeutlichen, verwiesen diese Parteien auf die entsprechende NACE-Klassifikation von Eurostat ([184]), die von deutlich geringeren Gewinnspannen, nämlich 8 % bis 10 %, ausging. In Bezug auf die Höhe der von der Kommission zugrunde gelegten Zielgewinnspanne brachten diese Parteien vor, die Kommission habe nicht erläutert, warum die Gewinnspanne in Klasse 2 höher sei als in Klasse 1, und dass die Gewinnspanne in Klasse 2 angesichts der von Michelin und Pirelli, zwei führenden Reifenherstellern der Union, in öffentlich zugänglichen Abschlüssen ausgewiesenen EBIT-Margen ohnehin unangemessen hoch sei. Da im Untersuchungszeitraum in Klasse 2 keine Preisunterbietung vorgelegen habe, schlugen diese Parteien schließlich vor, dass die Kommission den vom Wirtschaftszweig der Union in diesem Zeitraum erzielten Gewinn, d. h. 13 %, als Zielgewinnspanne für die Klasse 2 heranziehen sollte.

(569) In Bezug auf das Jahr 2021 vertrat die Kommission die Auffassung, dass das Vorbringen, es sei durch eine außergewöhnliche oder außerordentliche Rentabilität für den Wirtschaftszweig der Union geprägt gewesen, nicht belegt wurde. Das Jahr 2021 stand zwar in der Tat im Zeichen einer Erholung von den Rekordrückgängen während der COVID-19-Lockdowns und -Beschränkungen, doch haben diese Parteien keine Beweise dafür vorgelegt, dass dieses Jahr – abgesehen von der Normalisierung – tatsächlich zu einem außergewöhnlichen Überschießen geführt hat. Zudem wurde im Fall TBR-Reifen entgegen den Behauptungen dieser Parteien nicht festgestellt, dass das Jahr 2021 durch außergewöhnlich oder unangemessen hohe Gewinne gekennzeichnet war, sondern vielmehr, dass sich die Gewinne gegenüber 2019 erholten und im Bezugszeitraum (2019-2023) am höchsten waren. Die für den NACE-Sektor vorgelegten Statistiken bildeten die Zielgewinnspanne für diesen Wirtschaftszweig nicht besser ab, da sie sich auf einen viel größeren Sektor bezogen, zu dem auch Runderneuerer gehören, deren Gewinnspannen deutlich niedriger sind. Darüber hinaus wiesen diese NACE-Statistiken für das Jahr 2020 keinen Rentabilitätsrückgang aus, was den eigenen Argumenten dieser Parteien widerspricht. Zudem vertrat die Kommission die Auffassung, dass das Vorbringen in Bezug auf die Lage auf dem Halbleitermarkt und ihre möglichen Auswirkungen auf den Reifenmarkt spekulativ ist und in Bezug auf die daraus abgeleiteten Folgen nicht durch Beweise gestützt wird. Eine Knappheit bei Halbleitern bedeutet jedenfalls nicht automatisch, dass die Gewinne des Wirtschaftszweigs der Union gestiegen sind. Genau genommen könnten ebendiese Engpässe zu erheblichen Verlusten oder Verzögerungen bei Erstausrüstungsaufträgen geführt und dadurch die Gesamtleistung des Wirtschaftszweigs der Union beeinträchtigt haben. Mit anderen Worten, es gab keine Hinweise darauf, dass sich dieses Ereignis positiv auf die durchschnittliche Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union ausgewirkt haben soll. In Bezug auf die Vorbringen zur Höhe der Zielgewinnspanne und insbesondere zu derjenigen der Klasse 2 stellte die Kommission fest, dass diese auf überprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller beruhten und als solche nicht durch die in den Abschlüssen bestimmter Unionshersteller veröffentlichen aggregierten Gewinnergebnisse infrage gestellt wurden, die vermutlich weiter gefasst sind als die Warendefinition und eine breitere regionale Abdeckung haben. Darüber hinaus stellte die Kommission der Vollständigkeit halber fest, dass in den von diesen Parteien angeführten Finanzergebnissen die Gewinne des Jahres 2021 mit folgenden Begriffen beschrieben wurden: „Rückkehr zur Normalität" im Falle von Pirelli und „wieder auf dem Niveau von 2019" bei Michelin, was der Behauptung, das Jahr 2021 sei für diesen Wirtschaftszweig ein außergewöhnliches Jahr gewesen, weiter widerlegt. In Bezug auf die Tatsache, dass die Gewinnspanne der Klasse 2 höher war als die der Klasse 1, stellte die

([183]) Durchführungsverordnung (EU) 2025/58, Erwägungsgründe 357 und 358.
([184]) Herstellung und Runderneuerung von Bereifungen; Runderneuerung von Bereifungen aus Kautschuk.

Kommission fest, dass dies erstens, wie von den Parteien selbst eingeräumt, mehrere triftige wirtschaftliche Gründe haben könnte (einschließlich des Produktmixes und des Verhältnisses zwischen Erstausrüstungs- und Ersatzverkäufen) und zweitens keinen Einfluss auf die Untersuchung hatte, da die Gewinnspanne der Klasse 1 bei den Schadensberechnungen gar nicht herangezogen wurde, weil die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in dieser Klasse keine Einfuhren tätigten. Das Vorbringen, dass die Gewinnspanne für die Klasse 2 zu hoch sei, wurde nicht belegt. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen wurden diese Vorbringen zur Zielgewinnspanne zurückgewiesen.

(570) Einer der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller legte Nachweise dafür vor, dass seine Investitionen, seine Forschungs- und Entwicklungsausgaben und seine Innovationstätigkeit im Bezugszeitraum unter normalen Wettbewerbsbedingungen höher gewesen wären. Die Kommission überprüfte diese Informationen und kam zu dem Schluss, dass das Vorbringen gerechtfertigt war. Um dies in der Zielgewinnspanne zu berücksichtigen, berechnete die Kommission die Differenz zwischen den vom Wirtschaftszweig der Union angegebenen und von der Kommission überprüften Ausgaben für Investitionen, FuE und Innovation unter normalen Wettbewerbsbedingungen mit den tatsächlichen Ausgaben für Investitionen, FuE und Innovation im Bezugszeitraum. Auf dieser Grundlage wurde die Zielgewinnspanne für diesen Hersteller um [1 % bis 2 %] angehoben.

