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

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern ([1]) (im Folgenden „Grundverordnung"), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Einleitung

(1) Am 15. Februar 2019 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission") nach Artikel 5 der Grundverordnung eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China" oder „betroffenes Land") in die Union ein. Die Kommission veröffentlichte eine entsprechende Einleitungsbekanntmachung ([2]) im *Amtsblatt der Europäischen Union* (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung"). In einer Bekanntmachung zur Änderung der Einleitungsbekanntmachung ([3]) wurde die Warendefinition präzisiert.

(2) Die Kommission leitete die Untersuchung auf einen Antrag hin ein, der am 3. Januar 2019 von der Association of European Wheels Manufacturers (Verband der europäischen Radhersteller, im Folgenden „EUWA" oder „Antragsteller") im Namen von Herstellern eingereicht wurde, auf die mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion von Stahlrädern entfallen. 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) Wie in Erwägungsgrund 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1693 der Kommission ([4])(im Folgenden „vorläufige Verordnung") erläutert, erfolgte keine zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware nach Artikel 14 Absatz 5a der Grundverordnung durch die Kommission. Zu diesem Punkt gingen keine Stellungnahmen von Parteien ein.

([1]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

([2]) Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 60 vom 15.2.2019, S. 19).

([3]) Bekanntmachung zur Änderung der Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 111 vom 25.3.2019, S. 52).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/1693 der Kommission vom 9. Oktober 2019 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 259 vom 10.10.2019, S. 15).

1.3. **Vorläufige Maßnahmen**

(4) Nach Artikel 19a der Grundverordnung übermittelte die Kommission den Parteien am 19. September 2019 eine Zusammenfassung der vorgeschlagenen Zölle sowie Einzelheiten zur Berechnung der Dumpingspanne und der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union geeigneten Spanne. Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, zur Korrektheit dieser Berechnungen innerhalb von drei Arbeitstagen Stellung zu nehmen. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen ein.

(5) Am 11. Oktober 2019 führte die Kommission mit der vorläufigen Verordnung einen vorläufigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China in die Union ein.

(6) Wie in Erwägungsgrund 23 der vorläufigen Verordnung dargelegt, betraf die Untersuchung von Dumping und Schädigung den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“) und die Untersuchung der für die Schadensbeurteilung relevanten Entwicklungen den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.4. **Weiteres Verfahren**

(7) Nach der Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage vorläufige Antidumpingmaßnahmen eingeführt wurden (im Folgenden „vorläufige Unterrichtung“), äußerten sich der Antragsteller, acht Einführer und/oder Wiederverkäufer sowie zwei chinesische ausführende Hersteller schriftlich zu den vorläufigen Feststellungen.

(8) Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, wurden gehört. Es fand eine Anhörung mit einem chinesischen ausführenden Hersteller statt. In diesem Stadium wurde keine Anhörung mit dem Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren beantragt.

(9) Die Kommission holte weiter alle Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen für notwendig erachtete, und prüfte sie. Bei ihren endgültigen Feststellungen berücksichtigte die Kommission die Stellungnahmen der interessierten Parteien und änderte gegebenenfalls ihre vorläufigen Schlussfolgerungen.

(10) Die Kommission unterrichtete alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der VR China in die Union einzuführen beabsichtigte (im Folgenden „endgültige Unterrichtung“). Nach der endgültigen Unterrichtung wurde allen Parteien eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt.

(11) Ein unabhängiger Einführer wurde am 9. Januar 2020 von den Dienststellen der Kommission gehört. Am 16. Januar 2020 wurde eine Gruppe chinesischer ausführender Hersteller in Anwesenheit des Anhörungsbeauftragten zur Phase nach der endgültigen Unterrichtung gehört.

(12) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden geprüft und — soweit angezeigt — in dieser Verordnung berücksichtigt.

1.5. **Stichprobenverfahren**

(13) Da keine Stellungnahmen in Bezug auf das Stichprobenverfahren eingingen, wurden die Erwägungsgründe 7 bis 18 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

1.6. **Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum**

(14) Da keine Stellungnahmen zum Untersuchungszeitraum und zum Bezugszeitraum eingingen, wurde Erwägungsgrund 23 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

2. **BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE**

2.1. **Vorbringen zur Warendefinition**

(15) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung wiesen mehrere Parteien auf Unklarheiten in der Beschreibung des TARIC-Codes 8716 90 90 97, also eines der Codes, für die die vorläufigen Maßnahmen galten, hin. Diese Parteien baten die Kommission um Bestätigung, dass sich dieser Code nur auf Räder für den Einsatz im Straßenverkehr beziehe und sich daher nicht auf Räder für Schubkarren und Sackkarren erstrecke.

(16) Die Kommission bestätigte, dass diese Auslegung korrekt ist und dass Räder für Schub- und Sackkarren nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind. Im Interesse der Klarheit passte die Kommission die Beschreibung des betreffenden TARIC-Codes entsprechend an. Am 29. Oktober 2019 veröffentlichte die Kommission darüber hinaus einen Aktenvermerk, mit dem alle interessierten Parteien über diese Anpassung unterrichtet wurden.

(17) Unmittelbar vor der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung beantragte ein unabhängiger Einführer den Ausschluss von Ersatzrädern aus Stahl für Personenkraftwagen mit der Begründung, dass diese nicht dieselben grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften aufwiesen wie alle anderen unter die Warendefinition fallenden Waren. Als Argument führte er an, dass Ersatzräder aus Stahl nicht als normale Räder verwendet werden könnten, da sie in Bezug auf die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt seien. Die Union verfüge zudem nur über eine sehr geringe Produktion von Ersatzrädern aus Stahl für Personenkraftwagen und im Falle des Ersatzmarkts sei diese sogar nicht existent (im Gegensatz zum Erstausrüstungs- oder OEM-Segment, in dem Räder während des Herstellungsprozesses in das Fahrzeug eingebaut würden).

