VERORDNUNGEN

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

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]), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Vorläufige Maßnahmen

(1) Am 4. Mai 2018 verabschiedete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) die Verordnung (EU) 2018/683 der Kommission ([2]) (im Folgenden „vorläufige Verordnung“) zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren in die Europäische Union (im Folgenden „Union“) 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 (im Folgenden „betroffene Ware“) mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“).

(2) Die Untersuchung war von der Kommission am 11. August 2017 mit der Veröffentlichung einer Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* eingeleitet worden, und zwar auf einen Antrag hin, der am 30. Juni 2017 vom Bündnis gegen unfaire Reifeneinfuhren (im Folgenden „Antragsteller“) im Namen von Herstellern eingereicht wurde, auf die mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion von neuen und runderneuerten Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren entfallen.

(3) Die Kommission veranlasste mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 ([3]), dass die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China zollamtlich erfasst werden. Die zollamtliche Erfassung der Einfuhren endete mit Inkrafttreten der vorläufigen Maßnahmen am 8. Mai 2018.

1.2. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

(4) Wie in Erwägungsgrund 10 der vorläufigen Verordnung erwähnt, betraf die Dumping- und Schadensuntersuchung den Zeitraum vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“) und die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.3. Weiteres Verfahren

(5) Nach der Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls gaben der Antragsteller, die chinesische Handelskammer für Importeure und Exporteure von Metallen, Mineralien und Chemikalien (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters, im Folgenden „CCCMC“), der chinesische Verband der Kautschukindustrie (China Rubber Industry Association, im Folgenden „CRIA“), fünf chinesische ausführende Hersteller, fünf unabhängige Einführer, ein Einführerverband aus der Union (Association Française des Importateurs de Pneumatiques, im Folgenden „AFIP“) und ein Zulieferer aus der Union (im Folgenden „Kraiburg“) schriftliche Stellungnahmen zu den vorläufigen Feststellungen ab.

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

([2]) Verordnung (EU) 2018/683 der Kommission vom 4. Mai 2018 zur Einführung eines vorläufigen 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 und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 116 vom 7.5.2018, S. 8).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 der Kommission vom 1. Februar 2018 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren neuer und runderneuerter Reifen von der für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 30 vom 2.2.2018, S. 12.).

(6) Eine interessierte Partei, Hämmerling The Tyre Company GmbH (im Folgenden „Hämmerling"), gab am 2. Juli 2018, d. h. deutlich nach Ablauf der Frist zur Abgabe von Stellungnahmen zur vorläufigen Unterrichtung, eine zusätzliche Stellungnahme zu den vorläufigen Feststellungen ab. Die Kommission hat sich zu diesen wie zu weiteren Stellungnahmen zum Dokument zur allgemeinen Unterrichtung in der endgültigen Phase der Untersuchung geäußert.

(7) Interessierte Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, erhielten Gelegenheit zur Anhörung. Es fanden Anhörungen mit den folgenden Parteien statt: allen in die Stichprobe einbezogenen Herstellern — der Aeolus-Gruppe ([4]), Pirelli Tyre Co., Ltd (im Folgenden „Pirelli") und dem verbundenen Einführer Prometeon Tyre Group S.r.l. (im Folgenden „Prometeon"), der Giti-Gruppe ([5]), der Hankook-Gruppe ([6]) und der Xingyuan-Gruppe ([7]) —, zwei unabhängigen Einführern und Unionsherstellern, Verbänden und Unionslieferanten von Laufstreifen und Reparaturmaterialien, die die Maßnahmen unterstützen.

(8) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden von der Kommission berücksichtigt und geprüft und die vorläufigen Feststellungen gegebenenfalls entsprechend geändert.

(9) Die Kommission holte weiter alle Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen benötigte, und prüfte sie. Zur Überprüfung derjenigen Fragebogenantworten, die im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung nicht überprüft worden waren, wurden bei den folgenden Parteien Kontrollbesuche vor Ort durchgeführt:

a) Unabhängige Einführer in der Union:

— Heuver Bandengroothandel B.V, Niederlande (im Folgenden „Heuver")

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Deutschland

b) Verbundene Einführer in der Union:

— Hankook Tire Italia S.r.l.

— Hankook España S.A.

— Prometeon Tyre Group S.r.l.

— Prometeon Tyre Group España y Portugal, S.L.U.

— Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH

— Prometeon Tyre Deutschland GmbH

(10) Nach der endgültigen Unterrichtung wurde in den Betrieben von Roline N.V., einem Unionshersteller in den Niederlanden, ein Kontrollbesuch durchgeführt.

(11) Die Kommission unterrichtete alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren bestimmter Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren einzuführen und die Sicherheitsleistungen für den vorläufigen Zoll endgültig zu vereinnahmen beabsichtigte (im Folgenden „endgültige Unterrichtung").

(12) Allen interessierten Parteien wurde eine Frist eingeräumt, in der sie zu der endgültigen Unterrichtung Stellung nehmen konnten. Der Antragsteller, die ausführenden Hersteller in der VR China (die Aeolus-Gruppe, die Giti-Gruppe, die Hankook-Gruppe, Pirelli und der mit ihm verbundene Einführer Prometeon), Industrieverbände (der CRIA, die CCCMC, die Verbände „Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici", „Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus", „Bipaver", „Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk", „Czech Retread Tire Manufacturers Association" sowie „Retread Manufacturing Association"), Einführer (Hämmerling und Kirkby Tyres Ltd), ein Runderneuerer (Rula-BRW) sowie Rohstofflieferanten für die Runderneuerungsbranche (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) reichten schriftliche Stellungnahmen ein.

(13) Nach der endgültigen Unterrichtung fanden mit dem CRIA und der CCCMC, der Aeolus-Gruppe, der Giti-Gruppe, Prometeon, dem Antragsteller und Bipaver Anhörungen statt.

([4]) Die Aeolus-Gruppe besteht aus Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. und Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Das Unternehmen hieß zuvor Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd., bis es am 13. August 2018 seinen Namen änderte.

([5]) Die Giti-Gruppe besteht aus Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd und einem verbundenen Ausführer in Singapur.

([6]) Die Hankook-Gruppe besteht aus Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu) und einem verbundenen Ausführer in Seoul, Südkorea.

([7]) Die Xingyuan-Gruppe besteht aus Xingyuan Tire Group Ltd, Co. und Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

(14) Der Anhörungsbeauftragte organisierte am 16. August 2018 auf Antrag der Hankook-Gruppe und am 29. August 2018 auf Ersuchen von Hämmerling Anhörungen.

(15) Am 10. September 2018 legte die Kommission allen interessierten Parteien ein zusätzliches Dokument zur endgültigen Unterrichtung vor, das sich auf die spezifische Frage der Höhe des Zielgewinns für Klasse 3 beschränkte.

(16) Allen interessierten Parteien wurde eine Frist von drei Tagen eingeräumt, in der sie zu dem zusätzlichen Dokument zur endgültigen Unterrichtung Stellung nehmen konnten. Der Antragsteller, die ausführenden Hersteller in der VR China (die Aeolus-Gruppe, die Giti-Gruppe, Pirelli und der mit ihm verbundene Einführer Prometeon, Xingyuan), Industrieverbände (der CRIA, die CCCMC, die Verbände „Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici", „Bipaver", „Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk", „Czech Retread Tire Manufacturers Association", „ITMA Europe" sowie „Retread Manufacturing Association"), Einführer (Hämmerling, Heuver und Kirkby Tyres Ltd), ein Runderneuerer (Rula-BRW), ein Verwenderverband (Lithuanian National Road Carriers' Association LINAVA) sowie ein Rohstofflieferant für die Runderneuerungsbranche (Kraiburg) reichten schriftliche Stellungnahmen ein.

(17) Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung fand am 14. September 2018 eine Anhörung mit Prometeon statt.

(18) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden geprüft und — soweit angezeigt — berücksichtigt.

1.4. **Berichtigung**

(19) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung wies Pirelli darauf hin, dass Pirelli Tyre Co., Ltd keine Tochtergesellschaft der Aeolus-Gruppe sei, wie in Erwägungsgrund 119 der vorläufigen Verordnung fälschlicherweise angegeben. Pirelli erklärte, dass Pirelli Tyre Co., Ltd ein von Aeolus Tyre Co., Ltd und der Aeolus-Gruppe unabhängiges Unternehmen sei.

(20) Die Kommission gestand ihren Fehler ein und veröffentlichte am 10. Juli 2018 eine Berichtigung. ([8])

(21) Was den Verweis auf die Aeolus-Gruppe anbelangt, wies die Kommission darauf hin, dass Unternehmen oder Gruppen verbundener Unternehmen Gegenstand ihrer Untersuchung sind. Die Beziehung zwischen ausführenden Herstellern wird nach Artikel 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission ([9]) analysiert. Im Kontext der vorliegenden Untersuchung gelten Pirelli Tyre Co., Ltd und Aeolus Tyre Co., Ltd als verbunden, da beide im Untersuchungszeitraum einen gemeinsamen Gesellschafter hatten, und zwar China National Tire & Rubber Co., Ltd (im Folgenden „CNRC"). Die Verwendung der Kurzform „Aeolus-Gruppe" wurde in der vorläufigen Verordnung nur zur Vereinfachung der Bezugnahme auf die verbundenen Unternehmen verwendet. Die Kurzform „Aeolus-Gruppe" wurde gewählt, weil Aeolus Tyre Co., Ltd der größte Hersteller unter den verbundenen Unternehmen ist. Trotz der Verwendung der Kurzform in Bezug auf die Aeolus-Gruppe in der vorläufigen Verordnung wurde die Dumpingspanne für jeden verbundenen ausführenden Hersteller einzeln berechnet, bevor eine einzige gewogene durchschnittliche Dumpingspanne für alle verbundenen Unternehmen festgelegt wurde.

(22) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Pirelli vor, dass es nicht als verbundenes Unternehmen von CNRC und der Aeolus-Gruppe angesehen werden sollte. Pirelli erhob Einwände gegen die Anwendung von Artikel 127 der Verordnung (EU) 2015/2447 für die Zwecke der Berechnung einer gewogenen durchschnittlichen Dumpingspanne, die für die verbundenen Unternehmen ermittelt wurde. Pirelli schlug die Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EU) 2016/1036 (im Folgenden „Grundverordnung") vor, um die Beziehung zwischen den Unternehmen festzustellen.

(23) Die Kommission erinnerte daran, dass Artikel 4 der Grundverordnung die Bestimmung des Begriffs „Wirtschaftszweig der Union" und das Verhältnis der Unionshersteller zu den ausführenden Herstellern betrifft. In diesem Zusammenhang wird ein Unionshersteller als nicht zum Wirtschaftszweig der Union gehörig angesehen, wenn er von einem ausführenden Hersteller kontrolliert wird. ([10]) In Artikel 2 Absatz 1 der Grundverordnung wird jedoch ausdrücklich auf Artikel 127 der Verordnung (EU) 2015/2447 Bezug genommen, um zum Zwecke der Ermittlung einer Dumpingspanne der Frage nachzugehen, ob zwischen zwei Parteien eine geschäftliche Verbindung besteht. Die Prüfung der Frage, ob zwischen zwei Parteien eine geschäftliche Verbindung besteht, stellt sicher, dass Antidumpingmaßnahmen wirksam durchgesetzt werden. Insbesondere wird vermieden, dass die Ausfuhren über ein verbundenes Unternehmen mit einem niedrigeren Antidumpingzoll abgewickelt werden. Außerdem wurde in der Einleitungsbekanntmachung ([11]) zu Beginn des Verfahrens eindeutig auf Artikel 127 der Verordnung (EU) 2015/2447 hingewiesen.

([8]) ABl. L 174 vom 10.7.2018, S. 23.

([9]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

([10]) Siehe Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung.

([11]) Siehe Abschnitt 5.2.3 der Einleitungsbekanntmachung zur Untersuchung unabhängiger Einführer, insbesondere Fußnote 1 auf Seite 15 bzw. 17.

(24) Laut Artikel 127 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/2447 gelten zwei Personen als verbunden, wenn eine dritte Person unmittelbar oder mittelbar 5 % oder mehr der im Umlauf befindlichen stimmberechtigten Anteile oder Aktien beider Personen besitzt, kontrolliert oder hält. CNRC ist der größte Anteilseigner von Pirelli. Im Untersuchungszeitraum hielt CNRC 65 % der Anteile von Pirelli. Ab September 2018 hielt es noch 46 % der Anteile von Pirelli. Daher werden Pirelli und die Aeolus-Gruppe im Rahmen dieser Untersuchung als über eine gemeinsame Muttergesellschaft (CNRC) miteinander verbunden angesehen. Das Vorbringen von Pirelli, es sollte nicht als verbundenes Unternehmen von CNRC oder der Aeolus-Gruppe angesehen werden, wurde daher zurückgewiesen.