(571) Somit lag die in dieser Untersuchung gemäß Artikel 7 Absatz 2c der Grundverordnung ermittelte Zielgewinnspanne zwischen 9,4 % und [18,6 % bis 19,6 %].

(572) Auf dieser Grundlage berechnete die Kommission einen nicht schädigenden Preis für die gleichartige Ware des Wirtschaftszweigs der Union, indem die genannte klassenspezifische Zielgewinnspanne auf die Herstellkosten ([185]) der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Untersuchungszeitraum angewendet wurde.

(573) Nach Artikel 7 Absatz 2d der Grundverordnung prüfte die Kommission als letzten Schritt die künftigen Kosten aus multilateralen Umweltübereinkünften und den dazugehörigen Protokollen, deren Vertragspartei die Union ist, und den in Anhang Ia der Grundverordnung aufgeführten Übereinkommen der IAO, die dem Wirtschaftszweig der Union während der Anwendungsdauer der Maßnahme gemäß Artikel 11 Absatz 2 entstehen werden. Einer der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller legte anhand von Unternehmensunterlagen und Prognosen nachprüfbare Informationen vor, auf deren Grundlage gemäß Artikel 7 Absatz 2d der Grundverordnung zusätzliche Befolgungskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb von CO_2-Emissionszertifikaten [unter 0,5 EUR/Reifen] zum Zielpreis, wie in Erwägungsgrund 572 dargelegt, hinzugerechnet wurden.

(574) Danach ermittelte die Kommission die Höhe der Schadensspanne anhand eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller im betroffenen Land, wie er bei den Preisunterbietungsberechnungen ermittelt worden war, mit dem gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum auf dem Unionsmarkt verkauft wurde. Die sich aus diesem Vergleich ergebende Differenz wurde als Prozentsatz des gewogenen durchschnittlichen CIF-Einfuhrwerts ausgedrückt.

(575) Nach der endgültigen Unterrichtung beantragte der Antragsteller, dass für die Berechnung des Zielpreises die vollen Herstellkosten herangezogen werden, einschließlich der gesamten VVG-Kosten (ohne Transportkosten), die auf der Ebene der verbundenen Unternehmen im Zusammenhang mit den Verkäufen auf dem Unionsmarkt angefallen sind. Dem Antragsteller zufolge sei dies gerechtfertigt, da mit dem Zielpreis der Preis festgelegt werden solle, bei dem keine Schädigung mehr auftrete, und er daher alle mit der Herstellung und dem Verkauf der gleichartigen Ware verbundenen Kosten abdecken müsse. Andernfalls wäre der Zielpreis und damit die Schadensspanne, auf deren Höhe die Zölle für Hankook festgesetzt würden, zu niedrig angesetzt. Der Antragsteller fügte hinzu, dass die Kommission alternativ die Höhe der Zielgewinnspanne ab 2021 an die im Zielpreis berücksichtigten geringeren Kosten anpassen sollte, d. h., derselbe Gewinnbetrag würde einer höheren Spanne entsprechen. Schließlich brachte der Antragsteller vor, dass die Schadensberechnung insoweit angepasst werden müsse, als bei einigen Geschäftsvorgängen der tatsächliche Verkaufspreis über dem Zielpreis liege.

([185]) Einschließlich des Betrags der VVG-Kosten des Produktionswerks und/oder seines verbundenen Hauptsitzes, je nachdem, wo die Kosten angefallen sind.

(576) Shandong Yongsheng forderte die Kommission auf, ihre Schadensberechnung erneut zu überprüfen, da die auf der Grundlage der offengelegten Berechnungen, der durchschnittlichen Verkaufspreise und der Zielgewinnspanne für die Klasse 3 rückberechneten Herstellkosten zu einem Ergebnis führten, das nicht mit der Feststellung der Kommission übereinstimmte. Darüber hinaus beantragten Shandong Yongsheng und der CRIA bei der Kommission, die Warenkennnummern mit nicht repräsentativen oder negativen Mengen aus der Schadensberechnung herauszunehmen. Shandong Yongsheng wies zudem auf die sehr geringe Übereinstimmung zwischen seinen Verkäufen und denen des Wirtschaftszweigs der Union hin (nur 157 Warenkennnummern von den insgesamt 500 von Shandong Yongsheng verkauften Warenkennnummern) und forderte die Kommission auf, die Übereinstimmung durch die Verwendung der am ehesten vergleichbaren Warenkennnummern zu verbessern, um zu einem gerechteren Ergebnis zu gelangen. Diese Vorbringen wurden von Shandong Yongsheng nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung wiederholt.

(577) In Bezug auf die Einbeziehung der gesamten VVG-Kosten (ohne Transportkosten), die auf der Ebene der verbundenen Unternehmen im Zusammenhang mit den Verkäufen auf dem Unionsmarkt angefallen sind, stellte die Kommission fest, dass bei einer analogen Anwendung von Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung zur Ermittlung des Ausfuhrpreises dieser Preis frei Grenze der Union rechnerisch so ermittelt wird, dass der CIF-Einfuhrpreis um Zölle und nach der Einfuhr anfallende Kosten erhöht wird und die VVG-Kosten des verbundenen Einführers sowie ein fiktiver Gewinn abgezogen werden. Der sich daraus ergebende rechnerisch ermittelte Ausfuhrpreis wird daher frei Grenze der Union festgesetzt, d. h. auf einer Höhe, die funktional dem Preis ab Werk eines Unionsherstellers entspricht, der direkt an seinen ersten unabhängigen Abnehmer verkauft. Da beide Elemente des Vergleichs sich auf eine gleichwertige Handelsstufe beziehen müssen, muss der Zielpreis des Wirtschaftszweigs der Union ebenfalls auf der Stufe ab Werk ermittelt werden und, wie in Erwägungsgrund 572 erläutert, bereits den Betrag der VVG-Kosten des Werks und/oder der verbundenen Hauptsitze enthalten. Es gab daher keinen Grund, bei der Festsetzung dieses Zielpreises die VGG-Kosten verbundener Händler aufseiten des Wirtschaftszweigs der Union hinzuzurechnen, da dies den Referenzpreis des Wirtschaftszweigs der Union auf eine der Handelsstufe „frei Grenze der Union“ nachgelagerte Handelsstufe gebracht und damit eine Asymmetrie gegenüber dem rechnerisch ermittelten Ausfuhrpreis geschaffen hätte. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(578) In Bezug auf den Vorschlag, die Zielgewinnspanne anzupassen, stellte die Kommission fest, dass es sich dabei um eine fiktive Gewinnspanne handelt, die für den Wirtschaftszweig insgesamt repräsentativ ist und durch im Rahmen der Untersuchung gewonnene Erkenntnisse gestützt wird. Sie wird als Richtwert für den gesamten Wirtschaftszweig der Union angesehen. Zugleich ist der Zielpreis ein rechnerisch ermittelter Wert auf Ebene des Wirtschaftszweigs, dessen Zweck darin besteht, den Wirtschaftszweig der Union insgesamt zu schützen. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass es nicht gerechtfertigt ist, diesen hypothetischen Preis nach oben anzupassen, um ihn an die tatsächlichen Preise einzelner in die Stichprobe einbezogener Hersteller anzupassen, die in einem bestimmten Jahr bei bestimmten Geschäftsvorgängen Preise erzielt haben könnten, die über dem Durchschnitt des Wirtschaftszweigs lagen (z. B. aus Gründen wie einem besonderen Produktmix, außergewöhnlichen Vertragsbedingungen oder besonderen Marktbedingungen).