(18) Die Kommission wies den Antrag des unabhängigen Einführers zurück. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ändert nichts an den grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften eines Rades, und der Einführer legte keine anderen Beweise dafür vor, dass solche Ersatzräder andere technische und materielle Eigenschaften aufweisen als alle anderen unter die Warendefinition fallenden Waren. Darüber hinaus bestätigte die Partei selbst, dass diese Radtypen in der Union hergestellt werden und daher mit eingeführten Ersatzrädern aus Stahl im Wettbewerb stehen. Dass diese Räder vom Wirtschaftszweig der Union in einem der beiden Hauptvertriebskanäle angeblich nicht hergestellt und verkauft werden, ist irrelevant, da die Stahlräder auf dem Ersatzmarkt und die im OEM-Segment verkauften Räder dieselben grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften aufweisen.

(19) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung kritisierte eine Partei, dass im Antrag im Hinblick auf die Frage, ob ein Stahlrad Gegenstand der Untersuchung sei oder nicht, auf die Verwendung der Räder, d. h. die Nutzung der Räder im Straßenverkehr, zurückgegriffen werde. Stattdessen schlug die Partei Geschwindigkeit und Last als Unterscheidungsfaktoren vor, um festzustellen, ob ein Stahlrad für die Verwendung auf der Straße ausgelegt und daher Gegenstand der Untersuchung sei. Die Partei vertrat insbesondere die Auffassung, dass nur Räder, die für Fahrten mit über 50 km/h ausgelegt seien, als Straßenräder konzipiert und hergestellt würden. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Partei diesen Einwand erneut vor.

(20) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Warendefinition oder der Gegenstand der Untersuchung selbst durch dieses Vorbringen nicht infrage gestellt wird, sondern dass der Einwand vielmehr einen Vorschlag dafür darstellt, wie man Straßenräder aus Stahl anders beschreiben könnte. Wie in Erwägungsgrund 18 erläutert, ist die Kommission jedoch nicht der Auffassung, dass die Geschwindigkeit ein relevanter Faktor für die Festlegung der Warendefinition ist, sodass der Vorschlag der Partei zurückgewiesen wurde.

(21) Ein ausführender Hersteller beschwerte sich darüber, dass die vorläufige Verordnung weder technische Definitionen für die ausgeschlossenen Waren enthalte noch Verfahren zur Bestätigung des Ausschlusses bestimmter Waren aus dem Geltungsbereich der Maßnahmen durch die Zollbeamten der Union und die Kommissionsdienststellen festlege.

(22) Die Kommission bekräftigte jedoch, dass die technischen Definitionen der ausgeschlossenen Waren und die bereits bestehenden Zollverfahren für die ordnungsgemäße Anwendung und Überwachung der geltenden Antidumpingmaßnahmen ausreichen und dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt zusätzliche Definitionen oder Verfahren in diesem Fall nicht für erforderlich hält. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(23) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung brachte ein unabhängiger Einführer vor, dass Stahlräder für landwirtschaftliche Anhänger oder Sattelanhänger mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder mehr (bis zu 54 Zoll) von der Untersuchung ausgenommen werden sollten, da sie unter anderem in Bezug auf Geschwindigkeit, Tragfähigkeit und Bolzenlöcher andere materielle und technische Eigenschaften hätten als Stahlräder für Lkw-Anhänger oder -Sattelanhänger. Es sei darauf hingewiesen, dass der Klarheit halber in der vorläufigen Verordnung erwähnt war, dass Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen, mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger von den Maßnahmen ausgenommen waren. Dieser Ausschluss schränkte den Gegenstand der Untersuchung zwar ein, änderte jedoch nichts an der Tatsache, dass Räder, die hauptsächlich für Geländezwecke konzipiert sind und verwendet werden, nie unter die Warendefinition fielen, wie bereits in Erwägungsgrund 24 dargelegt.

(24) In der vorläufigen Verordnung waren Räder für Pkw-Anhänger, Wohnwagen, landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen, mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger vorläufig von den Maßnahmen ausgenommen. Einige Parteien waren der Ansicht, dass infolgedessen Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen, mit einem Felgendurchmesser von mehr als 16 Zoll unter die Maßnahmen fallen würden. Die Kommission stellte jedoch klar, dass sie mit diesem Ausschluss nicht beabsichtigt hatte, bestimmte andere geländegängige Räder in die Untersuchung einzubeziehen. So waren Räder, die für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, in der Einleitungsbekanntmachung ausdrücklich von der Warendefinition ausgenommen. Dies entsprach auch der Absicht des Antragstellers. In der allgemein einsehbaren Fassung des Antrags hieß es nämlich, dass geländegängige Räder, d. h. Räder für Geräte, die normalerweise nicht für den Straßenverkehr ausgelegt sind, wie landwirtschaftliche Räder, Räder für Erdbau- und Bergbaumaschinen und Räder für die industrielle Nutzung (z. B. für Gabelstapler oder Krane), von dem Antrag ausgenommen sind. Die Untersuchung ergab keine Gründe, weshalb dieser Ausschluss infrage zu stellen wäre, sodass Stahlräder für landwirtschaftliche Anhänger oder Sattelanhänger unabhängig von ihrem Felgendurchmesser nicht in die Untersuchung einbezogen wurden.

(25) Nach der endgültigen Unterrichtung schlug der EUWA vor, „Räder für die Verwendung in Baufahrzeugen“ in die Liste der ausgenommenen Waren aufzunehmen. Die Kommission hielt diese Ergänzung für unnötig, da diese Räder nie unter die Warendefinition gefallen waren. Der Vorschlag des EUWA wurde daher abgelehnt.

(26) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung brachte ein unabhängiger Einführer vor, dass bestimmte für Winterreifen vorgesehene Räder für Personenkraftwagen von der Untersuchung ausgenommen werden sollten, nämlich Räder, die extra so ausgelegt sind, dass sie bei mehreren Fahrzeugmodellen montiert werden können. Das Unternehmen argumentierte, dass die Unionshersteller sich weigerten, diesen Radtyp herzustellen, und dass diese Räder ressourcenschonende Eigenschaften aufwiesen und einen geringen Anteil des „Aftermarkets“ oder Ersatzmarkts bedienten. Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die Partei ihr Vorbringen.