(25) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Pirelli ferner vor, dass es nur als mitarbeitende Partei und nicht als ausführender Hersteller betrachtet werden sollte, da es die Produktion der betroffenen Ware im November 2017 eingestellt habe.

(26) Die Kommission stellte fest, dass Pirelli im Untersuchungszeitraum ein ausführender Hersteller war. Die Tatsache, dass Pirelli die Produktion zu einem späteren Zeitpunkt einstellte, ändert nichts an dieser Schlussfolgerung. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

1.5. **Vorläufige Unterrichtung**

(27) Mehrere interessierte Parteien brachten vor, die vorläufige Unterrichtung der Kommission sei unzureichend und beeinträchtige dadurch ihre Verteidigungsrechte, und forderten die Kommission daher auf, weitere Klarstellungen und Unterrichtungen vorzulegen, was sie nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten.

(28) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass das einsehbare Dossier und die vorläufige Verordnung bereits ausreichende Informationen enthielten, die es allen interessierten Parteien ermöglichten, ihre Verteidigungsrechte in vollem Umfang wahrzunehmen. Dennoch wurde vor der endgültigen Unterrichtung im einsehbaren Dossier ein Aktenvermerk ([12]) mit Klarstellungen zur vorläufigen Verordnung eingefügt und zwei ausführenden Herstellern wurden einige zusätzliche Klarstellungen zu den Daten übermittelt, die den Berechnungen der individuellen Dumpingspannen zugrunde lagen.

(29) Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass sie es dem CRIA und der CCCMC zufolge versäumt habe, diesen beiden interessierten Parteien und den chinesischen Ausführern detaillierte Informationen zu den Preisunterbietungs- bzw. Zielpreisunterbietungsberechnungen zur Verfügung zu stellen und ihnen so die Möglichkeit genommen habe, potenzielle Fehler der Kommission zu prüfen oder zu bestimmten Aspekten dieser Berechnungen Stellung zu nehmen.

(30) Der CRIA, die CCCMC und die chinesischen Ausführer erhielten alle Informationen in Bezug auf ihre Verfahrensrechte. Die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Ausführer erhielten die Liste der verkauften Warenkennnummern (im Folgenden „PCN“), den Verkaufsstückpreis und eine Spanne ([13]) der entsprechenden Gesamtverkaufsmenge. Wie in den Erwägungsgründen 45 bis 49 dargelegt, darf die Kommission Informationen, die bei entsprechender Begründung als vertraulich gelten, nicht ohne die ausdrückliche Erlaubnis des entsprechenden Auskunftsgebers bekannt geben.

(31) Die Aeolus-Gruppe brachte vor, dass sich die Feststellung, dass eine Schädigung im Sinne des Artikels VI des GATT 1994 vorliegt, auf eindeutige Beweise stützen sollte und eine objektive Prüfung a) des Umfangs der gedumpten Einfuhren und ihrer Auswirkungen auf die Preise gleichartiger Waren auf dem Inlandsmarkt und b) der Folgen dieser Einfuhren für die inländischen Hersteller dieser Waren erfordere. Die Kommission solle ihre Entscheidungen nicht auf vage Informationen oder auf von den Parteien gelieferte vertrauliche Daten stützen, sondern auf alle verfügbaren Informationen und objektiven Tatsachen. Die Anforderung einer „objektiven Prüfung“ beinhalte, dass der heimische Wirtschaftszweig und die Auswirkungen gedumpter Einfuhren auf unvoreingenommene Weise zu prüfen seien, ohne die Interessen einer interessierten Partei oder einer Gruppe von interessierten Parteien im Rahmen der Untersuchung stärker zu gewichten. ([14]) Der Aeolus-Gruppe zufolge wird im Verfahren der Großteil der Daten vertraulich behandelt, was die Wahrnehmung der Verteidigungsrechte durch die interessierten Parteien beeinträchtigt. Ziel der Einleitung der Untersuchung sei jedoch eindeutig der Schutz der Interessen eines konkreten Segments des Wirtschaftszweigs der Union (nämlich der Runderneuerungsindustrie) gewesen, wobei jedoch nicht berücksichtigt worden sei, dass die meisten der großen europäischen Reifenhersteller die betroffene Ware auch aus der VR China in die Union einführen und dort weiterverkaufen würden.

(32) Als Antwort auf diese Stellungnahmen führte die Kommission an, dass Artikel 19 der Grundverordnung ausdrücklich vorsieht, dass interessierte Parteien bei entsprechender Begründung Informationen auf vertraulicher Grundlage zur Verfügung stellen können. Darüber hinaus enthielt das zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien bestimmte einsehbare Dossier eine aussagekräftige Zusammenfassung der vertraulichen Informationen. Die Tatsache, dass die Identität bestimmter mitarbeitender Unionshersteller vertraulich behandelt wurde, hinderte

([12]) Aktenvermerk (Aktenzeichen t18.007994).
([13]) Angesichts der Vertraulichkeit der Identität bestimmter Unionshersteller wurde eine Spanne angegeben.
([14]) Bericht des WTO-Berufungsgremiums in WT/DS184/AB/R, Vereinigte Staaten von Amerika — Antidumpingmaßnahmen betreffend bestimmte warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan, Rn. 109.

weder die Kommission daran, eine objektive Prüfung der Tatsachen vorzunehmen, noch erschwerte sie es den interessierten Parteien, ihre Verteidigungsrechte wahrzunehmen. Ferner wurden die Verteidigungsrechte der interessierten Parteien durch das Tätigwerden des Anhörungsbeauftragten gewahrt, wie in Erwägungsgrund 37 dargelegt.

1.6. **Stichprobenauswahl**

(33) Der CRIA und die CCCMC behaupteten, dass kleine und mittlere Hersteller (im Folgenden „KMU“ oder „mittelständische Unternehmen“) aus China im Vergleich zu mittelständischen Herstellern aus der Union benachteiligt würden, da die KMU aus der Union einen weniger detaillierten (und entsprechend weniger zuverlässigen) Fragebogen ausfüllen durften. Der erhebliche Aufwand, den das Ausfüllen eines umfangreichen Fragebogens nach sich ziehe, könnte chinesische mittelständische Hersteller von einer Teilnahme an der Untersuchung abgeschreckt haben.

(34) Da die Kommission ihre Ermittlung der Schädigung (angeblich fälschlicherweise) in erster Linie auf die Daten zur geringen Verkaufsmenge der KMU stütze, werde die Unterrepräsentation chinesischer mittelständischer Hersteller dadurch, dass die mittelständischen Hersteller aus der Union eine weniger umfangreiche und daher weniger aussagekräftige Antwort abgeben durften, weiter verstärkt, brachten der CRIA und die CCCMC außerdem vor. Dieses Vorbringen wurde nach der endgültigen Unterrichtung in ähnlicher Form wiederholt. Der CRIA und die CCCMC beantragten zudem die Offenlegung spezifischer Daten zur Stichprobenauswahl für Unionshersteller, insbesondere, um die Repräsentativität der Stichprobe des Wirtschaftszweigs der Union sowohl für neue als auch für runderneuerte Reifen zu prüfen. Dieses Vorbringen wurde nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt.

(35) Die Behauptung, die Ermittlung der Schädigung basiere in erster Linie auf den Daten der mittelständischen Hersteller aus der Union, ist falsch, da die Kommission eine repräsentative Stichprobe erstellte, um das Ausmaß der Schädigung für die Unionshersteller genau zu analysieren. Die Kommission gewichtete die Unionsverkäufe, um sicherzustellen, dass die Verkäufe der KMU auf dem Unionsmarkt angemessen repräsentiert wurden. Zudem ist es gängige Praxis der Kommission, mittelständischen Herstellern in der Union einen vereinfachten Fragebogen zuzusenden, doch diese Tatsache hat keinen Einfluss auf die Richtigkeit der bereitgestellten Daten oder auf die Gründlichkeit der Untersuchung. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(36) Wie in Erwägungsgrund 15 der vorläufigen Verordnung dargelegt, argumentierten zwei ausführende Hersteller, dass die vertrauliche Behandlung sie daran hindere, zu überprüfen, ob auf den Antragsteller mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion entfallen würden. Sie gaben zudem an, dass sie nicht prüfen könnten, ob die Stichprobe für den Wirtschaftszweig der Union ausreichend repräsentativ sei.

(37) Die Kommissionsdienststellen beantragten das Tätigwerden des Anhörungsbeauftragten, um vor dem Hintergrund dieser Vorbringen die Verteidigungsrechte der interessierten Parteien zu wahren. Mit Vermerk vom 12. Juli 2018 ergänzte der Anhörungsbeauftragte das einsehbare Dossier durch einen Aktenvermerk mit den folgenden beiden Feststellungen:

„*1. Die Daten in dem vertraulichen Dossier lassen den Schluss zu, dass die Kommissionsdienststellen die erhaltenen Daten bei der Berechnung der Repräsentativitätsvoraussetzungen richtig widergespiegelt haben. Auf den Antragsteller, dem auch die beiden Unionshersteller angehören, die Anonymität beantragt hatten, entfällt mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion der untersuchten Ware.*

2. Die Daten im vertraulichen Dossier lassen den Schluss zu, dass die von den für die Untersuchung zuständigen Kommissionsdienststellen durchgeführte Stichprobenauswahl in ihrem entsprechenden Aktenvermerk vom 18. Oktober 2017 über den Gegenstand der Stichprobenauswahl, der in dem zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien bestimmten Dossier enthalten war, genau beschrieben wurde“ ([15]).

(38) Daher war die Kommission der Auffassung, dass die Verteidigungsrechte der interessierten Parteien gewahrt wurden.

(39) Schließlich argumentierten einige ausführende Hersteller, dass die mangelnde Kenntnis von potenziellen Verbindungen zwischen anonymen Antragstellern und chinesischen ausführenden Herstellern ihre Verteidigungsrechte behindere. Allerdings begründeten sie nicht, inwiefern ihnen die Kenntnis über solche potenziellen Verbindungen helfen würde, ihr Anliegen zu verteidigen. Selbst wenn es — hypothetisch — eine Verbindung zwischen einem oder mehreren anonymen Unionsherstellern und einem oder mehreren chinesischen ausführenden Herstellern gäbe, würde dies die Dumping- und Schadensuntersuchung nicht wesentlich beeinflussen.

(40) Die Giti-Gruppe brachte vor, dass die Kommission den Anteil jeder Klasse am Gesamtumsatz der Union bei der Auswahl der Stichprobe der Unionshersteller hätte berücksichtigen sollen. Eine solche Vorgehensweise wäre im Vergleich zum verwendeten Ansatz, bei dem die Daten der am stärksten geschädigten Klasse 3 nach Ansicht der Giti-Gruppe zu stark gewichtet worden seien, objektiver gewesen.

([15]) Aktenvermerk über den Antrag auf Überprüfung der Informationen im vertraulichen Dossier (Aktenzeichen t18.008053).

(41) Wie in Erwägungsgrund 24 der vorläufigen Verordnung dargelegt, berücksichtigte die Kommission bei der Auswahl der Stichprobe der Unionshersteller tatsächlich die Klassen. Zudem enthielten die vorläufige Verordnung in den Erwägungsgründen 157 und 158 sowie die weiteren Klarstellungen in dem in Erwägungsgrund 28 der vorliegenden Verordnung genannten Aktenvermerk eine umfassende Erläuterung der Methoden, die verwendet wurden, um alle Klassen angemessen bei den mikroökonomischen Indikatoren zu berücksichtigen (siehe Abschnitt 4.5.1.2)

1.7. **Zugang zu Informationen**

(42) Der CRIA und die CCCMC forderten für ihre gesetzlichen Vertreter vollständigen Zugang zu den von der Kommission durchgeführten Berechnungen der Dumpingspanne, der Preisauswirkungen und der Schadensspanne, einschließlich Zugang zu den vertraulichen Informationen anderer interessierter Parteien, die die Grundlage dieser Berechnungen bilden (vorbehaltlich angemessener Geheimhaltungsvereinbarungen). Sie argumentierten, dass die Anforderungen nach Artikel 19 der Grundverordnung gegen die Verteidigungsrechte abgewogen werden müssten, die in Artikel 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union garantiert werden.

(43) Die Rechtsanwälte, denen Einsicht gewährt werden würde, seien bei einer europäischen Anwaltskammer eingetragen und unterlägen strengen Standesregeln und die Offenlegung vertraulicher Informationen gegenüber ihren Mandanten hätte schwerwiegende Disziplinarmaßnahmen zur Folge, einschließlich der Streichung von der Anwaltsliste und möglicher strafrechtlicher Maßnahmen. Folglich würde die Einsicht in das vertrauliche Dossier keinen Verstoß gegen die Verpflichtung der Kommission zum Schutz vertraulicher Informationen darstellen und dem CRIA und der CCCMC gleichzeitig eine wirksame Wahrnehmung ihrer Verteidigungsrechte ermöglichen. Des Weiteren könne das Tätigwerden des Anhörungsbeauftragten, der auf die vertraulichen Informationen zugreift und den interessierten Parteien seine Schlussfolgerungen mitteilt, nicht als Ersatz für die Prüfung dieser Berechnungen gelten.