(579) In Bezug auf das Vorbringen von Shandong Yongsheng zu den Berechnungen bestätigte die Kommission, dass diese nachgeprüft und validiert wurden. In Bezug auf die Warenkennnummern mit nicht repräsentativen Mengen stellte die Kommission fest, dass diese echte Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum widerspiegelten und innerhalb der Preisspanne ähnlicher Warenkennnummern lagen. In ähnlicher Weise wurden negative Mengen (etwaige Gutschriften oder Rücksendungen) ebenfalls als gültige Geschäftsvorgänge angesehen und auf der Ebene der Warenkennnummer, des Unternehmens oder des Wirtschaftszweigs der Union verrechnet. Schließlich stellte die Kommission auch fest, dass der Anteil der übereinstimmenden Warenkennnummern rund 70 % der Menge und des Werts der Verkäufe von Shandong Yongsheng ausmachte und daher als ausreichend hoch angesehen wurde. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen wurden die Vorbringen von Shandong Yongsheng und des CRIA zurückgewiesen.

(580) Die Schadensbeseitigungsschwelle für „andere mitarbeitende Unternehmen“ und für „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land“ wird genauso ermittelt wie die Dumpingspanne für diese Unternehmen und Einfuhren (siehe Erwägungsgründe 400 und 401).

(581) Wie in den Erwägungsgründen 391, 392 und 453 bis 455 dargelegt, wurden der CIF-Preis der chinesischen ausführenden Hersteller und die Daten des Unternehmens T und des Unternehmens G berichtigt, wodurch die Schadensspannen für die Hankook Group, Shandong Yongsheng, „andere mitarbeitende Unternehmen“ und „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land“ wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt angepasst wurden:

Unternehmen	Endgültige Dumpingspanne (in %)	Endgültige Zielpreisunterbietungsspanne (in %)
Hankook Group: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	92,5
Andere mitarbeitende Unternehmen	24,4	40,0
Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land	45,3	92,5

(582) Im vorliegenden Fall brachten die Antragsteller vor, es lägen Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung vor. Zur Bewertung der angemessenen Höhe der Maßnahmen ermittelte die Kommission daher zunächst den Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erforderlich ist, wenn keine Verzerrungen nach Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung vorliegen. Anschließend prüfte sie, ob die Dumpingspannen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ihre Schadensspanne überschreiten würden.

6.2. **Prüfung der angemessenen Spanne zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union**

(583) Nachdem festgestellt worden war, dass die Zielpreisunterbietung für Shandong Yongsheng höher war als das Dumping, wurde die Analyse der Verzerrungen des Rohstoffangebots hinfällig, da der einzuführende Antidumpingzoll nicht höher sein darf als die für diesen ausführenden Hersteller ermittelte Dumpingspanne.

(584) Da im Fall der Hankook Group die Dumpingspanne jedoch höher als die Zielpreisunterbietungsspanne war, prüfte die Kommission nach Maßgabe von Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung, ob hinsichtlich der betroffenen Ware Verzerrungen des Rohstoffangebots vorlagen.

Verzerrungen des Rohstoffangebots

(585) Der Antragsteller legte im Antrag ausreichend Beweise dafür vor, dass in China hinsichtlich der betroffenen Ware Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung vorliegen. Den im Antrag enthaltenen Beweisen zufolge unterliegen synthetischer Kautschuk, Ruß und Stahlcord, auf die jeweils mehr als 17 % der Herstellkosten der untersuchten Ware entfallen, in der VR China einer nicht erstattungsfähigen Ausfuhrumsatzsteuer.

(586) Daher erstreckte sich die Untersuchung der Kommission, wie in der Einleitungsbekanntmachung angekündigt, nach Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung auf die Untersuchung der angeblichen Verzerrung sowie etwaiger anderer Verzerrungen im Sinne von Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung in China.

(587) Die Kommission ermittelte zunächst die wichtigsten Rohstoffe, die jeder der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bei der Herstellung der betroffenen Ware verwendet hat. Als wichtigste Rohstoffe wurden die Rohstoffe betrachtet, die vermutlich mindestens 17 % der Herstellkosten der betroffenen Ware ausmachen.

(588) Die Untersuchung ergab jedoch, dass auf keines dieser Materialien 17 % oder mehr der Herstellkosten der Hankook Group entfielen. Diese Feststellung wurde im Einklang mit der Grundverordnung auf der Grundlage unverzerrter Rohstoffpreise getroffen, wie in Abschnitt 3.2.5.1 dargelegt. Daher war die Voraussetzung des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung nicht erfüllt, und es wurden endgültige Antidumpingmaßnahmen nach der Regel des niedrigeren Zolls gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung eingeführt.

7. **UNIONSINTERESSE**

(589) Da die Kommission beschlossen hatte, Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung anzuwenden, prüfte sie nach Artikel 21 der Grundverordnung, ob sich eindeutig der Schluss ziehen lässt, dass die Einführung von Maßnahmen trotz der Feststellung schädigenden Dumpings im vorliegenden Fall dem Unionsinteresse zuwiderliefe. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, darunter die Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer, der Großhändler, der Einzelhändler, der Verwender und der Verbraucher.