(27) Die Untersuchung ergab, dass Stahlräder für Winterreifen — einschließlich solcher, die sich bei mehreren Fahrzeugmodellen montieren lassen — dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen wie andere Waren, die unter die für die Untersuchung geltende Warendefinition fallen. Das Rad des unabhängigen Einführers ist ein „universelles“ Pkw-Rad mit einem Mittenzentrierungs-Adapterring. Dieses Merkmal ermöglicht die Verwendung eines Basisrades für verschiedene Mittenlochdurchmesser mithilfe verschiedener Mittenzentrierungsadapter. Das Ergebnis ist dasselbe wie bei einem nicht veränderbaren Mittenloch. Die Ware konkurriert mit Rädern für Winterreifen, die von den Unionsherstellern hergestellt und sowohl auf dem OEM- als auch auf dem Aftermarket vertrieben werden. Daher gab es keine Grundlage dafür, diesen Warentyp von der Untersuchung auszunehmen. Die Kommission wies den Antrag des unabhängigen Einführers daher zurück.

2.2. **Schlussfolgerung**

(28) Unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, die von interessierten Parteien nach der vorläufigen Verordnung eingereicht worden waren, bestätigte die Kommission, dass die Warendefinition in Erwägungsgrund 42 der vorläufigen Verordnung den Gegenstand der Untersuchung angemessen widerspiegelte. Daher wurde die betroffene Ware definiert als für den Einsatz im Straßenverkehr konzipierte Stahlräder, auch mit Zubehör und/oder Reifen, die bestimmt sind für

— Straßenzugmaschinen,

— Kraftfahrzeuge für den Transport von Personen und/oder Waren,

— Kraftfahrzeuge zu besonderen Zwecken (z. B. Feuerwehrwagen, Straßensprengwagen),

— Anhänger oder Sattelanhänger, nicht selbstfahrend, der oben genannten Fahrzeuge

mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 und ex 8716 90 90 (TARIC-Codes 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 und 8716 90 90 97) eingereiht werden (im Folgenden „betroffene Ware“).

Die folgenden Waren wurden ausgenommen:

— Stahlräder für die industrielle Montage von derzeit unter die Unterposition 8701 10 fallenden Einachsschleppern,

— Räder für Straßen-Quads,

— in einem Stück gegossene Radteile in Sternform, aus Stahl,

— Räder für Kraftfahrzeuge, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für Acker- oder Forstschlepper, für Gabelstapler, für Flugzeugschlepper (Pushback Tractors) oder für ihrer Beschaffenheit nach zur Verwendung außerhalb des Straßennetzes bestimmte Muldenkipper (Dumper)),

— Räder für nicht selbstfahrende Pkw-Anhänger und Wohnwagen mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger,

— Räder für Anhänger oder Sattelanhänger, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen).

3. **DUMPING**

3.1. **Vorbemerkungen**

(29) Wie in den Erwägungsgründen 43 bis 48 der vorläufigen Verordnung erläutert, beschloss die Kommission, in Bezug auf einen der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller Artikel 18 der Grundverordnung anzuwenden. Die Kommission war nicht in der Lage, die geprüften Abschlüsse und die Steuererklärungen des ausführenden Herstellers mit den gemeldeten Ausfuhrverkäufen in Einklang zu bringen. Daher stellte die Kommission fest, dass die vorgelegten Informationen unzuverlässig waren, sodass sie gezwungen war, Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung anzuwenden, um die Dumping- und die Schadensspanne des ausführenden Herstellers ermitteln zu können.

(30) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte das betreffende Unternehmen erneut seine Argumente gegen die Anwendung von Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung vor, die es bereits in seiner Antwort auf das an es gerichtete Schreiben vom 19. Juni 2019 zur möglichen Anwendung von Artikel 18 der Grundverordnung und während der Anhörungen im Rahmen der vorläufigen Untersuchung vorgebracht hatte.

(31) Darüber hinaus ersuchte das Unternehmen die Kommission, bei der Berechnung der individuellen Dumping- und Schadensspanne auf Artikel 18 Absatz 3 und nicht auf Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung zurückzugreifen. Es stützte seinen Antrag auf die Behauptung, dass das Unternehmen nach besten Kräften kooperiert habe, und forderte daher, dass die von ihm vorgelegten Informationen nicht vollständig zurückgewiesen werden. Das Unternehmen legte auch alternative Methoden zur Berechnung des Ausfuhrpreises vor, die es der Kommission ermöglichen würden, eine individuelle Dumpingspanne und eine individuelle Schadensspanne für das Unternehmen zu ermitteln.

(32) Konkret schlug das Unternehmen Folgendes vor:

a) mehrere alternative Methoden, die eine Überprüfung der gemeldeten Ausfuhrgeschäfte anhand externer Quellen ermöglichen würden, beispielsweise die Verwendung von Daten der Zollbehörden der Union oder von Aufzeichnungen seiner Kunden in der Union;

b) Verwendung der Preise auf den inländischen „Mehrwertsteuerrechnungen“, die einem unabhängigen Vermittler ausgestellt wurden, als Grundlage für die Berechnung des Ausfuhrpreises.

(33) Darüber hinaus unterstützten drei der sechs unabhängigen Einführer in der Union, die die betroffene Ware von dem Unternehmen beziehen, in ihren Beiträgen den Vorschlag, ihre Einfuhrdaten zu verwenden und auf dieser Grundlage eine individuelle Dumpingspanne für den betreffenden chinesischen ausführenden Hersteller zu berechnen.

(34) In ihrer Antwort wies die Kommission darauf hin, dass ihr keine neuen Fakten zur Kenntnis gebracht wurden, die etwas an der grundlegenden Feststellung geändert hätten, dass die von diesem Hersteller gemeldeten Verkäufe in die Union nicht mit seinen geprüften Abschlüssen und seinen Steuererklärungen in Einklang gebracht werden können, zu der die Kommission anhand der Beweise gelangt war, die bei dem Kontrollbesuch in den Räumlichkeiten des ausführenden Herstellers gesammelt worden waren.