(44) Im Rahmen der Anhörung beim Anhörungsbeauftragten am 16. August 2018 brachte die Hankook-Gruppe vor, die Kommission habe ihre Verteidigungsrechte verletzt, indem sie ihnen den Zugang zu Daten verweigert habe, deren vertrauliche Behandlung unrechtmäßig sei. Die Hankook-Gruppe hat einen allgemeinen Antrag auf Änderung der Vorgehensweise im Hinblick auf die Behandlung vertraulicher Daten gestellt und die Kommissionsdienststellen aufgefordert, die derzeitige Praxis in Bezug auf die Offenlegung von Berechnungen zu ändern und künftig den rechtlichen Vertretern der interessierten Parteien den größtmöglichen Zugang zu den Berechnungen zu gewähren. Nach Ansicht der Hankook-Gruppe sollte der Schutz vertraulicher Daten nur insoweit gelten, als dies zur Vermeidung eines möglichen Schadens für die betreffenden Unternehmen erforderlich ist. Ein solcher Schaden wäre nicht zu erwarten, wenn die rechtlichen Vertreter im Rahmen einer Geheimhaltungsvereinbarung mit den Kommissionsdienststellen arbeiten würden. Im Hinblick auf diese Untersuchung beantragte die Hankook-Gruppe für ihre gesetzlichen Vertreter außerdem den Zugang zu allen Berechnungen der Dumping- und Schadensspannen, einschließlich der vollständigen Daten zum Normalwert.

(45) Nach Artikel 19 der Grundverordnung darf die Kommission Informationen, die ihrer Natur nach vertraulich sind oder die von den Parteien auf vertraulicher Grundlage zur Verfügung gestellt werden und für die eine entsprechende Begründung vorliegt, nicht ohne die ausdrückliche Erlaubnis des entsprechenden Auskunftsgebers bekannt geben. Demnach ist nicht vorgesehen, dass anderen Parteien, auch nicht bei europäischen Anwaltskammern zugelassenen Rechtsanwälten, der Zugang zu solchen Informationen gewährt wird. Ferner sei darauf hingewiesen, dass der CRIA und die CCCMC am 9. Januar 2018 Vollmachten übermittelten, die von mitarbeitenden und ausführenden Herstellern der Stichprobe unterzeichnet waren. Die Kommission stellte fest, dass einige der von den chinesischen ausführenden Herstellern der Stichprobe an den CRIA und die CCCMC übermittelten Vollmachten nicht den Zugang zu vertraulichen Informationen abdeckten, sondern lediglich zur Teilnahme an Anhörungen, zur Abgabe von Stellungnahme und zur Einreichung von Anträgen berechtigten.

(46) Zudem ergibt sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass der Schutz von Verteidigungsrechten gegebenenfalls mit dem in Artikel 19 der Grundverordnung eindeutig festgelegten Grundsatz der Vertraulichkeit in Übereinstimmung gebracht werden muss. In diesem konkreten Fall lag eine entsprechende Begründung vor, da mehrere interessierte Parteien aus Furcht vor etwaigen Sanktionen durch Abnehmer oder Wettbewerber um Geheimhaltung ihrer Namen ersuchten. Die Kommission prüfte diese Ersuchen und erachtete sie als gerechtfertigt. Daher gelangte sie zu dem Schluss, dass die Offenlegung dieser vertraulichen Informationen für diese Parteien mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen verbunden wäre.

(47) So ist es hierbei zwar grundsätzlich zulässig, nicht vertrauliche Zusammenfassungen vertraulicher Informationen (beispielsweise in Form von Spannen und/oder indexierten Angaben) weiterzugeben, sofern dadurch keine Geschäftsgeheimnisse offenbart werden. Die vollständige Offenlegung der vertraulichen Informationen wurde jedoch als unvereinbar mit der Pflicht zum Schutz vertraulicher Informationen angesehen. Aus den gleichen Gründen — und weil der Unionsgesetzgeber diese Ausnahme in der Grundverordnung nicht vorgesehen hat — war die Kommission ferner der Auffassung, dass der Umstand, dass die bei einer europäischen Anwaltskammer registrierten Rechtsanwälte strengen Standesregeln unterliegen und bei entsprechenden Verstößen sanktioniert werden können, es der Kommission nicht erlaubt, entgegen den geltenden Rechtsvorschriften Einsicht in vertrauliche Informationen zu gewähren. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass dem Antrag auf Einsicht in vertrauliche Informationen für bei europäischen Anwaltskammern registrierte Rechtsanwälte nicht

stattgegeben werden konnte. Im Übrigen besteht eine weitere Möglichkeit zur Wahrung der Verteidigungsrechte der interessierten Parteien darin, nach Artikel 15 des Beschlusses des Präsidenten der Europäischen Kommission vom 29. Februar 2012 über die Funktion und das Mandat des Anhörungsbeauftragten in bestimmten Handelsverfahren ([16]) den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren anzurufen. Da die interessierten Parteien zu diesem Zeitpunkt die Meinung des Anhörungsbeauftragten nicht einholten, ist das Vorbringen zurückzuweisen.

(48) Des Weiteren war die Kommission der Ansicht, dass das einsehbare Dossier, das den interessierten Parteien — einschließlich dem CRIA und der CCCMC sowie der Hankook-Gruppe — zur Verfügung stand, alle in der Sache relevanten Informationen enthielt, die der Untersuchung zugrunde lagen. Wo Daten als vertraulich erachtet wurden, enthielt das einsehbare Dossier aussagekräftige Zusammenfassungen. Alle interessierten Parteien, einschließlich dem CRIA und der CCCMC, hatten Zugang zum einsehbaren Dossier und konnten es konsultieren.

(49) Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen erachtet die Kommission die in den Dokumenten zur Unterrichtung und im einsehbaren Dossier enthaltenen Informationen als für die Verteidigungsrechte aller interessierten Parteien ausreichend. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen. Nach der Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten legte die Kommission jedoch bestimmte zusätzliche Angaben zu den Dumping- und Schadensberechnungen (vgl. Erwägungsgründe 77 und 178) offen.

(50) Hämmerling beantragte eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten, um rechtliche Bedenken im Zusammenhang mit der laufenden Untersuchung und bestimmte horizontale Fragen im Zusammenhang mit dem Datenschutz von vertraulichen und nicht vertraulichen Informationen, die in der TRON-TDI-Datenbank enthalten sind, und im Zusammenhang mit der derzeitigen Praxis, interessierten Parteien außerhalb des Gebiets der Union über diese Datenbank Zugang zu den nicht vertraulichen Informationen zu gewähren, zu äußern.

(51) Die Kommission stellte fest, dass die neue Datenschutz-Grundverordnung ([17]) auf diesen Fall nicht anwendbar war. Außerdem bestätigte Hämmerling, dass die Frage des Schutzes personenbezogener Daten nicht unmittelbar mit einer möglichen spezifischen Behinderung seiner Verteidigungsrechte im Rahmen des Handelsschutzrechts verbunden war. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die individuelle Position von Hämmerling im Verfahren und seine Verteidigungsrechte durch die neue Datenschutz-Grundverordnung nicht berührt wurden.

2. **BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE**

2.1. **Vorbringen zur Segmentierung des Unionsmarkts für Reifen**

(52) Mehrere interessierte Parteien bekräftigten ihr Vorbringen, dass neue und runderneuerte Reifen keine einzelne betroffene Ware oder Teil eines einzelnen Segments sein könnten. Darüber hinaus beantragten mehrere interessierte Parteien, den Unionsmarkt in mindestens vier Klassen einzuteilen: Es sollten drei Klassen für neue Reifen und eine vierte, neue Kategorie für runderneuerte Reifen geschaffen werden. Alternativ solle eine neue Klasse für niedrigpreisige eingeführte Reifen geschaffen werden. Der CRIA und die CCCMC führten zudem an, dass für Reifen von Erstausrüstern und für Ersatzreifen eine weitere Segmentierung vorgenommen werden solle.

(53) Wie in den Erwägungsgründen 72 bis 74 der vorläufigen Verordnung dargelegt, weisen neue (runderneuerbare oder nicht runderneuerbare) und runderneuerte Reifen im Hinblick auf ihre grundlegenden materiellen, technischen und chemischen Eigenschaften keine Unterschiede auf. Nach der vorläufigen Unterrichtung wurden von den interessierten Parteien keine neuen Beweise für das Gegenteil vorgebracht. Deshalb lehnte die Kommission den Einwand des CRIA und der CCCMC, dass es sich bei neuen und runderneuerten Reifen nicht um dieselbe betroffene Ware handeln könne, ab. In Bezug auf das Ersuchen hinsichtlich der Schaffung einer vierten Klasse für runderneuerte Reifen betonte die Kommission, dass neue und runderneuerte Reifen die gleichen grundlegenden Eigenschaften aufweisen und größtenteils austauschbar sind. Zudem fallen, wie in den Erwägungsgründen 55 bis 57 der vorläufigen Verordnung erläutert, runderneuerte Reifen meistens in die Kategorie 3. Daher besteht kein Bedarf, für sie eine eigene vierte Klasse zu schaffen. Die Kommission wies diesen Einwand daher ebenfalls zurück.

(54) Die Aeolus-Gruppe forderte, dass die Kommission neue Reifen aus der Untersuchung ausklammern solle. Sie bezog sich auf den Bericht des WTO-Berufungsgremiums in *Europäische Gemeinschaften — Maßnahmen betreffend Asbest und asbesthaltige Produkte* ([18]), demzufolge bei der Bestimmung, ob zwei Waren gleichartig sind, in erster Linie zu prüfen sei, ob die Waren in Wettbewerb zueinander stehen. Die Kommission solle bei der Bestimmung, ob zwei Waren gleichartig sind oder nicht, diesen Ansatz berücksichtigen.

([16]) ABl. L 107 vom 19.4.2012, S. 5.
([17]) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).
([18]) Bericht des Berufungsgremiums in WT/DS/135/AB/R, *Europäische Gemeinschaften — Maßnahmen betreffend Asbest und asbesthaltige Produkte*.

(55) Die Kommission stellte fest, dass zwischen neuen und runderneuerten Reifen ein Wettbewerbsverhältnis besteht. Wie in der Analyse der Zusammenhänge zwischen den Klassen in Abschnitt 4.6 gezeigt, stehen eingeführte (neue) Klasse-3-Reifen in Wettbewerb mit Reifen, die in der Union runderneuert werden, und übernehmen derzeit den Marktanteil für runderneuerte Klasse-3-Reifen. Dies wiederum löst eine umgekehrte Kettenreaktion auch auf Reifen der Klassen 2 und 1 aus und beeinflusst so die Wettbewerbsposition von Reifenherstellern in der Union in den Klassen 1 und 2. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(56) Die Hankook-Gruppe forderte, ihre Marke „Hankook" in Klasse 2 einzuordnen, da alle drei von der Kommission verwendeten Kriterien zum selben Ergebnis führen würden: (i) Wiedererkennungswert der Marke; (ii) Runderneuerbarkeit und (iii) Direktverkäufe an Hersteller von Bussen und Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren, d. h. Verkäufe von Erstausrüstungen (Original Equipment Sales — im Folgenden „OE-Verkäufe").

(57) Im Hinblick auf das erste Kriterium — den Wiedererkennungswert der Marke — argumentierte die Hankook-Gruppe, dass nicht nur in den Berichten von ETRMA (2017 und 2018), sondern auch im Bericht von Global Tire Intelligence vom Juni 2016 und im Bericht der US-Behörde für Außenhandel (US International Trade Commission) vom März 2016 Hankook als Klasse-2-Marke behandelt wurde. ([19]) Die Kommission akzeptierte, dass die Einstufung von Hankook in den vier Berichten auf eine Klasse-2-Marke hindeutete. Gleichzeitig vermarktet sich die Hankook-Gruppe auf ihrer Website selbst als „Premium-Marke". Wie bereits in Erwägungsgrund 63 der vorläufigen Verordnung festgestellt, ging außerdem aus dem der Kommission im Rahmen des Kontrollbesuchs ausgehändigten internen Papier hervor, dass die Marke in Klasse 1 übertragen wurde. Daher stellte die Kommission fest, dass die Markt- und die Selbstwahrnehmung der Hankook-Gruppe nicht vollständig übereinstimmen.