7.1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(590) Unionshersteller, auf die ein Großteil der Unionsproduktion entfällt, haben bei der Untersuchung mitgearbeitet.

(591) Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung erlitt und er weder vom wachsenden Inlandsmarkt profitieren noch die Kostensteigerungen vollständig an seine Abnehmer weitergeben konnte und dass sich seine Gewinnspannen verringert hatten.

(592) Sollten Maßnahmen eingeführt werden, dürfte dies dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, einen Teil der verlorenen Verkaufsmengen und Marktanteile zurückzugewinnen. Darüber hinaus würden Zölle durch die Beseitigung des unlauteren Preisdrucks durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China den Wirtschaftszweig der Union in die Lage versetzen, seine Verkaufspreise entsprechend der Kostenentwicklung anzuheben und dadurch seine finanzielle Lage zu verbessern.

(593) Ohne Maßnahmen ist es angesichts des aggressiven Preisverhaltens der chinesischen ausführenden Hersteller sehr wahrscheinlich, dass die gedumpten Einfuhren mengenmäßig zunehmen und einen weiteren Abwärtsdruck auf die Preise des Wirtschaftszweigs der Union ausüben werden. Dies hätte einen weiteren Rückgang sowohl bei den Verkaufsmengen als auch bei der Rentabilität zur Folge.

(594) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Einführung von Maßnahmen eindeutig im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union lag.

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

(595) Vier unabhängige Einführer beantworteten den Stichprobenfragebogen. Auf sie entfielen im Untersuchungszeitraum [10 % bis 15 %] der Gesamteinfuhren aus der VR China. Wie bereits in Abschnitt 1.6 erwähnt, beantwortete keiner der in die Stichprobe einbezogenen Einführer den Fragebogen.

(596) Keiner der Verwender oder Verwenderverbände beantwortete den Fragebogen oder übermittelte schriftliche Stellungnahmen zu Aspekten im Zusammenhang mit dem Unionsinteresse.

(597) Deldo und Interpneu, zwei große Einführer, sprachen sich in ihrer Stellungnahme gegen die Einführung von Maßnahmen aus und brachten vor, dass Zölle – insbesondere in Klasse 3 – zu Versorgungsengpässen führen würden. Ihrer Ansicht nach würde eine solche Versorgungslücke sowohl den Unternehmen (insbesondere den Automobilherstellern, da dies die Autopreise weiter in die Höhe treiben würde) als auch den Verbrauchern schaden, die infolgedessen den Reifenwechsel aufschieben würden, was wiederum zu Problemen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit und zu ökologischen Problemen führen würde. Sie brachten ferner vor, dass Zölle zu einer weiteren Konzentration auf einem Markt führen würden, der bereits wegen nicht wettbewerbskonformen Verhaltens untersucht werde.

(598) Andere interessierte Parteien, nämlich der CRIA und Hankook, bekräftigten einige dieser Vorbringen. Insbesondere führten sie an, dass Zölle die Markteffizienz und den Wettbewerb beeinträchtigen und zu Versorgungsengpässen im Niedrigpreissegment führen würden, wovon preisbewusstere Abnehmer unverhältnismäßig stark betroffen wären.

(599) Ferner brachten zahlreiche Parteien vor, dass die Einführung von Maßnahmen gegenüber bestimmten Warentypen dem Unionsinteresse zuwiderlaufe, da der Wirtschaftszweig der Union diese nicht oder nicht in ausreichenden Mengen herstelle. Dies betraf insbesondere Notreifen (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai und Hankook) und Anhängerreifen (4M Pro&Invest, CRIA und Otto Just), Weißwandreifen (Vannetukku) sowie verschiedene weitere Nischenreifen wie Geländereifen, Diagonalreifen, Reifen für Oldtimer, spezifische Marken für historische Fahrzeuge, Reifen für Hochgeschwindigkeitsanhänger und Wettbewerb und Semi-Slick-Reifen für Drift-Motorsport (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda und VA-PA Toute Oy).

(600) Die Kommission hielt die meisten dieser Vorbringen für eher allgemein gehalten und unbegründet. Insbesondere enthielt das Dossier keine Belege für die Behauptung, dass die Automobilhersteller, sollten sie ihre Reifen weiterhin aus der VR China einführen, nicht in der Lage wären, den leichten Preisanstieg bei ihrem Endprodukt (Personenkraftwagen) an ihre Abnehmer weiterzugeben. Ebenso sind die Behauptungen, dass Reifenwechsel aufgrund höherer Preise aufgeschoben würden, äußerst spekulativ und lassen sich angesichts der diesbezüglich geltenden strengen gesetzlichen Vorschriften und Kontrollen nicht bestätigen. Schließlich stellte die Kommission in Bezug auf die Vorbringen zur Marktkonzentration fest, dass es mindestens zehn bekannte Unionshersteller gibt, die derzeit auf dem Unionsmarkt tätig sind, und dass die Parteien ohnehin keine Beweise dafür vorgelegt haben, warum Zölle zu einer weiteren Konzentration führen würden. Ebenso weist die laufende Untersuchung, auf die sich die Parteien berufen, einen unterschiedlichen Umfang sowohl in Bezug auf den Zeitrahmen als auch die Warendefinition auf und hat in jedem Fall keine konkreten Feststellungen hervorgebracht, die die Behauptung stützen würden, dass Antidumpingzölle dem Unionsinteresse zuwiderlaufen würden.