(35) Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass sich der ausführende Hersteller im vorliegenden Fall nicht auf die Bestimmungen des Artikels 18 Absatz 3 der Grundverordnung berufen konnte, da es nicht um die Frage ging, ob die von der Partei übermittelten Informationen nicht in jeder Hinsicht vollkommen waren, sondern vielmehr darum, dass eine grundsätzliche Unsicherheit hinsichtlich der Zuverlässigkeit der der Kommission übermittelten Aufzeichnungen und Informationen bestand. Eine unabhängige Überprüfung dieser Daten durch die Kommission war nicht möglich. Dementsprechend verfügte die Kommission nicht über die erforderlichen Beweise, die es ihr ermöglicht hätten, ihre Berechnungen hinsichtlich der Dumping- und der Schadensspanne des ausführenden

Herstellers abzuschließen. Darüber hinaus würde keine der vorgeschlagenen Alternativen dazu führen, dass die gemeldeten Verkaufszahlen und Kostendaten mit den in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens überprüften offiziellen Unterlagen (geprüfte Abschlüsse und Steuererklärungen) in Einklang gebracht werden könnten. Außerdem wäre mit den vorgeschlagenen Alternativen auch nicht sichergestellt, dass der Kommission die vollständige Liste der von dem betreffenden ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum getätigten Ausfuhrgeschäfte übermittelt wurde. Daher konnte die Kommission nicht sicherstellen, dass die Dumping- oder Schadensspanne hinreichend genau hätte ermittelt werden können, weil sie für den Untersuchungszeitraum nicht über einen vollständigen und überprüfbaren Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften verfügte.

(36) Die von dem Unternehmen übermittelten Informationen wurden somit als unzuverlässig angesehen und blieben dementsprechend nach Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung unberücksichtigt ([5]).

(37) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte das Unternehmen erneut vor, dass sein Ausfuhrpreis, der für die Ermittlung der Dumping- und der Schadensspanne erforderlich sei, auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 31 bis 33 erläuterten alternativen Methoden hätte ermittelt werden können. Darüber hinaus merkte das Unternehmen an, dass der Gerichtshof in der Rechtssache EBMA gegen Giant (China) erläutert habe, dass „sich der Begriff ‚erforderliche Informationen' auf die Informationen im Besitz der interessierten Parteien bezieht, zu deren Vorlage die Unionsorgane diese Parteien auffordern, um die im Rahmen der Antidumpinguntersuchung gebotenen Feststellungen zu treffen" ([6]). In diesem Zusammenhang führte das Unternehmen an, die Kommission habe nie bestimmte zusätzliche Daten angefordert, um bestätigen zu können, dass die Liste der Ausfuhrgeschäfte in die Union vollständig sei.

(38) Die Kommission erinnerte daran, dass das Unternehmen bereits in der spezifischen vorläufigen Unterrichtung darüber unterrichtet worden war, dass die in Erwägungsgrund 37 genannten Daten, insbesondere der vollständige und überprüfbare Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften während des Untersuchungszeitraums, der Kommission nicht zur Verfügung standen. Das Unternehmen konnte nicht nachweisen, dass die Daten vollständig waren, und die Kommission konnte die Daten, wie bereits erläutert, auch nicht überprüfen. Daher ist die Behauptung, die Kommission habe niemals zusätzliche Informationen angefordert, nicht stichhaltig. Angesichts der fallspezifischen Umstände war die Kommission nicht in der Lage, den von diesem Unternehmen übermittelten Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften als korrekt zu bestätigen.

(39) Ferner wiederholte das Unternehmen, dass es während des gesamten Verfahrens nach besten Kräften kooperiert habe, und erinnerte unter Bezugnahme auf eine frühere Untersuchung ([7]) daran, dass es gängige Praxis der Kommission sei, im Rahmen des Möglichen die unternehmensspezifischen Angaben heranzuziehen.

(40) Die Kommission erinnerte daran, dass die besonderen Umstände jeder Untersuchung jeweils für sich betrachtet werden sollten. Im vorliegenden Fall war das Hauptproblem der Kommission die grundsätzliche Unzuverlässigkeit der Aufzeichnungen des Unternehmens — und als Grundsatzproblem konnte diese Unzuverlässigkeit nicht dadurch beseitigt werden, dass an den von dem Unternehmen vorgelegten Informationen Korrekturen vorgenommen wurden. Da die Aufzeichnungen des Unternehmens nicht überprüft werden konnten, konnte die Kommission auch nicht mit der erforderlichen Gewissheit feststellen, ob der Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften (einschließlich der ausgeführten Waren, Mengen und der entsprechenden Werte) korrekt und vollständig war. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission auch fest, dass ein auf anderen Wegen — beispielsweise mithilfe von Daten von Einführern oder aus Ausfuhrstatistiken — eingeholter und bestätigter Datensatz zu den Ausfuhrpreisen nicht mit den geprüften Abschlüssen des Unternehmens in Einklang gebracht werden könnte, was ebenfalls darauf hindeutet, dass die Daten nicht zuverlässig waren.

(41) Darüber hinaus wandte das Unternehmen ein, der Kommission sei ein Rechtsfehler unterlaufen, als sie Artikel 18 der Grundverordnung auf die Ermittlung des Normalwerts angewandt habe, denn es seien ja nur die Informationen über den Ausfuhrpreis als nicht zuverlässig angesehen worden. In diesem Zusammenhang brachte das Unternehmen erneut vor, dass im Bericht des Panels im Streitfall DS 337 (EG — Lachs (Norwegen)) ([8]) auf Anhang II des WTO-Antidumpingübereinkommens Bezug genommen werde, wonach „bei den Feststellungen … alle überprüfbaren Informationen berücksichtigt werden [sollen], die fristgerecht und so vorgelegt werden, dass sie ohne ungebührliche Schwierigkeiten für die Untersuchung verwendet werden können, und die gegebenenfalls auf dem von den Behörden gewünschten Datenträger oder in dem von ihnen gewünschten Datenformat übermittelt werden".

([5]) Rechtssache T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, Rn. 120-121.
([6]) Rechtssache C-61/16 P, EBMA/Giant (China), ECLI:EU:C:2017:968, Rn. 57.
([7]) Verordnung (EG) Nr. 950/2001 des Rates (ABl. L 134 vom 17.5.2001), Erwägungsgründe 43-44.
([8]) Panelbericht, EG — Lachs (Norwegen), Rn. 7.354-7.355.

(42) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Ermittlung des Normalwerts ungeachtet der Bestimmungen des Anhangs II des WTO-Antidumpingübereinkommens im vorliegenden Fall keine Auswirkungen gehabt hätte. Die Informationen, die das Unternehmen vorgelegt hatte, waren für die Ermittlung seiner individuellen Dumpingspanne übermittelt worden. Die Kommission stellte fest, dass die Informationen für die Ermittlung des Ausfuhrpreises, der für die Ermittlung der Dumpingspanne von grundlegender Bedeutung ist, nicht zuverlässig waren, da sie nicht überprüft werden konnten. Die Mängel waren dergestalt, dass keine der zur Ermittlung des Ausfuhrpreises vorgelegten Informationen herangezogen werden konnte. In einem solchen Fall wäre eine Ermittlung des Normalwerts überflüssig, da ohne den Ausfuhrpreis keine Dumpingspanne ermittelt werden könnte.