(58) Die Hankook-Gruppe legte zudem vertrauliche interne Umfragen vor, die im Jahr 2017 für das für die globale Marketingstrategie von Hankook zuständige Team im Vereinigten Königreich sowie in Deutschland, Spanien und Italien zu Reifen für Personenkraftwagen durchgeführt wurden. Dem Unternehmen zufolge belegen diese Dokumente, dass andere Klasse-1-Marken in diesen Ländern bei den Abnehmern bekannter seien. Die Kommission stellte fest, dass sich aus diesen Daten zwei Schlussfolgerungen ziehen lassen. Erstens gab die Hankook-Gruppe selbst zu, dass die Einordnung von Marken in Klassen für alle Marken ein dynamisches Konzept ist. So wurde einer ihrer Wettbewerber im Vereinigten Königreich als Klasse-2-Marke eingestuft, während derselbe Wettbewerber in Deutschland, Spanien und Italien zu den „Top-Akteuren" bzw. zur „Klasse 1" zählt. Zweitens scheint sich die Hankook-Gruppe gemäß der Wahrnehmung der Abnehmer zu Personenkraftwagen „zwischen" zwei Klassen zu befinden: Die „gestützte Bekanntheit" ([20]) bei Hankook war im Allgemeinen niedriger als bei Klasse-1-Marken, während die „ungestützte Bekanntheit" ([21]) — außer im Vereinigten Königreich — auf demselben Niveau oder sogar leicht über dem Niveau anderer Wettbewerbermarken lag, die von der Kommission in Klasse 1 eingeordnet wurden.

(59) Die Kommission widmete sich anschließend dem zweiten Kriterium. Sie erinnerte daran, dass Klasse-1-Reifen dazu bestimmt sind, „mehrlebig" zu sein und so die deutlich höhere Laufleistung der Originalware weiter zu steigern (bis zu drei Runderneuerungen für normale Verwendungszwecke), wie in Erwägungsgrund 55 der vorläufigen Verordnung dargelegt. In diesem Zusammenhang brachte die Hankook-Gruppe vor, dass laut ihrer vertraglichen Garantie Hankook-Reifen nur einmal runderneuert werden können und dass der Marktanteil ihrer eigenen Marke runderneuerter Reifen Alphatread vernachlässigbar sei und sinke. Zudem liege der Preis ihrer Karkassen unter dem für Karkassen der Marktführer.

(60) Einerseits berücksichtigte die Kommission die Position von Alphatread im Markt, wobei sie jedoch feststellte, dass diese Tatsache möglicherweise eher auf die Entscheidung des Unternehmens, selbst ein vertikal integriertes Runderneuerungsgeschäft zu führen oder nicht, zurückzuführen ist. Die Kommission akzeptierte ebenfalls, dass die gesetzliche Garantie für Hankook-Reifen nur eine Runderneuerung abdeckt. Andererseits hängt die Runderneuerbarkeit nicht nur von der Runderneuerung von Alphatread oder der von der Hankook-Gruppe abgegebenen gesetzlichen Garantie, die naturgemäß konservativ ist, ab. Von größerer Bedeutung für die Einstufung ist, wie oft die Reifen tatsächlich im Markt runderneuert werden und aus diesem Grund mit anderen Klasse-1-Reifen in Wettbewerb stehen.

(61) Die Kommission fragte daher bei Runderneuerungsbetrieben in der Union nach, ob Hankook-Reifen nur einmal, zweimal oder mehr als zweimal runderneuert werden können. Der Runderneuerungsverband BIPAVER unterrichtete die Kommission darüber, dass alle sieben befragten Runderneuerer (drei aus Deutschland, einer aus Portugal, einer aus Spanien, einer aus Italien und einer aus dem Vereinigten Königreich) geantwortet hatten, dass Hankook-Reifen zweimal runderneuert werden könnten. Zudem können die befragten Runderneuerer in Portugal, Spanien und im Vereinigten Königreich, die BIPAVER antworteten, bei bestimmten Reifenabmessungen Hankook-Reifen auch mehr als zweimal runderneuern. Ein weiterer Runderneuerer aus Italien antwortete individuell, dass Niederquerschnittsreifen von Hankook nur einmal runderneuert würden, Reifen mit einem höheren Querschnittsverhältnis jedoch zweimal. Ein französischer Runderneuerer antwortete individuell, dass Hankook-Reifen zweimal

([19]) Stellungnahme der Hankook-Gruppe zur vorläufigen Unterrichtung (Aktenzeichen t18.006816).

([20]) Die Bekanntheit einer Marke wird in einer Umfrage „gestützt" ermittelt, indem die Teilnehmer gefragt werden, ob sie eine Marke in einer Liste bekannter Marken erkennen können. Aktenzeichen t18.007850.

([21]) Die „ungestützte" Bekanntheit einer Marke gibt an, dass der Eindruck, den die Marke hinterlässt, so stark ist, dass die Marke den Kunden sofort in den Sinn kommt. Um die Bekanntheit einer Marke ungestützt zu ermitteln, wird eine offene Frage gestellt, in der der Markenname nicht ausdrücklich erwähnt wird. Aktenzeichen t18.007850.

oder mehr als zweimal runderneuert würden. Ein weiterer spanischer Runderneuerer erklärte, die Karkassen von Hankook hätten die gleiche Qualität wie Premium-Reifen von Michelin, Continental, Goodyear und Bridgestone. Vor diesem Hintergrund stellte die Kommission fest, dass Hankook-Reifen in der Union überwiegend zweimal runderneuert werden und dass die Qualität ihrer Karkassen bei bestimmten Abmessungen sogar weitere Runderneuerungen zulässt.

(62) Im Hinblick auf das dritte Kriterium argumentierte die Hankook-Gruppe, dass ihre OE-Verkäufe in der Union lediglich 1,6 % aller OE-Verkäufe im Jahr 2017 ausmachten. Ein derart kleiner Marktanteil reiche für eine Einstufung in Klasse 1 nicht aus. Die Kommission stimmte dem nicht zu. Sie stellte fest, dass die OE-Verkäufe von Hankook zunahmen. Während die Hankook-Gruppe im Jahr 2014 keine Verträge über OE-Verkäufe hatte, ist ihr OE-Geschäft seitdem bis 2017 jedes Jahr gewachsen. Auch wenn 1,6 % absolut gesehen gering erscheint, ist ferner zu beachten, dass diese Zahl einen wesentlichen Anteil von [7–12] % bei einem der führenden europäischen Kraftfahrzeughersteller enthält. Nach den Erkenntnissen der Kommission ist allein die Tatsache, dass dieser wichtige Kraftfahrzeughersteller auf die Premiumqualität der Marke Hankook vertraut, von Bedeutung. Bei einer Anhörung am 20. Juni 2018 brachte die Hankook-Gruppe weiter vor, dass die Reifen für OE-Verkäufe aus Südkorea geliefert worden seien und nicht aus der VR China. Daher könnten die OE-Verkäufe nicht den aus der VR China ausgeführten Reifen zugeordnet werden. Der Kommission hat diese Aussage nicht überprüft. Selbst wenn es sich tatsächlich so verhält, ist dadurch nicht geklärt, warum die Hankook-Gruppe ihr Know-how nicht auch in den chinesischen Herstellungsanlagen anwenden und in naher Zukunft in der VR China hergestellte Reifen für OE-Verkäufe nutzen könnte. Die Kommission stellte daher fest, dass die Hankook-Gruppe in der Lage war, OE-Verkäufe an bekannte europäische Kraftfahrzeughersteller durchzuführen und über das Potenzial verfügt, dieses Geschäft in naher Zukunft auszubauen.

(63) Vor dem Hintergrund der gemeinsamen Berücksichtigung aller drei Kriterien bestätigte die Kommission ihre im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung ergangene Feststellung, dass die Marke Hankook von Klasse 2 in Klasse 1 übertragen wurde. Auch wenn die vorherrschende Marktwahrnehmung immer noch für Klasse 2 spricht, deuten zwei Elemente aus der Selbsteinschätzung der Hankook-Gruppe, die während der Untersuchung festgestellt wurden, und eine Analyse der Markenumfragen darauf hin, dass Hankook-Reifen eher in Klasse 1 gehören. Daher ist die Wahrnehmung der Hankook-Gruppe „zwischen" zwei Klassen. Allerdings zeigen die Antworten der Runderneuerer, dass Hankook-Reifen heutzutage in der Union mindestens zweimal runderneuert werden und dass die Qualität der Reifen es der Gruppe ermöglicht, auch OE-Verkäufe an bekannte europäische Kraftfahrzeughersteller durchzuführen. Die Kommission stufte die Hankook-Gruppe für die Zwecke dieser Untersuchung daher als Klasse-1-Hersteller ein.

(64) Die Hankook-Gruppe forderte ferner, ihre Marke Aurora in Klasse 3 einzustufen. Da jedoch die Unterschiede zwischen den Marken Aurora und Hankook nicht so groß sind, und da die Kommission ihre Einstufung für Hankook als Klasse-1-Marke bestätigt hat, behielt sie auch ihre Einstufung für Aurora als Klasse 2 bei.

(65) Die Giti-Gruppe forderte, ihre Marke Primewell in Klasse 3 einzustufen. Die Kommission akzeptierte dieses Vorbringen, da die Marke Primewell die Kriterien für Klasse 3 erfüllt: Es handelt sich um eine Marke von geringerer Qualität mit sehr begrenzter Runderneuerbarkeit und es gibt keine OE-Verkäufe dieser Marke.

2.2. **Anträge auf Ausklammerung von Waren**

(66) Mehrere interessierte Parteien forderten, die in den Erwägungsgründen 68 bis 83 der vorläufigen Verordnung genannten Wettbewerbsfälle und die von Drittländern durchgeführten Untersuchungen nicht außer Acht zu lassen und äußerten dieselben Bedenken nach der endgültigen Unterrichtung erneut. Anstatt diese Entscheidung aus Verfahrensgründen zurückzuweisen, hätte die Kommission deren Feststellungen zur Sache analysieren sollen. Die von den USA, Indien, der Eurasischen Wirtschaftskommission und Ägypten durchgeführten Untersuchungen sollten berücksichtigt werden, und auch das im Mai 1996 eingeleitete Wettbewerbsverfahren sei für das aktuelle Verfahren relevant. ([22]) Zudem führten der CRIA und die CCCMC an, dass die Kommission ihre Feststellungen in einer Fusionskontrollsache ([23]), denen zufolge niedrigpreisige neue Ersatzreifen kein Ersatz für runderneuerte Reifen sind, nicht einfach unberücksichtigt lassen könne. Diese Parteien waren der Ansicht, dass diese Feststellungen für die Segmentierung durch die Kommission höchst relevant und, in allgemeinerer Hinsicht, auch für die Schadensanalyse von Bedeutung seien.

([22]) Europäische Kommission, Sache COMP/E-2/36.041/PO Michelin.
([23]) Europäische Kommission, Sache COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, Rn. 20-22.

(67) Hinsichtlich dieser Vorbringen bekräftigte die Kommission, dass sich Wettbewerbs- und Antidumpinguntersuchungen im Hinblick auf die Definition der betroffenen Ware grundsätzlich unterscheiden. Zudem haben nach dem WTO-Antidumpingübereinkommen die Mitglieder bei der Definition der betroffenen und der gleichartigen Ware einen weitreichenden Ermessensspielraum. Daher lassen sich weder Wettbewerbsfälle noch andere Antidumpingfälle in Drittländern auf die vorliegende Untersuchung übertragen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(68) Mehrere interessierte Parteien führten an, dass zwischen neuen und runderneuerten Reifen Unterschiede in Bezug auf die wesentlichen materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften sowie die Anwendungsbereiche und Absatzkanäle bestünden und wiederholten das Vorbringen nach der endgültigen Unterrichtung in ähnlicher Form. Diese Parteien argumentierten, dass für die Herstellung neuer Reifen ganz andere Rohstoffe zum Einsatz kämen als bei der Herstellung runderneuerter Reifen. Runderneuerbare oder mehrlebige Reifen sollten daher aus der Definition der betroffenen Ware ausgeklammert werden.

(69) Wie in Erwägungsgrund 72 der vorläufigen Verordnung dargelegt, haben neue und runderneuerte Reifen die gleichen technischen Eigenschaften und Bauteile sowie die Struktur eines neuen Reifens. Ein neuer Reifen liefert die von der Runderneuerungsindustrie verwendete Karkasse. Der Laufstreifen ähnelt dem eines neuen Reifens. Daher wies die Kommission diesen Einwand zurück.