(601) Was das Vorbringen zu Lieferengpässen anbelangt, so wurde dieses durch die Untersuchung nicht bestätigt. Erstens stellt der Wirtschaftszweig der Union Reifen der Klasse 3 in erheblichen Mengen her und ist in der Lage, seine Produktionsmenge zu steigern. Selbst wenn der Wirtschaftszweig der Union in dieser Klasse in den letzten Jahren Einbußen bei den Verkaufsmengen aufgrund unlauteren Wettbewerbs in Form von unhaltbar niedrigen Preisen vonseiten der chinesischen ausführenden Hersteller erlitten hat, bedeutet dies nicht, dass er nach einer Normalisierung der Preise nicht in der Lage oder willens wäre, seine Produktion und seine Verkäufe von Klasse-3-Waren wieder zu steigern. Gleiches gilt für die in Erwägungsgrund 599 aufgeführten spezifischeren Warentypen. Die Kommission stellte fest, dass die meisten dieser spezifischen Reifen wie Notreifen, Anhängerreifen, Weißwandreifen, Diagonalreifen und Reifen für den harten Geländeeinsatz tatsächlich vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt wurden. Es mag zwar sein, dass der Wirtschaftszweig der Union bei bestimmten Warentypen durch Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China verdrängt wurde, doch brachte keine der Parteien begründete Argumente dafür vor, dass der Wirtschaftszweig der Union, der mehr als 70 Werke und mehr als 20 FuE-Zentren in ganz Europa umfasst, nicht in der Lage wäre, diese speziellen Reifen herzustellen. Überdies stehen zahlreiche alternative Bezugsquellen zur Verfügung, wie aus Abschnitt 5.2.1 über Einfuhren aus Drittländern hervorgeht.

(602) Nach der endgültigen Unterrichtung äußerten sich zahlreiche Parteien ablehnend gegenüber den Feststellungen zum Unionsinteresse.

(603) Hyundai brachte vor, dass der Wirtschaftszweig der Union kein Interesse an der Herstellung von Notradreifen habe. Hyundai brachte vor, dass dieses Segment, auch wenn es klein sei, nicht außer Acht gelassen werden sollte, insbesondere angesichts der parallelen Antisubventionsuntersuchung, die zu einer weiteren Erhöhung der Zölle führen könnte, und forderte eine ausgewogene Bewertung. Die Feststellung, dass die Automobilhersteller in der Lage gewesen seien, die durch die Zölle verursachten Preiserhöhungen weiterzugeben, sei unzulässig, da sie den Interessen der Unionsbürger nicht angemessen Rechnung trage. Ferner sei die Verfügbarkeit alternativer Bezugsquellen für das Unionsinteresse nicht relevant, da dies den Wirtschaftszweig der Union nicht unterstütze.

(604) Otto Just brachte erneut vor, dass Zölle auf Anhängerreifen zu Versorgungsengpässen führen würden, da der Wirtschaftszweig der Union diese nicht in ausreichenden Mengen und mit den erforderlichen Spezifikationen herstelle.

(605) Die Coalition of PC-LL Importers wies erneut darauf hin, dass der Wirtschaftszweig der Union aufgrund seiner umfassenden Marktkenntnis kein Interesse am Klasse-3-Segment habe und sich bewusst aus diesem zurückgezogen habe, um sich auf rentablere Waren zu konzentrieren. Diese interessierte Partei brachte ferner vor, dass es für Klasse-3-Reifen keine alternativen Bezugsquellen zu China gebe, die diese Reifen in vergleichbaren Mengen und zu vergleichbaren Preisen anbieten würden. Zölle würden daher unmittelbar die Preise erhöhen, was preisbewusste Käufer am härtesten treffen würde. Selbst wenn Zölle zu einer gewissen Handelsumlenkung durch steigende Einfuhren aus Thailand, Vietnam oder Kambodscha in die Union führen könnten, würde dies dem Wirtschaftszweig der Union nicht helfen. Schließlich verwies die Coalition of PC-LL Importers auf die breite Unterstützung für ihre Standpunkte, die in einem gemeinsamen Schreiben zum Ausdruck kam, das von mehr als 100 unabhängigen Reifengroßhändlern und -vertriebshändlern unterzeichnet wurde.

(606) Der Einführer Mileage Tyres äußerte ähnliche Bedenken und brachte vor, dass sich Zölle durch die Erhöhung der Preise für preisgünstige Reifen und Reifen der mittleren Preisklasse unmittelbar auf die Verbraucher auswirken würden, insbesondere auf Haushalte mit niedrigerem Einkommen. Diese zusätzlichen Kosten könnten dazu führen, dass ein Reifenaustausch hinausgeschoben werde, was Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben könnte. Mileage Tyres zufolge verfügten Lieferanten außerhalb Chinas nur über begrenzte Produktionskapazitäten, hätten längere Lieferzeiten und ihre Kosten seien höher. Händler, insbesondere kleinere Werkstätten und Einzelhändler, die ohnehin schon mit geringen Gewinnspannen arbeiteten, wären von diesen Maßnahmen unverhältnismäßig stark betroffen. Schließlich fügte Mileage Tyres hinzu, dass Zölle den Preisunterschied zwischen preisgünstigen Reifen und Reifen der mittleren Preisklasse erheblich verringern würden, was zu einer geringeren Auswahl für die Verbraucher und zu einer Verschiebung der Nachfrage führen würde, was wiederum Versorgungsengpässe zur Folge haben könnte.

(607) Kumho brachte vor, die Feststellung der Kommission, dass Zölle es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen würden, seine Preise entsprechend seinen Kosten anzuheben, sei nicht begründet worden. Ferner habe die Kommission die Interessen der Verbraucher und der Automobilindustrie nicht angemessen berücksichtigt, die unter anderem aufgrund von Kostensteigerungen, einem immer strengeren regulatorischen Umfeld in der EU sowie rückläufigen Verkaufszahlen – nicht zuletzt aufgrund des Wettbewerbs durch chinesische Hersteller – mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hätten. Schließlich erklärte Kumho auch, dass diese Maßnahmen den Wettbewerb und die Effizienz auf dem Unionsmarkt einschränken würden.