(43) Schließlich beanstandete das Unternehmen, die Kommission habe seine Verteidigungsrechte verletzt, indem sie die Ermittlung des Normalwerts nicht offengelegt habe. In diesem Zusammenhang beantragte das Unternehmen auch eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten, die am 16. Januar 2020 stattfand.

(44) Wie in Erwägungsgrund 42 dargelegt, wurde der Normalwert für das Unternehmen im vorliegenden Fall nicht ermittelt. Daher war die Kommission der Auffassung, dass sie es nicht versäumt hat, ihr vorliegende Informationen offenzulegen. Darüber hinaus unterrichtete die Kommission das Unternehmen auf ein früheres Ersuchen um Unterrichtung über die Ermittlung des Normalwerts hin über alle Elemente, die sie bei der Ermittlung des Normalwerts verwendet hätte.

(45) In der Anhörung vom 16. Januar 2020 vertrat der Anhörungsbeauftragte die Ansicht, dass die Kommission die Verteidigungsrechte des Unternehmens durch die Nichtoffenlegung der Berechnung des Normalwerts nicht verletzt habe.

(46) Daher bestätigte die Kommission die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 43 bis 48 der vorläufigen Verordnung und hielt an ihrer Entscheidung fest, Artikel 18 Absatz 1 Unterabsatz 1 auf das betreffende Unternehmen anzuwenden. Da sich die Ausfuhrverkäufe des Unternehmens nicht überprüfen ließen, konnte die Kommission die genauen Warentypen, die im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführt wurden, nicht ermitteln. In Ermangelung dieser Informationen hielt es die Kommission daher für angemessen, dass die dem Unternehmen zugewiesene Spanne der residualen Spanne entspricht. Die Kommission wies ferner darauf hin, dass das Unternehmen gemäß Artikel 11 Absatz 8 der Grundverordnung die Erstattung der erhobenen Zölle beantragen kann, wenn es zu einem späteren Zeitpunkt nachweisen kann, dass seine Ausfuhrdaten nachprüfbar sind.

3.2. **Normalwert**

(47) Da zur Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung, zur Wahl des repräsentativen Landes, zu den Produktionsfaktoren und Vergleichswerten, die zur Berechnung der unverzerrten Kosten herangezogen wurden, und zur Berechnung des Normalwerts keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission die Erwägungsgründe 49 bis 178 der vorläufigen Verordnung.

3.3. **Ausfuhrpreis**

(48) Da keine Stellungnahmen zur Ermittlung des Ausfuhrpreises eingingen, wurde Erwägungsgrund 179 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.4. **Vergleich und Dumpingspannen**

(49) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung stellte ein unabhängiger Einführer in der Union das Vorliegen von Dumping bei der betroffenen Ware generell beziehungsweise zumindest bei Stahlrädern für Personenkraftwagen infrage.

(50) Bei diesen Stellungnahmen handelte es sich um bloße Erklärungen ohne weitere Nachweise, die die vorläufigen Feststellungen der Kommission zum Normalwert, zum Ausfuhrpreis und zum diesbezüglichen Vergleich nicht entkräfteten. Der einzige in der Stichprobe verbliebene ausführende Hersteller, der tatsächlich eine vollständige Berechnung der Dumpingspanne erhalten hat, zog diese Feststellungen und Berechnungen nicht in Zweifel. Dieses Unternehmen führte auch Stahlräder für Personenkraftwagen in die Union aus. Es wurden erhebliche Dumpingspannen sowohl bei Stahlrädern für Personenkraftwagen als auch bei Stahlrädern für Nutzfahrzeuge festgestellt.

(51) Da keine Stellungnahmen zur Berechnungsmethode für die residuale Dumpingspanne eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 184 bis 185 der vorläufigen Verordnung.

(52) Da außerdem keine Stellungnahmen zum Vergleich und zu den Dumpingspannen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 180 bis 183 und 186 bis 187 der vorläufigen Verordnung.

4. **SCHÄDIGUNG**

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

(53) Da nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung keine Stellungnahmen zu dem diesbezüglichen Abschnitt eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 188 bis 189 jener Verordnung.

4.2. **Unionsmarkt und Unionsverbrauch**

(54) Ein unabhängiger Einführer brachte vor, die Kommission habe in Erwägungsgrund 190 der vorläufigen Verordnung falsche Schlussfolgerungen gezogen; er war der Meinung, dass Räder für Personenkraftwagen und Räder für Nutzfahrzeuge nicht zusammen in einer Untersuchung betrachtet werden sollten. Nach Ansicht dieser interessierten Partei wird bei den Rädern von Nutzfahrzeugen erhebliches Dumping praktiziert, während dies bei Rädern für Personenkraftwagen nicht der Fall sei. Nach der endgültigen Unterrichtung beharrte derselbe Einführer darauf, dass Räder für Personenkraftwagen und Räder für Nutzfahrzeuge nicht zusammen in einer einzigen Untersuchung betrachtet werden sollten, und zwar weil Räder für Personenkraftwagen in Kilogramm ausgedrückt weniger als 1 % des gesamten Unionsverbrauchs ausmachen würden.