(70) Des Weiteren brachten der CRIA und die CCCMC vor, dass runderneuerte und neue Reifen nicht dieselben Anwendungsbereiche hätten, da die Sicherheitsmerkmale runderneuerter Reifen deutlich schlechter seien als die neuer Reifen, und wiederholten diese Bedenken nach der endgültigen Unterrichtung. Zum Beweis legten sie ein Zitat aus einer US-amerikanischen Rechtsvorschrift vor ([24]). Außerdem würden die Organe der Union runderneuerte Reifen auch in anderen Bereichen gesondert von neuen Reifen betrachten. Tatsächlich gelte die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ([25]) ausdrücklich nicht für runderneuerte Reifen. Entgegen der Annahme in Erwägungsgrund 75 der vorläufigen Verordnung unterlägen sie also nicht denselben Rechtsvorschriften.

(71) Die Kommission wies diesen Einwand zurück. In Erwägungsgrund 73 der vorläufigen Verordnung ging die Kommission auf die Wahrnehmung von Reifen im Hinblick auf die Sicherheit ein und gelangte zu dem Schluss, dass dieselben Unterschiede in der Wahrnehmung von Technik, Qualität und Sicherheit auch zwischen zwei neuen Reifen aus verschiedenen Klassen bestehen. Zudem legt der Beschluss des Rates vom 13. März 2006 zur Änderung der Beschlüsse 2001/507/EG und 2001/509/EG im Hinblick auf die obligatorische Anwendung der Regelungen Nr. 109 und 108 der UN/ECE (Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) über runderneuerte Reifen ([26]) fest, dass die Bestimmungen der Regelungen Nr. 108 und 109 der UN/ECE als zwingende Voraussetzung für das Inverkehrbringen runderneuerter Reifen auf dem Unionsmarkt gelten, um sicherzustellen, dass runderneuerte Reifen ähnliche Anforderungen an Sicherheit und Qualitätskontrolle erfüllen wie neue Reifen. ([27])

(72) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC vor, dass sich das Verfahren zur Herstellung neuer Reifen wesentlich von dem Verfahren bei runderneuerten Reifen unterscheide. Die Kommission stimmt zwar mit den Parteien darin überein, dass der Produktionsprozess anders ist, die Verwendung neuer und runderneuerter Reifen ist jedoch gleich — sie werden an den Rädern von Omnibussen oder Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren montiert, um einen weichen Kontakt mit der Straße herzustellen. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

2.3. **Gleichartige Ware**

(73) Alle chinesischen ausführenden Hersteller in der Stichprobe, der CRIA und die CCCMC forderten die Kommission auf, weitere Informationen über die Reifentypen offenzulegen, die zu Vergleichszwecken herangezogen worden waren. Ihnen zufolge sei es sehr wahrscheinlich, dass bei den Warenkennnummern/Warentypen bestimmte Unterschiede nicht berücksichtigt wurden und dass Berichtigungen erforderlich seien. Die chinesischen Ausführer, der CRIA und die CCCMC argumentierten, dass es ihnen nicht möglich sei, diese Unterschiede zu identifizieren, da ihnen keine Informationen zu den Waren vorlägen, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern verkauft wurden. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die Parteien erneut ähnliche Argumente vor.

(74) Die Kommission stellte fest, dass das einsehbare Dossier bereits ausreichende Informationen im Hinblick auf die Definition der Warenkennnummern/Warentypen enthält. Die Definition des Warentyps ist recht komplex und beinhaltet sieben Eigenschaften (Querschnittsbreite, Querschnittsverhältnis, Bauart, Felgen-/Raddurchmesser, Reifenposition, Winterreifen (ja oder nein), schlauchlose Reifen (ja oder nein)). Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass die Eigenschaften der Warenkennnummern detailliert genug waren, um alle auf dem

([24]) Nach US-amerikanischem Recht dürfen Omnibusse an den Vorderrädern nicht mit nachgeschnittenen oder runderneuerten Reifen betrieben werden („No bus shall be operated with regrooved, recapped or retreaded tires on front wheel"); 49 CFR 393.75 — Tires.(d).

([25]) Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46).

([26]) ABl. L 181 vom 4.7.2006, S. 1.

([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework (letzter Zugriff am 12. Juli 2018).

Unionsmarkt vorgefundenen Wareneigenschaften zu berücksichtigen. Tatsächliche führte keine andere Partei an, dass diese Warenkennnummern nicht sämtliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Warentypen widerspiegeln würden und dass sich ein in der Union hergestellter Warentyp vom gleichen, in der VR China hergestellten Warentyp unterscheide. Zudem legte auch keine interessierte Partei Informationen darüber vor, welche anderen Eigenschaften erforderlich wären, um einen noch vollständigeren oder weitreichenderen Vergleich zwischen eingeführten und inländischen Typen der betroffenen Ware zu ziehen. Daher bekräftigte die Kommission ihre Feststellung, dass die unter die einzelnen Warenkennnummern fallenden Eigenschaften hinreichend detailliert sind, um alle relevanten Unterschiede zwischen den einzelnen Warentypen zu erfassen und so einen fairen Vergleich von Waren (und Preisen) zulassen. Daher wies die Kommission diesen Einwand zurück.

(75) Der CRIA und die CCCMC führten an, dass die Unterschiede zwischen den Konzepten „Warentyp" und „Warenkennnummer" unklar seien, und baten die Kommission um entsprechende Klärung. Für die Zwecke dieses Verfahrens bestätigte die Kommission, dass die beiden Konzepte austauschbar sind.

3. **DUMPING**

(76) Der CRIA und die CCCMC, die Aeolus-Gruppe und Pirelli, die Hankook-Gruppe und die Giti-Gruppe beanstandeten, dass nicht nur die Identität des Herstellers im Vergleichsland geheim gehalten worden sei, sondern auch die Details der Berechnungen des Normalwerts. So sei es ihnen unmöglich, ihre Verfahrensrechte wahrzunehmen und in aussagekräftiger Weise zur Berechnung des Normalwerts Stellung zu nehmen. Die Giti-Gruppe und die Hankook-Gruppe wiederholten dieses Vorbringen im Anschluss an die endgültige Unterrichtung.

(77) Die Kommission erinnerte daran, dass der Hersteller im Vergleichsland die vertrauliche Behandlung seiner Identität beantragte und dafür eine Begründung lieferte. Die Kommission prüfte, ob dieses Ersuchen um Geheimhaltung begründet war, und stellte fest, dass nachweislich ein erhebliches Risiko von Sanktionen gegeben war, und akzeptierte die Geheimhaltung des Unternehmensnamens. Ferner wies der Hersteller im Vergleichsland nach, dass seine Wettbewerber von seinen Daten über Verkäufe und Kosten, insbesondere von seinen Verkäufen nach Klassen, auf seine Identität schließen und ihn im Falle einer weiteren Zusammenarbeit mit Sanktionen drohen könnten. Daher sicherte die Kommission dem Hersteller zu, dass die Details zu den Berechnungen des Normalwerts geheim gehalten oder in Spannen angegeben würden. Nach der Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten (vgl. Erwägungsgrund 14) legte die Kommission zusätzliche Informationen über die Herstellkosten sowie die Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten") des Herstellers im Vergleichsland offen.

3.1. **Normalwert**

3.1.1. *Marktwirtschaftsbehandlung (im Folgenden „MWB")*

(78) Nach der vorläufigen Unterrichtung führten die Giti-Gruppe, der CRIA und die CCCMC an, dass die weitere Anwendung des Artikels 2 Absatz 7 der Grundverordnung (vor der am 19. Dezember 2017 angenommenen Änderung ([28])) durch die Kommission eine Verletzung der von der Union im Rahmen des Protokolls über den WTO-Beitritt Chinas abgegebenen Verpflichtungen darstelle und daher illegal sei. In diesem Kontext widersprach die Giti-Gruppe dem Vorbringen der Kommission, wonach die Beweislast bei der Giti-Gruppe liegt, und wies abschließend darauf hin, dass es keine Rechtsvorschriften gebe, die die Kommission daran hinderte, den Normalwert auf der Grundlage der eigenen Daten der Giti-Gruppe zu Kosten und (inländischen) Verkäufen zu ermitteln.

(79) Wie in Erwägungsgrund 88 der vorläufigen Verordnung dargelegt, richtete sich die Kommission nach den zum Zeitpunkt der Untersuchung geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben b und c der Grundverordnung. Daraus folgt, dass das Vorbringen, dass die Beweislast nicht bei der Giti-Gruppe liege, nicht mit dem anzuwendenden Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung vereinbar ist, da dieser vorsieht, dass „*[e]in Antrag im Sinne des Buchstabens b […] schriftlich gestellt werden und ausreichendes Beweismaterial dahingehend enthalten [muss], dass der Hersteller unter marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist […].*" Des Weiteren kann der Normalwert nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung „*auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft oder des Preises, zu dem die Ware aus einem solchen Drittland in andere Länder sowie in die Union verkauft wird*" ermittelt werden.

(80) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die Giti-Gruppe ferner an, dass die Kommission durch die Ablehnung ihres MWB-Antrags ihre Verteidigungsrechte auf zweierlei Weise verletzt habe:

a) Die Giti-Gruppe habe nicht ausreichend Zeit erhalten, um eine aussagekräftige Stellungnahme zu den MWB-Feststellungen abzugeben, da die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen zu den MWB-Feststellungen unzureichend und unverhältnismäßig gewesen sei; und

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

b) die Kommission habe ihren Bericht zum MWB-Kontrollbesuch erst kurz zuvor (am 3. Mai 2018) bzw. rund einen Monat nach der endgültigen MWB-Entscheidung (am 9. April 2018) veröffentlicht.

(81) Die Kommission widersprach diesen Behauptungen aus den folgenden Gründen:

a) Die Kommission hatte ihre MWB-Bewertung am 15. März 2018 bekannt gegeben und dabei eine Frist für die Abgabe von Stellungnahmen für den 27. März 2018 (Büroschluss) gesetzt. Eine solche Frist von zwölf Tagen ist angemessen und erlaubte es der Giti-Gruppe, ihre Interessen effektiv zu verteidigen.

b) Die MWB-Unterrichtung vom 15. März 2018 enthielt nicht nur die wesentlichen Tatsachen, sondern auch die Ergebnisse der Prüfung vor Ort. In diesem Dokument legten die Kommissionsdienststellen auf transparente Weise alle relevanten Aspekte dar und ermöglichten es so der Giti-Gruppe, ihre Interessen im Hinblick auf die MWB-Bewertung zu verteidigen. Zudem fanden die Kontrollbesuche bei der Giti-Gruppe über einen Zeitraum von drei Wochen statt, in dem mindestens ein die Giti-Gruppe vertretender Rechtsberater anwesend war. Bei diesen Kontrollbesuchen unterrichteten die Kommissionsdienststellen die Vertreter des Unternehmens sowohl mündlich als auch per E-Mail darüber, welche Informationen erfolgreich überprüft werden konnten und welche noch zu prüfen oder bereitzustellen waren. Am Ende jedes Kontrollbesuchs war dem Rechtsberater der Giti-Gruppe eine gleichlautende Liste aller im Rahmen des Prüfungsverfahrens erhobenen Beweise ausgehändigt worden. Daher hatte die Giti-Gruppe selbst ohne den Kontrollbericht, der lediglich die festgestellten Sachverhalte enthält, die bereits in der MWB-Unterrichtung veröffentlicht worden waren, ausreichend Gelegenheit, zu den für die MWB-Bewertung wesentlichen Erwägungen Stellung zu nehmen.

(82) In den nach der vorläufigen Unterrichtung eingegangen Stellungnahmen zur MWB wurden die festgestellten Sachverhalte nicht infrage gestellt; zudem konnten sie die Feststellungen der Kommission zur MWB nicht ändern. Die Kommission hat ihre Feststellung, ob die Giti-Gruppe die MWB-Kriterien erfüllt, im Einklang mit Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung — innerhalb von sieben Monaten, spätestens jedoch nach acht Monaten — nach Einleitung der Untersuchung getroffen, nachdem der Wirtschaftszweig der Union Gelegenheit zur Stellungnahme hatte. Daher war die Kommission der Auffassung, dass die Verteidigungsrechte der Giti-Gruppe im Hinblick auf die Feststellungen der Kommission zur MWB gewahrt wurden.

3.1.2. *Vergleichsland*

(83) In der vorläufigen Verordnung wurde von der Kommission Brasilien als Vergleichsland im Sinne des Artikels 2 Absatz 7 der Grundverordnung ausgewählt.

(84) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die Giti-Gruppe an, dass Brasilien kein geeignetes Vergleichsland sei, da 1) die Voraussetzungen für den Zugang zu Rohstoffen in Brasilien weniger günstig seien, weil China ein größerer Hersteller von Naturkautschuk sei und näher an den wichtigsten Produktionsquellen in Südostasien liege; 2) Brasilien Antidumpingzölle gegen verschiedene Länder eingeführt habe; 3) in Brasilien die üblichen Einfuhrzölle auf bestimmte Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit 16 % hoch seien.