(608) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass angesichts der Verhinderung von Preiserhöhungen die berechtigte Erwartung besteht, dass Zölle dazu beitragen würden, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Preise entsprechend seinen Kosten anheben kann. Der Preisanstieg kann sich negativ auf die Verbraucher auswirken. Letztendlich liegt es jedoch auch im Interesse der Verbraucher, dass der Wirtschaftszweig der Union weiterhin in der Lage ist, eine breite Produktpalette anzubieten. Gleiches gilt für Automobilhersteller. Trotz der von Kumho und Hyundai vorgebrachten berechtigten Bedenken gab es mangels Mitarbeit seitens der Verwender und geprüfter Daten im Dossier keine Anhaltspunkte für die Schlussfolgerung, dass die Automobilhersteller diesen geringfügigen Kostenanstieg tatsächlich nicht weitergeben könnten. Ziel der Maßnahmen ist es, faire Bedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen, und die Behauptung, sie würden den Wettbewerb oder die Effizienz einschränken, wurde als völlig unbegründet zurückgewiesen. Ebenso wurden die Vorbringen zu Versorgungsengpässen bei bestimmten Reifen (Anhängerreifen oder Notradreifen) oder im gesamten Klasse-3-Segment aufgrund einer bewussten Entscheidung des Wirtschaftszweigs der Union, sich dauerhaft aus diesen Produktbereichen zurückzuziehen, nicht belegt. Darüber hinaus scheinen diese Vorbringen den Hauptgrund für die Verlagerung des Wirtschaftszweigs der Union hin zu höheren Klassen völlig außer Acht zu lassen, nämlich die unhaltbaren Marktbedingungen, die durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China im Klasse-3-Segment geschaffen wurden. Die angeblichen Beschränkungen in Bezug auf alternative Bezugsquellen in Drittländern waren ebenfalls unbegründet. In diesem Zusammenhang betont die Kommission, dass sie im Rahmen einer Antidumpinguntersuchung die Qualität und die Stichhaltigkeit der vorgelegten Beweise zu bewerten hat und dass eine bloße Wiederholung oder gar eine breite Zustimmung an sich noch keinen Beweis oder Beleg für eine Behauptung darstellt, insbesondere wenn kein repräsentativer Einführer/Verwender den Fragebogen beantwortet hat. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass ihre Feststellungen durch die Stellungnahmen zur endgültigen Unterrichtung inhaltlich nicht infrage gestellt wurden, und blieb daher bei ihrer in den Erwägungsgründen 600 und 601 dargelegten Bewertung.

7.3. **Schlussfolgerungen zum Unionsinteresse**

(609) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass keine zwingenden Gründe für die Annahme bestehen, dass die Einführung von Maßnahmen gegenüber den Einfuhren von Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen mit Ursprung in der VR China dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde.

8. **ENDGÜLTIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN**

(610) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Dumping, Schädigung, Schadensursache, Höhe der Maßnahmen und Unionsinteresse sollten endgültige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpten Einfuhren zu verhindern.

(611) Auf die Einfuhren von Reifen für Personenkraftwagen und leichte Lastkraftwagen mit Ursprung in der VR China sollten im Einklang mit der Regel des niedrigeren Zolls nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung endgültige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden. Die Kommission verglich die Schadens- mit den Dumpingspannen in Abschnitt 6. Die Zollsätze wurden in Höhe der niedrigeren der beiden Spannen festgesetzt.

(612) Auf dieser Grundlage sollten folgende endgültige Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Unternehmen	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)
Hankook Group: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3
Andere mitarbeitende Unternehmen	24,4
Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land	45,3

(613) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Kumho vor, dass Mindesteinfuhrpreise die am besten geeignete Form von Maßnahmen seien.

(614) Die GITI Group, Hankook, Kumho und die Coalition of PC-LL Importers sprachen sich dafür aus, dass die Maßnahmen in Form eines festen Zolls eingeführt werden sollten. Diese Parteien brachten vor, dass in einem segmentierten Markt wie dem Reifensektor Wertzölle nicht angemessen seien, da sie sich stärker auf die teureren Waren auswirkten und somit den Anreiz, den Absatz auf das günstigste Segment (Klasse 3) zu konzentrieren, wahrscheinlich aufrechterhalten oder sogar verstärken würden, das bereits am stärksten von den Einfuhren aus der VR China betroffen ist. Auch im Fall TBR-Reifen seien aus denselben Gründen feste Zölle eingeführt worden. Die GITI Group betonte zudem, dass die Form der Maßnahmen ein fester Bestandteil ihrer Abhilfewirkung sei. Da der Preisdruck nicht in allen Klassen gleich stark sei und in der Klasse 3 am stärksten ausfalle, seien Wertzölle, die die oberen Segmente stärker und die Klasse 3 am wenigsten beträfen, daher nicht angemessen. Hankook, Kumho und die Coalition of PC-LL Importers fügten hinzu, dass die derzeitigen inflationären Tendenzen und der zu erwartende Anstieg der Rohstoffkosten die Reifenpreise bereits in die Höhe trieben, die im Falle von Wertzöllen somit noch weiter und ungerechtfertigt aufgebläht würden. Schließlich brachten die GITI Group, Hankook und Kumho ebenfalls vor, dass feste Zölle einen besseren Schutz vor Praktiken böten, die dazu dienen, einen Preisanstieg aufzufangen.

(615) Der Antragsteller hingegen bestand darauf, dass die Abhilfewirkung der Zölle über die gesamte Dauer ihrer Geltung aufrechterhalten werden müsse und dass feste Zölle angesichts der jüngsten inflationären Tendenzen und des Anstiegs der Rohstoffpreise wahrscheinlich rasch an Wirkung verlieren würden, wie der Fall GOES ([186]) zeige, in dem eine Schutzmaßnahmenuntersuchung habe eingeleitet werden müssen, nachdem die Abhilfewirkung der Zölle in Form eines Mindesteinfuhrpreises untergraben worden sei. Der Antragsteller forderte die Kommission daher auf, feste Zölle nur unter der Bedingung zu akzeptieren, dass a) diese automatisch in Wertzölle umgewandelt werden, sobald sie unter diese fallen, und b) Zölle auf Antrag von Unionsherstellern, auf die mehr als 25 % der Unionsproduktion entfallen, in Wertzölle umgewandelt werden können.