(55) Die Kommission war jedoch der Auffassung, dass Räder für Personenkraftwagen und solche für Nutzfahrzeuge dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen und lediglich unterschiedliche Typen der betroffenen Ware darstellen. Diese Untersuchung betraf somit nur eine einzige Ware. Die bei verschiedenen Typen der betroffenen Ware möglicherweise bestehenden Unterschiede in der Größenordnung des Dumpings waren für die Bewertung des Gegenstands der Untersuchung, d. h. für die Definition der betroffenen Ware, in keiner Weise relevant. In jedem Fall stellte die Kommission bei allen untersuchten Warentypen ein erhebliches Dumping fest. Selbst wenn dieses Element eine relevante Tatsache wäre, die zu berücksichtigen wäre, was nicht der Fall ist, wäre das Vorbringen daher sachlich unzutreffend. Es sei daran erinnert, dass aus den Feststellungen in den Erwägungsgründen 190 bis 192 der vorläufigen Verordnung hervorgeht, dass China wie auch die Unionshersteller in ähnlicher Weise sowohl im Bereich der Pkw-Räder als auch im Bereich der Nutzfahrzeug-Räder tätig sind, wobei beide Bereiche einen erheblichen Anteil an den Ausfuhren aus dem betroffenen Land in die Union und an den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union ausmachen. In Verkaufsstückzahlen ausgedrückt entfallen in der Union rund 65 % der Verkäufe auf Pkw-Räder. Gedumpte Einfuhren können sich unabhängig vom Warentyp oder den Vertriebskanälen negativ auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(56) Da keine anderen Stellungnahmen zum Unionsmarkt und zum Unionsverbrauch eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 190 bis 195 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

4.3. **Einfuhren aus dem betroffenen Land**

(57) Da keine Stellungnahmen zu diesem Abschnitt eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 196 bis 204 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

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

4.4.1. *Allgemeine Bemerkungen*

(58) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 205 bis 209 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

4.4.2. *Makroökonomische Indikatoren*

(59) Da keine Stellungnahmen zu den makroökonomischen Indikatoren eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 210 bis 218 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

4.4.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

(60) Da keine Stellungnahmen zu den mikroökonomischen Indikatoren eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 219 bis 230 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

4.4.4. *Schlussfolgerung zur Schädigung*

(61) Da keine Stellungnahmen zu der Schlussfolgerung zur Schädigung eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 231 bis 234 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

5. **SCHADENSURSACHE**

5.1. **Auswirkungen der gedumpten Einfuhren**

(62) Im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union aufgrund der gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land Verkaufsmengen und Marktanteile einbüßte und dass diese Einfuhren die Verkaufspreise der Unionshersteller unterboten. Außerdem gab es im vorläufigen Stadium Beweise dafür, dass diese gedumpten Preise im Untersuchungszeitraum Preiserhöhungen verhinderten. Die letztgenannten Feststellungen spiegeln sich in Tabelle 8 der vorläufigen Verordnung wider, aus der hervorgeht, dass die Preise der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union in der Union bereits 2017 weniger stark anstiegen als seine Herstellkosten, während die Unionshersteller im Untersuchungszeitraum gezwungen waren, unter ihren Herstellkosten zu verkaufen. Diese Feststellungen bestätigten sich im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung.

(63) Nach der endgültigen Unterrichtung und während einer Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten wandte eine chinesische Gruppe ein, dass der Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union nicht in vollem Umfang den Einfuhren aus der VR China zugerechnet werden dürfe, da der Anstieg des chinesischen Marktanteils im Bezugszeitraum geringer gewesen sei als der Rückgang des Marktanteils der Unionshersteller in diesem Zeitraum ([9]). Dieselbe Gruppe erklärte darüber hinaus, dass die chinesischen Einfuhrpreise im Bezugszeitraum zwar um 7 % gesunken seien, dass die Kommission aber nicht dargelegt habe, inwiefern sich der niedrige Marktanteil der Einfuhren aus der VR China negativ auf den Unionsmarkt ausgewirkt habe, der von den Unionsherstellern dominiert worden sei.

(64) Die Kommission wies darauf hin, dass es nicht erforderlich ist, die gesamte festgestellte Schädigung den Einfuhren der betroffenen Ware zuzurechnen; bei der Zurechnungsprüfung wird vielmehr untersucht, ob die Einfuhren der betroffenen Ware eine Ursache für die festgestellte Schädigung darstellen, was im vorliegenden Fall von keiner interessierten Partei bestritten wird. Wie in den Erwägungsgründen 239 bis 252 der vorläufigen Verordnung erläutert, unterminierte der von den gedumpten Einfuhren aus der VR China ausgehende Preisdruck die Verkaufsmengen und -preise des Wirtschaftszweigs der Union im gesamten Bezugszeitraum, erwies sich jedoch als besonders schädigend im Jahr 2017 und im Untersuchungszeitraum, als die Kosten stiegen. Dieser Druck hatte erhebliche Produktions-, Umsatz- und Rentabilitätsrückgänge im Untersuchungszeitraum zur Folge. Durch die anderen untersuchten Faktoren wurde der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht abgeschwächt, und zwar weder durch die einzelnen Faktoren, noch durch alle zusammengenommen.

(65) Da keine weiteren Stellungnahmen dazu eingingen, dass die festgestellte Schädigung den Einfuhren der betroffenen Ware zugerechnet wird, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 236 bis 238 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

5.2. **Auswirkungen anderer Faktoren**

(66) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung hinterfragte ein unabhängiger Einführer, weshalb die Untersuchung nicht gegen die Türkei eingeleitet worden war. Laut diesem Unternehmen wurden gemäß den Tabellen 4 und 12 der vorläufigen Verordnung im Untersuchungszeitraum mehr Stahlräder aus der Türkei eingeführt als aus der VR China, und dies zu ähnlichen Einfuhrpreisen.

(67) Die Kommission wies zunächst darauf hin, dass die Untersuchung gegen das Land eingeleitet wurde, für das zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens hinreichende Beweise für schädigendes Dumping vorgelegt wurden. Der Antrag enthielt zudem sogar Beweise dafür, dass die Preise der Einfuhren aus der Türkei hoch genug waren, um den Wirtschaftszweig der Union nicht zu schädigen. Außerdem untersuchte die Kommission, wie in Erwägungsgrund 241 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Entwicklung der Einfuhrmengen und -preise sowohl für die Einfuhren aus der VR China als auch für die aus der Türkei über den gesamten Bezugszeitraum. Auf der Grundlage der im Dossier enthaltenen Beweise kam die Kommission zu dem Schluss, dass die türkischen Preise im Durchschnitt rund 25 % über den chinesischen Preisen lagen.

([9]) Tabelle 3 der vorläufigen Verordnung ist zu entnehmen, dass der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China am Unionsmarkt von 2,6 % im Jahr 2015 auf 5,3 % im Untersuchungszeitraum stieg. Aus Tabelle 6 der vorläufigen Verordnung geht hervor, dass der Marktanteil der Unionshersteller am Unionsmarkt von 84,9 % im Jahr 2015 auf 79,8 % im Untersuchungszeitraum zurückging.