(85) Die Kommission erinnerte daran, dass es sich bei Brasilien um einen Wettbewerbsmarkt handelt, auf dem fünf große Hersteller von Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aktiv sind. Es handelt sich um einen großen Verbrauchermarkt mit bedeutenden Ein- und Ausfuhren, trotz der Antidumpingzölle und der üblichen geltenden Zölle. Die Kommission wies ferner darauf hin, dass sie keine tragfähige Alternative hatte. Der einzige thailändische Hersteller, der zur Mitarbeit bereit war, war nur im Schlauchreifensegment aktiv und deswegen ungeeignet, da es sich bei über 95 % der Ausfuhren in die Union um schlauchlose Reifen handelt. Südafrika schließlich war im Hinblick auf Produktion und Verbrauch deutlich kleiner und hatte noch höhere übliche Antidumpingzölle, wodurch es weniger geeignet war als Brasilien. Daher bestätigte die Kommission, dass Brasilien unter den vorgeschlagenen Möglichkeiten das am besten geeignete Vergleichsland war.

(86) Die Kommission prüfte auch die Kosten für Naturkautschuk in den Herstellkosten des Herstellers im Vergleichsland eingehend. Der Preis für Naturkautschuk lag pro Kilo der vom Hersteller im Vergleichsland hergestellten Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren bei [4,1-4,5] RMB, was den Kosten entspricht, die die chinesischen ausführenden Hersteller in den Fragebogen angaben. Insgesamt sind die Herstellkosten pro kg fertiger Ware des Herstellers im Vergleichsland höher als die Herstellkosten pro kg der chinesischen ausführenden Hersteller. Allerdings ist der Hauptunterschied bezüglich der Höhe der Herstellkosten in Brasilien auf höhere Arbeitskosten, direkte Wertminderungskosten und andere direkte und indirekte Herstellkosten zurückzuführen. Daher wurde die Forderung, aufgrund der Differenz zwischen den Rohstoffpreisen im Vergleichsland und in der VR China eine Berichtigung vorzunehmen, zurückgewiesen.

(87) Nach der vorläufigen Unterrichtung wiesen die Giti-Gruppe, die Hankook-Gruppe, die Aeolus-Gruppe und Pirelli darauf hin, dass der Normalwert für den Großteil ihrer Verkaufsmenge in die Union rechnerisch ermittelt werden musste, was ernsthafte Zweifel an der Vergleichbarkeit der auf dem Inlandsmarkt des Vergleichslands verkauften Warentypen aufkommen lasse. Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die Giti-Gruppe diesen Einwand.

(88) Die betroffene Ware umfasst eine große Spanne an Warentypen mit vielen verschiedenen Größen und anderen Eigenschaften. Die Tatsache, dass bestimmte Größen und Reifentypen nicht in Brasilien hergestellt werden, bedeutet nicht, dass die brasilianischen Warentypen nicht vergleichbar sind. Tatsächlich gehören die von dem brasilianischen Hersteller hergestellten Warentypen zu der gleichen Warengruppe und konnten in gewissem Umfang mit den Warentypen, die von den chinesischen ausführenden Herstellern in der Stichprobe in die Union ausgeführt wurden, in Übereinstimmung gebracht werden. Die Kommission wies dieses Argument daher zurück.

(89) Da zur Eignung des Vergleichslands keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wird die in Erwägungsgrund 112 der vorläufigen Verordnung dargelegte vorläufige Schlussfolgerung der Kommission, Brasilien als Vergleichsland heranzuziehen, bestätigt.

3.1.3. *Normalwert*

(90) Die Einzelheiten der Berechnung des Normalwerts sind in den Erwägungsgründen 113 bis 115 der vorläufigen Verordnung enthalten.

(91) Alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller argumentierten, dass die von der Kommission im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung verwendete Methode zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts außergewöhnlich hohe Dumpingspannen ergebe und zu Ergebnissen führe, die nicht der Realität entsprächen, da der Normalwert für die Klassen 2 und 3 nicht niedriger sei, obwohl Reifen der Klassen 2 und 3 in der Realität stets günstiger seien. Die ausführenden Hersteller forderten die Kommission auf, Berichtigungen beim Normalwert vorzunehmen, die die sinkenden Produktionskosten bei den Klassen 2 und 3 berücksichtigten. Die Giti-Gruppe forderte zudem eine Berichtigung, um sinkende Herstellkosten bei Reifen mit einer größeren Querschnittsbreite widerzuspiegeln.

(92) Die Kommission akzeptierte das Vorbringen, dass bei der von ihr vorläufig verwendeten Methode zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts für nicht übereinstimmende Warenkennnummern die Klassensegmentierung möglicherweise nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Die Kommission analysierte die Warentypen, die der Hersteller im Vergleichsland in allen drei Klassen herstellte, und stellte fest, dass die Herstellkosten pro Stück für Klasse 2 durchschnittlich [83-87] % der Herstellkosten pro Stück für Klasse 1 und die Herstellkosten pro Stück für Klasse 3 durchschnittlich [77-82] % der Herstellkosten pro Stück für Klasse 1 betrugen. Die Kommission entschied daher, die Methode zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts zu verfeinern, um diese Unterschiede bei den Herstellkosten pro Stück für jede Klasse wie folgt zu berücksichtigen. Erstens berechnete sie die durchschnittlichen Herstellkosten pro kg für alle Klasse-1-Reifen, die vom Hersteller im Vergleichsland hergestellt wurden: [19-21] RMB pro kg. Zweitens reduzierte sie die für die rechnerische Ermittlung des Normalwerts herangezogenen Herstellkosten pro kg für Klasse 2 um die durchschnittliche Differenz zwischen den Herstellkosten pro Stück für Klasse 1 und Klasse 2, nämlich um [83-87] %, was für Klasse 2 Herstellkosten pro kg in Höhe von [16-18] RMB ergab; die Herstellkosten pro kg für Klasse 3 wurden um die durchschnittliche Differenz zwischen den Herstellkosten pro Stück für die Klassen 1 und 3, nämlich um [77-82] % reduziert, was einen Stückpreis von [15-17] RMB ergab. Die Warentypen, die der Hersteller im Vergleichsland in allen drei Klassen herstellte, machten [70-80] % der Produktionsmenge des Herstellers im Vergleichsland aus und wurden daher als ausreichend repräsentativ für die Berichtigung erachtet.

(93) Die Kommission ermittelte den Normalwert eines jeden von den chinesischen Herstellern ausgeführten nicht übereinstimmenden Warentyps durch das Multiplizieren seines Gewichts mit den jeweiligen Herstellkosten pro kg für jede Klasse. Die Kommission erhöhte diesen Betrag für jeden Warentyp anschließend um die VVG-Kosten und einen Betrag als Gewinn, jeweils in angemessener Höhe.

(94) Auf der Grundlage dieser Berichtigungen ermittelte die Kommission den Normalwert für die nicht übereinstimmenden Warentypen (Warenkennnummern) unter Berücksichtigung der festgestellten Unterschiede bei den Herstellkosten zwischen den drei Klassen.

(95) Vor dem Hintergrund des Vorbringens, die VVG-Kosten des Herstellers im Vergleichsland seien unverhältnismäßig hoch, führte die Kommission erneut eine detaillierte Untersuchung der VVG-Kosten des Herstellers durch und stellte fest, dass die inländischen Transportaufwendungen bei der vorläufigen Sachaufklärung doppelt gewertet worden waren. Die Kommission entfernte daher diese Ausgaben aus den Berechnungen des Normalwerts, was dazu führte, dass die zur Berechnung des Normalwerts herangezogenen VVG-Kosten von [35-45] % der Herstellkosten des Herstellers im Vergleichsland auf [20-30] % der Herstellkosten sanken. Diese Berichtigung hatte keine Auswirkungen auf die Höhe des vorläufigen Zollsatzes, da die vorläufige Dumpingspanne dadurch nicht unter das Niveau der Schadensspanne sank. Die angepassten VVG-Kosten entsprechen den durchschnittlichen VVG-Kosten des Wirtschaftszweigs der Union für alle in die Stichprobe einbezogenen Hersteller in allen drei Klassen. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass diese angepassten VVG-Kosten angemessen sind.

(96) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Giti-Gruppe vor, die Kommission habe keine Berichtigungen dafür vorgenommen, dass die Unternehmen der Klasse 1 in der Regel sehr viel höhere Marketingkosten hätten (bei der Bestimmung der VVG-Kosten) und dass die Rentabilität der Klasse-1-Hersteller wesentlich höher sei als bei Herstellern der Klassen 2 und 3 (bei der Ermittlung des Gewinns). Sie führte daher an, dass die Kommission bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts für Klasse-2-Reifen eine geringere Gewinnspanne und bei Klasse-3-Reifen eine noch geringere Gewinnspanne zugrunde legen sollte.

(97) Die Kommission erinnerte daran, dass sie nach den vorläufigen Feststellungen ihre Methode überarbeitet hatte, um bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts den Unterschieden zwischen den Klassen Rechnung zu tragen (siehe Erwägungsgrund 92). Die Daten des Herstellers im Vergleichsland rechtfertigten keine weitere Berichtigung. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(98) Bezüglich der Forderung nach einer Berichtigung des Normalwerts aufgrund der geringeren Herstellkosten für größere Reifen wies die Kommission darauf hin, dass die Giti-Gruppe keine detaillierten Analysen vorlegte, aus denen hervorging, inwieweit größere Reifen kostengünstiger produziert werden können und ob beim Rückgang der Herstellkosten ein klares Muster erkennbar ist. Zudem präsentierte die Giti-Gruppe keine mögliche Methode für eine solche Berichtigung. Nach der endgültigen Unterrichtung wandte die Giti-Gruppe ein, sie habe nicht genügend Daten erhalten, um eine mögliche Methode für Berichtigungen aufgrund der Reifengrößen vorlegen zu können. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Giti-Gruppe ihre eigenen Daten verwenden könnte, um nachzuweisen, dass erhebliche Unterschiede bei den Kosten für die Herstellung größerer und kleinerer Reifengrößen bestehen, und auf dieser Grundlage eine Berichtigungsmethode vorzuschlagen. Eine solche Stellungnahme ging jedoch nicht ein. Daher wurden diese Einwände zurückgewiesen.

(99) Die Giti-Gruppe wies ferner darauf hin, dass die im Untersuchungszeitraum von der brasilianischen Zentralbank veröffentlichten Zinssätze zwischen 14,25 % und 11,25 % schwankten, während der von der Volksbank Chinas veröffentlichte Zinssatz im selben Zeitraum bei 4,35 % lag. Die Giti-Gruppe forderte, diese Kosten — falls ein Großteil der VVG-Kosten mit Finanzierungskosten im Zusammenhang stehe — nach unten zu berichtigen, um die höheren Darlehenszinsen in Brasilien (im Vergleich zur VR China) widerzuspiegeln.

(100) Die Kommission erinnerte daran, dass sie die Kosten des Vergleichslands heranziehen musste, da es in der VR China aufgrund der starken staatlichen Intervention bedeutende Wettbewerbsverzerrungen gibt. Da es sich beim Zugang chinesischer Unternehmen zur Bankenfinanzierung um eine solche Wettbewerbsverzerrung handelt, war die Kommission der Ansicht, dass es angemessen war, den Zinssatz des Vergleichslands zu verwenden. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(101) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die Giti-Gruppe ihre Forderung, die Kommission solle eine Berichtigung für die Unterschiede bei den Finanzierungskosten in der VR China und in Brasilien vornehmen, und zwar zwischen den Zinssätzen der Volksbank Chinas und der brasilianischen Zentralbank. Die Giti-Gruppe forderte außerdem, die Herstellkosten des Herstellers im Vergleichsland als Ausgleich für dessen höhere Gemeinkosten und die VVG-Kosten desselben als Ausgleich für andere Kosten und höhere Steuern nach unten zu berichtigen.

(102) Die Kommission erinnerte daran, dass der Normalwert nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben a und b der Grundverordnung im Falle der VR China auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Normalwertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft zu bestimmen ist. Wie in Erwägungsgrund 100 erwähnt, bestehen erhebliche Wettbewerbsverzerrungen in der VR China, die Auswirkungen auf die Finanzierungskosten der VR China haben. Daher rechtfertigt die Tatsache, dass zwischen der VR China und dem Vergleichsland Unterschiede bei den Finanzierungskosten bestehen, die geforderte Berichtigung nicht. Hinsichtlich der zusätzlichen Forderung, dass die Herstellkosten des Herstellers im Vergleichsland nach unten berichtigt werden sollten, um höhere Gemeinkosten und Steuern in Brasilien auszugleichen, erinnerte die Kommission daran, dass sie den MWB-Antrag der Giti-Gruppe abgelehnt hatte. Ein Grund für diese Ablehnung war, dass ihre Buchführungsunterlagen die VVG-Kosten insgesamt nicht korrekt widerspiegelten. Daher konnte sich die Kommission nicht auf die unternehmensspezifischen Kostendaten der Giti-Gruppe stützen und hat sie dementsprechend weder verwendet noch geprüft. Daraus folgt, dass sie keinen Vergleich mit den angeblich höheren Gemeinkosten und Steuern in Brasilien anstellen konnte. Da die Annahme der Forderung nach einer Berichtigung die Wiedereinführung derart unzuverlässiger chinesischer Daten zur Folge gehabt hätte, wies die Kommission diese Forderung ebenfalls zurück.