(616) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass unter den vorliegenden Umständen des Falls, der eine breite Palette von Waren zu unterschiedlichen Preisen betrifft, für zahlreiche Kategorien Mindesteinfuhrpreise eingeführt werden müssten, was die Umsetzung und Durchsetzung einer solchen Maßnahme praktisch unmöglich macht. Darüber hinaus würde die Tatsache, dass ein erheblicher Teil der Verkäufe über verbundene Händler abgewickelt wird, die ordnungsgemäße Durchsetzung dieser Form von Maßnahmen aufgrund möglicher Ausgleichsgeschäfte weiter erschweren. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(617) Auch wenn feste Zölle möglicherweise eine stärkere Abhilfewirkung auf preisgünstigere Reifen haben, die den Großteil der derzeitigen Klasse-3-Ausfuhren aus der VR China in die Union ausmachen, kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die festgestellte Schädigung nicht auf die Klasse 3 beschränkt. Darüber hinaus würden feste Zölle unabhängig von der Zugehörigkeit zu einer Klasse einen vergleichsweise geringen Schutz vor Waren mit höherem Felgenprofil oder höherem Gewicht (Reifen für leichte Nutzfahrzeuge) bieten, ohne dass es hierfür eine echte wirtschaftliche Rechtfertigung gibt. Was den Fall TBR-Reifen betrifft, so wurde die Entscheidung für feste

([186]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1953 der Kommission vom 29. Oktober 2015 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter kornorientierter flachgewalzter Erzeugnisse aus Silicium-Elektrostahl mit Ursprung in der Volksrepublik China, Japan, der Republik Korea, der Russischen Föderation und den Vereinigten Staaten von Amerika (ABl. L 284 vom 30.10.2015, S. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

Zölle trotz der Ähnlichkeiten gleichermaßen durch die spezifischen Interessen der Runderneuerer begründet, die im vorliegenden Fall nicht beteiligt sind. Die Kommission stellte ferner fest, dass einige der zur Begründung fester Zölle vorgebrachten Argumente (höhere Schutzwirkung bei Klasse-3-Reifen) die von genau diesen Parteien im Zusammenhang mit dem Interesse der Union geäußerten Bedenken noch verstärken, nämlich die angeblichen Versorgungsengpässe bei Klasse-3-Reifen, die durch die Einführung von Maßnahmen verursacht würden (siehe Erwägungsgründe 605 und 606). Zudem würden feste Zölle, selbst wenn sie Absorptionspraktiken weniger begünstigen würden, diese nicht per se ausschließen, während gleichzeitig die Abhilfewirkung fester Zölle zweifellos anfälliger für eine Aushöhlung durch inflationäre Tendenzen und steigende Herstellkosten ist, auf die diese Parteien ebenfalls hingewiesen haben. Die Vorschläge des Antragstellers, wonach feste Zölle unter bestimmten Voraussetzungen in Wertzölle umgewandelt werden könnten, wurden als nicht praktikabel angesehen. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen vertrat die Kommission daher die Auffassung, dass keine zwingenden Gründe für eine Änderung der vorgeschlagenen Form der Zölle vorliegen.

(618) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung festgesetzt. Sie spiegeln demnach die in dieser Untersuchung für die Unternehmen festgestellte Situation wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen 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 dem betroffenen Land“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.

(619) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten ([187]). Er muss alle maßgeblichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, von dem für ihn geltenden Zollsatz zu profitieren. Wenn die Namensänderung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Verordnung über die Namensänderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(620) 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 dieser Verordnung entsprechen. Bis eine solche Rechnung vorgelegt wird, sollten die Einfuhren dem Antidumpingzoll unterliegen, der für „alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land“ gilt.

(621) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Antidumpingzölle 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.

(622) 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, den unternehmensspezifischen Zollsatz aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

([187]) Europäische Kommission, Generaldirektion Handel und wirtschaftliche Sicherheit, Direktion G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË, E-Mail: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) Damit die ordnungsgemäße Einziehung der Antidumpingzölle gewährleistet ist, sollte der Antidumpingzoll für alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der VR China nicht nur für die bei dieser Untersuchung nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für die Hersteller, die die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum nicht in die Union ausgeführt haben.

(624) Ausführende Hersteller, die die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum nicht in die Union ausgeführt haben, sollten bei der Kommission beantragen können, 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 im Untersuchungszeitraum nicht in die Union ausgeführt hat, ii) er nicht mit einem ausführenden Hersteller verbunden ist, der die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführt hat, und iii) er die betroffene Ware danach ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung dazu in erheblichen Mengen eingegangen ist.

9. **ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG**

(625) Wie in Erwägungsgrund 3 dargelegt, veranlasste die Kommission die zollamtliche Erfassung von Einfuhren der betroffenen Ware. Die zollamtliche Erfassung erfolgte im Hinblick auf eine etwaige rückwirkende Erhebung von Zöllen nach Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung.

(626) Da in diesem Verfahren keine vorläufigen Maßnahmen eingeführt wurden, waren die Voraussetzungen gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung für die rückwirkende Erhebung des endgültigen Antidumpingzolls nicht erfüllt.

(627) Nach der endgültigen Unterrichtung forderte der Antragsteller die rückwirkende Erhebung von Zöllen und begründete dies damit, dass diese nicht von der Anwendung vorläufiger Maßnahmen abhängig seien und die vier in Artikel 10 Absatz 4 Buchstaben a bis d der Grundverordnung genannten Voraussetzungen erfüllt seien. Der Antragsteller brachte vor, es gebe keinen Grund dafür, warum vorläufige Maßnahmen eine Voraussetzung für die rückwirkende Erhebung von Zöllen sein sollten, deren Hauptzweck darin bestehe, eine Aushöhlung der Abhilfewirkung von Maßnahmen zu verhindern, und verwies auf eine Rechtsprechung des Gerichts (T-749/16, Stemcor) ([188]), die diese Auffassung stütze. Zahlreiche andere Parteien, namentlich Hankook, Kumho, der CRIA und Adine, brachten dagegen vor, dass die rückwirkende Erhebung von Zöllen rechtlich ausgeschlossen sei, da es keine vorläufigen Maßnahmen gebe, auf die in Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung eindeutig Bezug genommen werde. Adine brachte ferner vor, dass die Wirtschaftsteilnehmer ohne vorläufige Maßnahmen in Ermangelung der erforderlichen Informationen über das potenzielle Budget und den Zeitrahmen für die rückwirkende Erhebung ihres Rechts beraubt würden, ausgewogene und fundierte Entscheidungen zu treffen. Schließlich seien die in Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe d der Grundverordnung festgelegten Voraussetzungen für eine rückwirkende Erhebung von Zöllen, nämlich ein erheblicher Anstieg der Einfuhren, ebenfalls nicht erfüllt.