(68) Nach der endgültigen Unterrichtung wies eine chinesische Gruppe darauf hin, dass die Einfuhrmengen aus der Türkei höher gewesen seien als die Einfuhrmengen aus der VR China. Sie fügte hinzu, dass die türkischen Einfuhrpreise im Gegensatz zu den chinesischen Einfuhrpreisen zwischen 2017 und dem Untersuchungszeitraum gesunken seien, und behauptete, die Kommission habe es versäumt, die Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Schädigung der Unionshersteller zu analysieren. Die Partei wiederholte diese Punkte in einer Anhörung mit dem Anhörungsbeauftragten, bei der sie auch anführte, dass der Marktanteil der Einfuhren aus der Türkei (9,6 %) im Untersuchungszeitraum im Vergleich zu dem der Einfuhren aus der VR China (5,3 %) bedeutend gewesen sei, und wies darüber hinaus auf den Marktanteil anderer Einfuhren (5,2 %) hin.

(69) Die Kommission wiederholte, dass die Eurostat-Daten kein genaues Bild des Preisniveaus der Einfuhren widerspiegelten, merkte aber auch an, dass aus den Tabellen 4 und 12 der vorläufigen Verordnung hervorging, dass die durchschnittlichen chinesischen Einfuhrpreise je Kilogramm in jedem Jahr des Bezugszeitraums und im Untersuchungszeitraum unter den türkischen Einfuhrpreisen und weit unter den Preisen der Einfuhren aus anderen Ländern lagen. Der Unterschied bei der Entwicklung der chinesischen Einfuhrpreise und der türkischen Einfuhrpreise ist gering und als irrelevant anzusehen, auch angesichts der in Erwägungsgrund 200 der vorläufigen Verordnung hervorgehobenen Mängel der Eurostat-Daten und der in Erwägungsgrund 241 der vorläufigen Verordnung zusammengefassten unbestrittenen Feststellungen, auf die bereits in Erwägungsgrund 67 hingewiesen wurde. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die türkischen Einfuhrpreise die Feststellung, dass die Unionshersteller durch die Stahlradeinfuhren aus der VR China eine Schädigung erlitten, nicht entkräften.

(70) Da keine weiteren Stellungnahmen dazu eingingen, dass die festgestellte Schädigung den Einfuhren der betroffenen Ware zugerechnet wird, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 239 bis 250 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

5.3. **Schlussfolgerung zur Schadensursache**

(71) Aus den oben dargelegten Gründen kam die Kommission zu dem Schluss, dass keiner der anderen geprüften Faktoren nennenswerte Auswirkungen im Hinblick auf die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union haben konnte. Zudem wirkte sich keiner der Faktoren — weder getrennt noch gemeinsam betrachtet — dahin gehend aus, dass der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufgehoben oder bedeutungslos geworden wäre, womit die Schlussfolgerung in Erwägungsgrund 252 der vorläufigen Verordnung bestätigt wird.

6. **UNIONSINTERESSE**

6.1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(72) Da zum Interesse des Wirtschaftszweigs der Union keine Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 254 bis 255 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

6.2. **Interesse der unabhängigen Einführer und der Verwender**

(73) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung brachte ein Einführer vor, die Maßnahmen hätten verheerende Auswirkungen auf seine Geschäftstätigkeit. Ein anderer Einführer wies darauf hin, dass die Untersuchung unzumutbare negative Auswirkungen auf seine Einfuhrtätigkeit, die Verbraucher und die Umwelt haben würde, erläuterte oder quantifizierte diese Auswirkungen jedoch nicht. Keine der Parteien untermauerte ihr Vorbringen mit Beweisen. Die Kommission war der Auffassung, dass sie in Ermangelung von Beweisen nicht zu dem Schluss gelangen konnte, dass die angeblichen negativen Auswirkungen schwerer wiegen würden als die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Stahlradmarkt der Union. Die Untersuchung hatte zudem nämlich ergeben, dass die betroffene Ware in ausreichendem Maße aus anderen Quellen angeboten wurde, sodass weiterhin für ein ausreichendes Angebot zu fairen Marktpreisen gesorgt ist.

(74) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung meldete sich keine Partei, die die Interessen der Verwender vertrat, und es gingen auch keine Stellungnahmen von solchen Parteien ein.

(75) Da keine weiteren Stellungnahmen zum Interesse der unabhängigen Einführer und der Verwender eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 256 bis 259 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt.

6.3. **Schlussfolgerung zum Unionsinteresse**

(76) Aufgrund dieser Sachlage und da keine Stellungnahmen eingingen, wurden die in Erwägungsgrund 260 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt.

7. **ENDGÜLTIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN**

7.1. **Schadensbeseitigungsschwelle**

(77) Nach Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Grundverordnung bewertete die Kommission die Entwicklung der Einfuhrmengen im Vorunterrichtungszeitraum (siehe Erwägungsgrund 4), um der zusätzlichen Schädigung Rechnung zu tragen, die sich ergeben würde, falls in diesem Zeitraum ein weiterer erheblicher Anstieg der Einfuhren, die Gegenstand der Untersuchung sind, eintreten würde. Den Daten von Eurostat sowie der Datenbank zu Artikel 14 Absatz 6 und der Datenbank Surveillance 2 zufolge ergab ein Vergleich der Einfuhrmengen der betroffenen Ware im Untersuchungszeitraum mit denen des Vorunterrichtungszeitraums keinen weiteren erheblichen Anstieg der Einfuhren. Daher waren die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Schadensspanne nach Artikel 9 Absatz 4 der Grundverordnung nicht erfüllt, und es wurde keine Berichtigung der Schadensspanne vorgenommen.

(78) Aufgrund dieser Sachlage und da keine Stellungnahmen zur Schadensbeseitigungsschwelle eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 262 bis 269 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

7.2. **Endgültige Maßnahmen**

(79) In Anbetracht der Schlussfolgerungen zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten endgültige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpten Einfuhren der betroffenen Ware zu verhindern.

(80) Endgültige Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der VR China sollten im Einklang mit der Regel des niedrigeren Zolls nach Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Grundverordnung eingeführt werden.