3.2. **Ausfuhrpreis**

(103) Die Einzelheiten der Berechnung des Ausfuhrpreises sind in den Erwägungsgründen 116 bis 119 der vorläufigen Verordnung enthalten.

(104) Die Hankook-Gruppe forderte, als eine wirtschaftliche Einheit behandelt zu werden, sodass keine Berichtigungen nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung erforderlich oder anderweitig gerechtfertigt seien. Sie argumentierte, dass die Streichung der VVG-Kosten und Gewinne der verbundenen Unternehmen in der Union nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung dazu führe, dass beim Ausfuhrpreis alle Kosten und Ausgaben, die einer Abteilung für Ausfuhrverkäufe entstehen, sowie ein Anteil des Gewinns unberücksichtigt blieben. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Hankook-Gruppe ihre Behauptung erneut vor, sie sei eine wirtschaftliche

Einheit, und die Kommission sollte ihrer Ansicht nach weder die VVG-Kosten noch den Gewinn der verbundenen Händler in der Union berichtigen. Stattdessen sollte die Kommission den Preis verwenden, der dem ersten unabhängigen Abnehmer in der Union tatsächlich in Rechnung gestellt worden sei, da dieser Preis ihrer Ansicht nach zuverlässig sei.

(105) In Bezug auf die rechnerische Ermittlung des Ausfuhrpreises nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung ist es ständige Rechtsprechung, dass das Vorliegen einer wirtschaftlichen Einheit die Kommission nicht daran hindert, den Ausfuhrpreis nach Artikel 2 Absatz 9 rechnerisch zu ermitteln. ([29]) Nach Artikel 2 Absatz 9 Unterabsatz 1 und 2 der Grundverordnung ist die Kommission zur rechnerischen Ermittlung des Ausfuhrpreises berechtigt, wenn sich herausstellt, dass der Ausfuhrpreis wegen einer geschäftlichen Verbindung zwischen dem Ausführer und dem Einführer nicht zuverlässig ist. In diesen Fällen werden Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Wiederverkauf entstandenen Gewinne und Kosten einschließlich Zöllen und Abgaben vorgenommen, um einen zuverlässigen Ausfuhrpreis frei Grenze der Union zu ermitteln. Nach Artikel 2 Absatz 9 Unterabsatz 3 der Grundverordnung umfassen die Beträge, für die Berichtigungen vorgenommen werden, alle Beträge, die normalerweise vom Einführer getragen werden, aber von anderen Parteien übernommen worden sind, einschließlich einer angemessenen Spanne für VVG-Kosten und für Gewinne. In diesem Fall stellte die Kommission fest, dass diese Verbindung besteht, da die ausführenden Hersteller und die Einführer zur selben Unternehmensgruppe, d. h. der Hankook-Gruppe, gehören. Daher ist die Kommission berechtigt, bei den VVG-Kosten und Gewinnen der verbundenen Einführer der Hankook-Gruppe Berichtigungen vorzunehmen. Die Kommission ist außerdem der Ansicht, dass die überprüften Gewinne der mitarbeitenden unabhängigen Einführer eine geeignete Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Ausfuhrpreises darstellen. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(106) Die Hankook-Gruppe brachte vor, dass die Kommission in dem Fall, dass sie den Einwand der Hankook-Gruppe gegen Berichtigungen ihres Ausfuhrpreises nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung zurückweise, folglich eine Berichtigung des Normalwerts des Herstellers im Vergleichsland durch Abzug der Verkaufskosten und eines angemessenen Gewinns nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d der Grundverordnung hätte vornehmen müssen. Die Einbeziehung der Vertriebskosten und der Gewinnspanne des Herstellers im Vergleichsland führe zu einer Asymmetrie, die sich auf die Vergleichbarkeit der Preise auswirke und daher angepasst werden müsse. Nach der zusätzlichen Unterrichtung quantifizierte die Hankook-Gruppe die Berichtigungen, die ihrer Ansicht nach für die VVG-Kosten und Gewinne des Herstellers im Vergleichsland erforderlich wären, um die Asymmetrie zu beseitigen, die die Vergleichbarkeit der Preise beeinträchtige.

(107) Die Kommission stellte klar, dass der Zweck der Berichtigungen nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung darin besteht, einen zuverlässigen Ausfuhrpreis zu ermitteln, der von der in Erwägungsgrund 105 erwähnten geschäftlichen Verbindung zwischen dem Ausführer und dem Einführer in der Union nicht berührt wird. Gleichzeitig stellte der Gerichtshof fest, dass für die Bestimmung des Normalwerts und die Bestimmung des Ausfuhrpreises gesonderte Regeln gelten und die VVG-Kosten daher in beiden Fällen nicht unbedingt gleich behandelt werden müssen. ([30]) Die Kommission bekräftige ihren Standpunkt, dass der endgültige Verkaufspreis des Herstellers im Vergleichsland auf dieselbe Handelsstufe ab Werk gebracht wurde, indem er mittels ordnungsgemäß geprüfter Berichtigungen, die der Tabelle über die Geschäftsvorgänge des Herstellers entnommen wurden, angepasst wurde. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

3.3. **Vergleich**

(108) In den Erwägungsgründen 120 und 121 der vorläufigen Verordnung wird erläutert, wie der Normalwert und der Ausfuhrpreis verglichen wurden.

(109) In ihren Stellungnahmen zu den vorläufigen und endgültigen Feststellungen fochten die Giti-Gruppe, die Hankook-Gruppe sowie die CCCMC und der CRIA die Methode für die Mehrwertsteuerberichtigung aus mehreren Gründen an, die in den Erwägungsgründen 110 bis 117 dargelegt sind.

(110) Diesen Parteien zufolge habe die Kommission, nachdem sie die chinesischen Preise und Kosten bei der Ermittlung des Normalwerts außer Acht gelassen habe, dennoch die chinesischen Mehrwertsteuersätze bei der Berechnung des Normalwerts berücksichtigt. Zudem blähe diese Methode die Dumpingspanne auf, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die Berichtigung beim Normalwert erfolge statt beim Ausfuhrpreis.

([29]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Mai 2017 in der Rechtssache C-239/15 P *RFA International, LP/Europäische Kommission*, ECLI:EU:C:2017:337, Rn. 24-26, und Urteil des Gerichts vom 17. März 2015 in der Rechtssache T-466/12 *RFA International, LP/Europäische Kommission*, ECLI:EU:T:2015:151, Rn. 51-56.

([30]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. März 1992 in der Rechtssache C-178/87 *Minolta/Rat der Europäischen Union*, EU:C:1992:112, Rn. 12.

(111) Die Kommission wies diese Vorbringen zurück. Der Zweck der Berichtigungen nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung besteht darin, sicherzustellen, dass die Dumpingspanne anhand eines gerechten Vergleichs zwischen dem Normalwert und dem Ausfuhrpreis ermittelt wird. Diese Anforderung gilt unabhängig von der Grundlage für die Ermittlung des Normalwerts, auch dann, wenn der Normalwert in einem Vergleichsland ermittelt wurde, in dem Unternehmen keine MWB erhalten. In Bezug auf die nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe b vorgenommene Berichtigung der Mehrwertsteuer stellte die Kommission sicher, dass der Normalwert und der Ausfuhrpreis im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung ([31]) auf demselben Steuerniveau verglichen wurden, wie in den Erwägungsgründen 115 und 116 näher erläutert.

(112) Die Giti-Gruppe brachte vor, dass sich der Sachverhalt in der von der Kommission genannten Rechtsprechung, d. h. in dem *Urteil Dashiqiao* ([32]), von der Situation der Giti-Gruppe unterscheide, da das von diesem Urteil betroffene Unternehmen eine MWB erhalten habe und keine Berichtigung nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe b der Grundverordnung vorgenommen worden sei.

(113) Die Kommission räumte ein, dass die Umstände in der Untersuchung im Urteil Dashiqiao anders waren. In diesem Fall unterlagen die Ausfuhrverkäufe einer Mehrwertsteuerschuld zum vollen Satz von 17 % im Untersuchungszeitraum, sodass eine Berichtigung des Normalwerts nicht erforderlich war, um einen fairen Vergleich mit einem Normalwert zu gewährleisten, der denselben Mehrwertsteuersatz widerspiegelt. Im Gegensatz dazu waren die Ausfuhrverkäufe in der laufenden Untersuchung auf eine reduzierte Mehrwertsteuerpflicht beschränkt, sodass eine Berichtigung erforderlich war, um den Normalwert einschließlich der Mehrwertsteuer auf ein Niveau zu senken, das dem Steuerniveau der Ausfuhrverkäufe entspricht. Wie in Erwägungsgrund 111 dargelegt, ist es unerheblich, ob einem chinesischen ausführenden Hersteller eine MWB gewährt wird oder nicht. Entscheidend ist, ob der Ausfuhrpreis und der Normalwert auf dem gleichen Steuerniveau verglichen werden, um einen fairen Preisvergleich zu gewährleisten.

(114) Die Giti-Gruppe brachte außerdem vor, dass die Beweislast für die Notwendigkeit einer Berichtigung bei der Kommission liege. Die Hankook-Gruppe betonte, dass für Ausfuhrverkäufe nach den chinesischen Rechtsvorschriften überhaupt keine Mehrwertsteuer erhoben werde und daher keine Berichtigung gerechtfertigt sei. Die Hankook-Gruppe brachte vor, dass, selbst wenn eine Berichtigung für die Mehrwertsteuerschuld erforderlich sei, die Berichtigung auf den Ausfuhrpreis und nicht auf den Normalwert erfolgen müsste. Die Giti-Gruppe brachte ebenfalls vor, dass eine Berichtigung für die Mehrwertsteuerpflicht eher vorgenommen werden sollte, um etwaige Unterschiede bei der Mehrwertsteuer auszugleichen, die die Gruppe letztlich nach Aufrechnung der Mehrwertsteuer oder sonstiger Steuern auf Rohstoffkäufe und andere Vorleistungen gegen die Mehrwertsteuerschuld auf Ausfuhrverkäufe beziehungsweise Inlandsverkäufe entrichtet hat. Mit anderen Worten war die Giti-Gruppe der Auffassung, dass eine etwaige Anpassung der Mehrwertsteuer die Unterschiede bei den Kosten zwischen ausgeführten und im Inland verkauften Materialien widerspiegeln sollte.

(115) Die von der Giti-Gruppe und der Hankook-Gruppe vorgebrachten Argumente gehen auf ein Missverständnis der Beweggründe für die bezüglich der Mehrwertsteuerschuld vorgenommene Berichtigung zurück. Erstens bestreiten die Parteien in Bezug auf die Vorteile einer Berichtigung nicht, dass die Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware für den ausführenden Hersteller eine Mehrwertsteuerschuld auslösen. Die Parteien brachten nämlich vor, dass die Berichtigung entweder auf den Ausfuhrpreis vorgenommen werden sollte oder dass die Berichtigung vorgenommen werden sollte, um die Unterschiede bei den Kosten zwischen Inlands- und Ausfuhrverkäufen auszugleichen (d. h. die Kosten, die sich daraus ergeben, dass es aufgrund der durch die Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware verursachten Mehrwertsteuerschuld nicht möglich war, für die gesamte auf den Erwerb von Rohstoffen oder sonstige Vorleistungen entrichtete Mehrwertsteuer eine Rückerstattung zu erhalten). Zwar widersprach die Kommission diesen Argumenten aus den in den Erwägungsgründen 116 und 117 dargelegten Gründen, stellt jedoch fest, dass diese Argumente bestätigen, dass die Ausfuhrverkäufe zu einer Mehrwertsteuerschuld führen (im Gegensatz zu der Argumentation der Hankook-Gruppe), die dem sogenannten „nicht erstattungsfähigen Satz" für Ausfuhren entspricht, bei dem es sich um einen Pauschalsatz handelt, der auf den FOB-Ausfuhrpreis der betroffenen Ware angewandt wird. Zweitens bekräftigte die Kommission in Bezug auf die Berichtigung erneut, dass der Zweck der Berichtigung darin besteht, sicherzustellen, dass der Normalwert und der Ausfuhrpreis auf der Höhe desselben Mehrwertsteuersatzes verglichen werden.