(628) Die Kommission schloss sich der Argumentation des Antragstellers nicht an und vertrat die Auffassung, dass die angeführte Rechtsprechung die Behauptung nicht stütze, die Einführung vorläufiger Maßnahmen sei keine Voraussetzung für die rückwirkende Erhebung von Zöllen, da in dem vor dem Gericht verhandelten Fall – anders als in der vorliegenden Untersuchung – tatsächlich vorläufige Maßnahmen eingeführt wurden und das Gericht diese Frage nicht behandelt hat. Zudem würde der vom Antragsteller befürwortete Ansatz dazu führen, dass in Fällen ohne vorläufige Maßnahmen längere Zeiträume für die rückwirkende Erhebung von Zöllen gelten würden als in Fällen mit vorläufigen Maßnahmen, und es gibt auch keine klaren Gründe, warum der Gesetzgeber eine solche Differenzierung beabsichtigen sollte. Das Vorbringen des Antragstellers wurde daher zurückgewiesen.

10. **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

(629) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates ([189]) 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.

([188]) Urteil des Gerichts (Zweite Kammer) vom 8. Mai 2019, Stemcor London und Samac Steel Supplies/Kommission, T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) 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).

(630) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren neuer Luftreifen aus Kautschuk von der für Personenkraftwagen (einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen) und für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit einer Tragfähigkeitskennzahl von 121 oder weniger mit Ursprung in der VR China, die derzeit in die KN-Codes 4011 10 00 und 4011 20 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:

Ursprungsland	Unternehmen	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)	TARIC-Zusatzcode
Volksrepublik China	Hankook Group: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3	88CO
Volksrepublik China	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
Volksrepublik China	Im Anhang aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	24,4	Siehe Anhang
Volksrepublik China	Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land	45,3	8999

(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 [Menge in der verwendeten Einheit] [betroffene 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 zur Vorlage dieser Rechnung gilt der für alle anderen Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China geltende Zollsatz.

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

Artikel 2

Der in Artikel 1 Absatz 2 erwähnte Anhang kann geändert werden, um neue ausführende Hersteller aus der Volksrepublik China hinzuzufügen und für sie den entsprechenden gewogenen durchschnittlichen Antidumpingzollsatz für mitarbeitende Unternehmen, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, einzuführen. Ein neuer ausführender Hersteller muss Beweise dafür vorlegen, dass er a) die in Artikel 1 Absatz 1 beschriebenen Waren im Untersuchungszeitraum (1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024) nicht ausgeführt hat, b) nicht mit einem Ausführer oder Hersteller verbunden ist, der den mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen unterliegt und der bei der Ausgangsuntersuchung hätte mitarbeiten können, und c) die betroffene Ware nach dem Ende des Untersuchungszeitraums tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge in die Union eingegangen ist.

Artikel 3

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 6. Juli 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Andere mitarbeitende Unternehmen

Name des Unternehmens	TARIC-Zusatzcode
Anhui Jichi Tire Co., Ltd.	88CQ
CHENG SHIN RUBBER (XIAMEN) IND. LTD.	88CR
CHENG SHIN TIRE & RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88CS
Continental Tires (China) Co., Ltd.	88CT
Cooper (Kunshan) Tire Co., Ltd.	88EV
DONGYING FANGXING RUBBER CO., LTD	88CU
Dongying Zhangao Rubber Co., Ltd.	88CV
Double Coin Group (Anhui) Warrior Tire Co., Ltd.	88CW
Doublestar-Dongfeng Tyre Co., Ltd.	88CX
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	88EW
GITI Tire (Fujian) Company Ltd.	88CY
GITI Tire (Hualin) Company Ltd.	88EX
GUIZHOU TYRE CO., LTD.	88CZ
Goodyear Dalian Tire Company Limited	88EY
HEBEI WANDA TYRE CO., LTD.	88DA
JIANGSU GENERAL SCIENCE TECHNOLOGY CO., LTD.	88EZ
Jining Shenzhou Tyre Co., Ltd.	88DB
KENDA RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88DC
KENDA RUBBER (TIANJIN) CO., LTD.	88DD
Kumho Tire (Changchun) Co., Inc.	88FA
Kumho Tire (Tianjin) Co., Inc.	88FB
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	88FC
NANKANG (ZHANGJIAGANG FREE TRADE ZONE) RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.	88DE
Pirelli Tyre (Jiaozuo) Co., Ltd.	88DF
Pirelli Tyre Co., Ltd.	88DG
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	88DH
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	88DI
Qingdao Fullrun Tyre Tech Corp., Ltd.	88DJ
QINGDAO NEXEN TIRE CORPORATION	88DK
Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.	88DL
Qingzhou Rydanz Rubber Science And Technology Co., Ltd.	88DM
Sailun (Dongying) Tire Co., Ltd.	88DN
Sailun Group Co., Ltd.	88DO

Name des Unternehmens	TARIC-Zusatzcode
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	88DP
Shandong Changlu Hong Tire Co., Ltd.	88DQ
Shandong Duratti Rubber Corporation Co., Ltd.	88DR
Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd.	88DS
Shandong Habilead Rubber Co., Ltd.	88DT
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	88DU
Shandong Hongsheng Rubber Technology Co., Ltd.	88DV
Shandong Linglong Tyre Co.,Ltd.	88DW
Shandong Lutai Rubber Company Limited	88DX
SHANDONG MIRAGE TYRES CO., LTD.	88DY
Shandong New Continent Tire Co., Ltd.	88DZ
Shandong Province Sanli Tire Manufacture Co., Ltd.	88EA
SHANDONG WANDA BOTO TYRE CO., LTD.	88EB
Shandong Xinghongyuan Tyre Co., Ltd.	88EC
SHANDONG YONGFENG TYRES CO., LTD.	88ED
Shandong Youyue Rubber Technology Co., Ltd.	88EE
Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd.	88EF
Sichuan Tyre & Rubber Co., Ltd.	88EG
Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	88EH
Sumitomo Rubber (Changshu) Co., Ltd.	88EI
Sumitomo Rubber (Hunan) Co., Ltd.	88EJ
Tercelo Tire (Qingzhou) Co., Ltd.	88EK
TIANJIN WANDA TYRE CO., LTD.	88EL
TRIANGLE TYRE CO., LTD.	88EM
Wanli Tire Corporation Limited	88EN
ZHAOQING JUNHONG CO., LTD.	88EO
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	88EP
Zhongyi Rubber Co., Ltd.	88EQ
ZODO TIRE CO., LIMITED	88ER