(81) Auf dieser Grundlage sollten folgende endgültige Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Andere mitarbeitende Unternehmen	69,4	50,3	50,3
Alle übrigen Unternehmen	80,1	66,4	66,4

(82) Die in dieser Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung ermittelt. Mithin spiegeln sie die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, im verfügenden Teil dieser Verordnung nicht ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen" geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.

(83) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später umfirmiert. Der Antrag ist an die Kommission ([10]) zu richten. Er muss alle relevanten Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung über diese Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

([10]) Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, Rue de la Loi 170, 1040 Brüssel, Belgien.

(84) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Antidumpingzoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen" geltende Antidumpingzoll erhoben werden.

(85) 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 sollten die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 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 Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.

(86) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, insbesondere 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 eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Bei einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

(87) Damit die ordnungsgemäße Einziehung der Antidumpingzölle gewährleistet ist, sollte der Antidumpingzoll für alle übrigen Unternehmen nicht nur für die an dieser Untersuchung nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für die Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.

(88) Statistiken zu Stahlrädern sind häufig auf Stückzahlen bezogen. In der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates ([11]) ist jedoch keine solche zusätzliche Einheit für Stahlräder vorgesehen. Es muss daher dafür gesorgt werden, dass bei Einfuhren der betroffenen Ware nicht nur das Gewicht in Kilogramm oder Tonnen in der Anmeldung zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr angegeben wird, sondern auch die Stückzahl. Genauer gesagt sollte die Stückzahl angegeben werden bei den TARIC-Codes 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 und 8716 90 90 97.

7.3. **Endgültige Vereinnahmung der vorläufigen Zölle**

(89) Angesichts der festgestellten Dumpingspannen und des Ausmaßes der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union sollten die Sicherheitsleistungen für den mit der vorläufigen Verordnung eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll endgültig vereinnahmt werden.

8. **VERPFLICHTUNGSANGEBOT**

(90) In seinem Beitrag nach der vorläufigen Unterrichtung bekundete einer der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller seine Bereitschaft, eine Preisverpflichtung anzubieten. Allerdings fehlte dem vorläufigen Angebot des Unternehmens das wichtigste Element der Verpflichtung, nämlich die Höhe des Mindesteinfuhrpreises. Deshalb konnte die Kommission diesem Antrag nicht stattgeben.

9. **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

(91) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) 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.

(92) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzten Ausschusses —

([11]) Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Es wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt auf die Einfuhren von für den Einsatz im Straßenverkehr konzipierten Stahlrädern, auch mit Zubehör und/oder Reifen, die bestimmt sind für

— Straßenzugmaschinen,

— Kraftfahrzeuge für den Transport von Personen und/oder Waren,

— Kraftfahrzeuge zu besonderen Zwecken (z. B. Feuerwehrwagen, Straßensprengwagen),

— Anhänger oder Sattelanhänger, nicht selbstfahrend, der oben genannten Fahrzeuge

mit Ursprung in der Volksrepublik China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 und ex 8716 90 90 (TARIC-Codes 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 und 8716 90 90 97) eingereiht werden (im Folgenden „betroffene Ware").

Die folgenden Waren sind ausgenommen:

— Stahlräder für die industrielle Montage von derzeit unter die Unterposition 8701 10 fallenden Einachsschleppern,

— Räder für Straßen-Quads,

— in einem Stück gegossene Radteile in Sternform, aus Stahl,

— Räder für Kraftfahrzeuge, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für Acker- oder Forstschlepper, für Gabelstapler, für Flugzeugschlepper (Pushback Tractors) oder für ihrer Beschaffenheit nach zur Verwendung außerhalb des Straßennetzes bestimmte Muldenkipper (Dumper)),

— Räder für nicht selbstfahrende Pkw-Anhänger und Wohnwagen mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger,

— Räder für Anhänger oder Sattelanhänger, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen).

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

Unternehmen	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)	TARIC-Zusatzcode
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C510
Im Anhang aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	50,3	Siehe Anhang
Alle übrigen Unternehmen	66,4	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 genannten Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und die wie folgt lautet: *„Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Stückzahl] [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."* Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

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

Artikel 2

Die Sicherheitsleistungen für den mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1693 eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll werden endgültig vereinnahmt.

Artikel 3

Legt ein Hersteller aus der Volksrepublik China der Kommission ausreichende Belege dafür vor, dass

i) er die in Artikel 1 Absatz 1 beschriebenen Waren mit Ursprung in der Volksrepublik China im Untersuchungszeitraum (1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018) nicht ausgeführt hat,

ii) er nicht mit einem Ausführer oder Hersteller verbunden ist, für den die mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen gelten, und

iii) er die betroffenen Waren 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,

so kann die Kommission den Anhang dahin gehend ändern, dass diesem Hersteller der Zollsatz zugewiesen wird, der für nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Hersteller gilt, d. h. 50,3 %.

Artikel 4

Bei Vorlage einer Anmeldung zur Überführung der in Artikel 1 genannten Waren in den zollrechtlich freien Verkehr ist im entsprechenden Feld der Anmeldung die Stückzahl der eingeführten Waren einzutragen.

Artikel 5

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 3. März 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende ausführende Hersteller in der VR China

Name	TARIC-Zusatzcode
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (auch bezeichnet als „Dongfeng Automotive Wheel Co., Ltd“)	C511
Hangzhou Forlong Impex Co., Ltd	C512
Hangzhou Xingjie Auto Parts Manufacturing Co., Ltd	C513
Jiaxing Henko Auto Spare Parts Co., Ltd	C514
Jining Junda Machinery Manufacturing Co., Ltd	C515
Nantong Tuenz Corporate Co., Ltd	C516
Ningbo Luxiang Autoparts Manufacturing Co., Ltd	C517
Shandong Zhengshang Wheel Technology Co., Ltd	C518
Shandong Zhengyu Wheel Group Co., Ltd	C519
Xiamen Sunrise Group Co., Ltd	C520
Yantai Leeway Electromechanical Equipment Co., Ltd	C521
Yongkang Yuefei Wheel Co., Ltd	C522
Zhejiang Jingu Co., Ltd	C523
Zhejiang Fengchi Mechanical Co., Ltd	C524
Zhengxing Wheel Group Co., Ltd	C525
Zhenjiang R&D Auto Parts Co., Ltd	C526