(116) Auf dieser Grundlage ermittelte die Kommission zunächst einen Normalwert auf der Grundlage der Mehrwertsteuer zu einem Satz von 17 %, der dem normalen Mehrwertsteuersatz für Inlandsverkäufe in der VR China entspricht. Anschließend berichtigte die Kommission den Normalwert nach unten, um dem für die Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware festgestellten niedrigeren Mehrwertsteuersatz (d. h. dem sogenannten nicht erstattungsfähigen Satz) Rechnung zu tragen. Dies gewährleistete die erforderliche Symmetrie zwischen dem Normalwert und dem Ausfuhrpreis hinsichtlich der Höhe der indirekten Steuern. Im Hinblick auf die Argumentation der Hankook-Gruppe, wonach die Berichtigung des Ausfuhrpreises vorgenommen werden sollte, wies die Kommission darauf hin, dass Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe b der Grundverordnung klarstellt, dass sich etwaige Unterschiede bei der Höhe der indirekten Besteuerung im Normalwert niederschlagen müssen, nicht im Ausfuhrpreis.

([31]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2013 in der Rechtssache C-15/12 P *Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/Rat der Europäischen Union*, EU:C:2013:572, Rn. 34 und 35.

([32]) Ebenda.

(117) In Bezug auf das Argument, die Berichtigung solle vorgenommen werden, um etwaige Unterschiede bei den Kosten von Rohstoffen oder Vorleistungen zwischen den Ausfuhren und den Inlandsverkäufen auszugleichen, die sich aus der verbleibenden Mehrwertsteuerschuld auf solchen Kostenpositionen ergäben, erinnerte die Kommission daran, dass der Zweck der in diesem Zusammenhang vorgenommenen Berichtigung nicht darin besteht, angebliche Unterschiede bei den Kosten für Rohstoffe oder andere Vorleistungen zu beheben. Vielmehr wird durch die Berichtigung gewährleistet, dass die für den Vergleich herangezogenen Preise dem gleichen Steuerniveau entsprechen. Schließlich erinnerte die Kommission hinsichtlich des Vorbringens der Giti-Gruppe zur Beweislast daran, dass die Tatsache, dass die Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware zu einer Mehrwertsteuerschuld führen, tatsächlich in der Untersuchung festgestellt wurde und in der Realität von keiner der beiden Gruppen bestritten wird, die dieser Tatsache eher auf andere Art und Weise Rechnung tragen wollen (Berichtigung des Ausfuhrpreises oder Berichtigungen für Kostenunterschiede). Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(118) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Hankook-Gruppe erneut vor, dass sie eine wirtschaftliche Einheit sei und die Kommission daher keine Berichtigungen für Provisionen nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe i der Grundverordnung vornehmen sollte.

(119) Die Kommission bekräftigte ihren Standpunkt, dass sie nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe i der Grundverordnung berechtigt ist, Berichtigungen für Provisionen vorzunehmen, die für die betreffenden Verkäufe gezahlt wurden. In diesem Fall stellte die Kommission fest, dass die Provisionen in einem Vertrag zwischen den Parteien vorgesehen waren und de facto von den ausführenden Herstellern an die verbundenen Parteien gezahlt wurden. Die Zahlungen wurden gemeldet, vom ausführenden Hersteller bestätigt und im Rahmen der Untersuchung geprüft. Es wurde festgestellt, dass sie den Preisvergleich beeinträchtigen. Die Kommission musste daher für die Provisionen Berichtigungen vornehmen, unabhängig davon, ob die Unternehmen eine wirtschaftliche Einheit bildeten oder nicht. Die Kommission erinnerte ferner daran, dass das Konzept „wirtschaftliche Einheit" im Zusammenhang mit Berichtigungen nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung in der Rechtsprechung des Gerichtshofs ([33]) zu „fiktiven Provisionen" entwickelt wurde, worunter auch der Aufschlag fällt, den ein Unternehmen nach Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe i Unterabsatz 2 erhält, und nicht für solche Fälle, in denen tatsächliche Provisionen klar definiert und de facto gezahlt werden. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(120) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Hankook-Gruppe ihre Behauptung erneut vor, dass die an den koreanischen Hauptsitz für die Nutzung der Technologie und Marke von Hankook gezahlten Lizenzgebühren nicht vom Ausfuhrpreis abgezogen werden sollten. Die Kommission prüfte die Behauptung erneut, stellte fest, dass sie gerechtfertigt ist, und nahm eine entsprechende Neuberechnung der Dumpingspanne vor.

3.4. **Dumpingspanne**

(121) Wie in den Abschnitten 3.1 bis 3.3 dargelegt, berücksichtigte die Kommission eine Anzahl von Stellungnahmen interessierter Parteien, die nach der vorläufigen Unterrichtung eingegangen waren, und berechnete die Dumpingspannen für alle ausführenden Hersteller in der Stichprobe neu. Dies führte zu niedrigeren als den ursprünglich festgestellten Dumpingspannen. Diese Veränderung wirkte sich auch auf die Dumpingspanne aller anderen mitarbeitenden und der nichtmitarbeitenden Unternehmen aus, da diese Spannen auf den Spannen der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen beruhen.

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

Tabelle 1

Endgültige Dumpingspannen

Unternehmen	Endgültige Dumpingspanne
Xingyuan-Gruppe	106,7 %
Giti-Gruppe	56,8 %
Aeolus-Gruppe und Pirelli	85 %
Hankook-Gruppe	60,1 %
Andere mitarbeitende Unternehmen	71,5 %
Alle übrigen Unternehmen	106,7 %

([33]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Februar 2012 in den verbundenen Rechtssachen C-191/09 P und C-200/09 P, *Rat/Interpipe*, Urteil des Gerichtshofs vom 26. Oktober 2016 in der Rechtssache C-468/15 P, *PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)/Rat*.

4. SCHÄDIGUNG

4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union

(123) Wie in den Erwägungsgründen 127 bis 129 der vorläufigen Verordnung erläutert, wurde die gleichartige Ware von mehr als 380 Herstellern in der Union hergestellt, die sowohl neue als auch runderneuerte Reifen herstellen. Sie wurden zusammen als Wirtschaftszweig der Union definiert.

(124) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC vor, dass Runderneuerer — ob sie auf der Grundlage von Veredelungsvereinbarungen arbeiten oder nicht — nicht zum Wirtschaftszweig der Union gehören könnten. Ihrer Ansicht nach gehöre die Runderneuerung zum Ersatzteilmarkt, der nicht durch Antidumpingmaßnahmen geschützt werden könne, da die Runderneuerer einen vorhandenen, teilweise abgefahrenen Reifen verwenden und so verarbeiten würden, dass er wieder einsatzfähig sei. Außerdem könnten Runderneuerer, die auf der Grundlage einer Veredelungsvereinbarung arbeiten, nicht Eigentümer der Karkasse sein. Die Abnehmer würden das Eigentum an der Karkasse behalten, während diese bearbeitet und ein neuer Laufstreifen auf einen abgefahrenen Reifen aufgebracht werde, bevor sie an den Eigentümer zurückgegeben werde.

(125) Die Kommission stellte fest, dass die Runderneuerungsindustrie den Karkassen von abgefahrenen Reifen ein zweites Leben schenkt (oder mehr, da ein und dieselbe Karkasse mehrfach runderneuert werden kann). Ein abgefahrener Reifen ist nicht mehr sicher für die Benutzung im öffentlichen Straßenverkehr und kann nicht wieder in Umlauf gebracht werden. Ohne die Runderneuerung endet das Schicksal eines abgefahrenen Reifens auf dem Schrottplatz; allerdings kann ein Teil des abgefahrenen Reifens pyrolysiert werden, um daraus Brennstoff herzustellen. Wie in Erwägungsgrund 49 der vorläufigen Verordnung erläutert, ist die Runderneuerung im Wesentlichen ein Recycling-Prozess, bei dem ein abgefahrener Reifen durch den Ersatz des Laufstreifens auf einer alten Karkasse überholt wird. Daher ist die Runderneuerung nicht nur eine Dienstleistung, sondern ein Produktionsverfahren. Unabhängig von den Eigentumsverhältnissen handelt es sich bei den Runderneuerern um Unionshersteller, die ihren Produktionsprozess mit einer Karkasse beginnen und einen Reifen erzeugen.

(126) Darüber hinaus kann der Lebenszyklus von Altreifen auf zwei möglichen Wegen enden: Sie werden entweder als Abfall entsorgt oder als gute Karkasse weiterverwendet und runderneuert. Wenn der Altreifen als Abfall betrachtet wird, muss der Eigentümer möglicherweise eine Gebühr entrichten, um den abgefahrenen Reifen zu entsorgen. Im zweiten Szenario wird der abgefahrene Reifen dagegen zu einer Einnahmequelle. Runderneuerer können den abgefahrenen Reifen bei einer Werkstatt erwerben oder einen abgefahrenen Reifen im Rahmen einer Veredelungsvereinbarung runderneuern. Alle überprüften Runderneuerer haben zwei Bezugsquellen (d. h. Karkassen aus einem Bestand oder die Veredelungsvereinbarung). Der Kaufpreis eines abgefahrenen Reifens lag bei durchschnittlich 10 % der gesamten Produktionskosten eines runderneuerten Reifens. Die Kommission war der Ansicht, dass die Unterschiede bei den Produktionskosten und dem Mehrwert zwischen den beiden Runderneuerungsarten nicht signifikant waren, und betrachtete sie als zwei unterschiedliche Geschäftsmodelle der Runderneuerung. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Runderneuerer zum Wirtschaftszweig der Union gehören.

(127) Daher wurden die von den Runderneuerern vorgelegten und von der Kommission überprüften Daten (einschließlich der tatsächlichen Kosten und Verkaufspreise) für die Ermittlung der Schadensindikatoren und die Berechnung der Schadensspanne herangezogen.

4.2. Segmentbezogene Schadensanalyse

(128) Wie in Erwägungsgrund 162 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis und bei bestimmten mikroökonomischen Indikatoren angesichts der Segmentierung des Unionsmarkts auf der Ebene der Klassen analysiert. Einige interessierte Parteien bekräftigten dieselben Bedenken nach der endgültigen Unterrichtung, wonach die Schadensanalyse nach Segmenten alle Schadens- und Ursachenindikatoren berücksichtigen solle. Sie verwiesen auf den Bericht des Berufungsgremiums in *Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan* ([34]). Des Weiteren solle die Kommission auch zwischen neuen und runderneuerten Reifen, Erstausrüstungen und Ersatzreifen unterscheiden, da der Erstausrüstungsmarkt von der chinesischen Konkurrenz abgeschirmt sei; diesbezüglich verwiesen sie erneut auf den Bericht des Berufungsgremiums in *Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan* ([35]). Der CRIA und die CCCMC wiederholten dieselben Bedenken nach der endgültigen Unterrichtung.

(129) Aus der genannten Rechtsprechung ergibt sich, dass Untersuchungsbehörden, die einen Teil eines einheimischen Wirtschaftszweigs untersuchen, in der Regel alle anderen Teile dieses Wirtschaftszweigs sowie den Wirtschaftszweig als Ganzen in gleicher Weise analysieren sollten. ([36]) Allerdings verpflichtet das Berufungsgremium die Untersuchungsbehörden nicht dazu, alle Schadensindikatoren nach Segment anzugeben.

([34]) Berufungsgremium in WT/DS184/AB/R, *Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan*, Rn. 195-196.
([35]) Berufungsgremium in WT/DS184/AB/R, *Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan*, Rn. 207.
([36]) Berufungsgremium in WT/DS184/AB/R, *Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan*, Rn. 204.

(130) Zudem lagen die Fakten in dieser Sache anders. Im Bericht des Berufungsgremiums in *Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan* war ein bedeutender Teil der inländischen Produktion in den Vereinigten Staaten — die Produktion für den Eigenbedarf — durch die Struktur des Inlandsmarkts von der direkten Konkurrenz durch betroffene Einfuhren abgeschirmt. In dieser konkreten Situation kritisierte das Berufungsgremium die „vergleichende Prüfung" jedes Teils des Inlandsmarkts, bei der der Handelsmarkt und der Eigenbedarfsmarkt einander gegenübergestellt wurden. Für das Berufungsgremium „verbessere" dies die Fähigkeit der Untersuchungsbehörden, den Zustand des inländischen Wirtschaftszweigs als Ganzen angemessen zu bestimmen. Im vorliegenden Fall liegt jedoch kein Schutz der Klasse-1- und Klasse-2-Segmente des Unionsmarkts vor. Die chinesischen Einfuhrverkäufe konzentrieren sich hauptsächlich auf den Reifenersatzmarkt, und diese Tatsache ist nicht durch die Struktur des Unionsmarkts bedingt. Zudem wurde die betroffene Ware auch an Erstausrüster verkauft. Daher wurde das Vorbringen, dass der Erstausrüstungsmarkt der Union von der chinesischen Konkurrenz abgeschirmt und deswegen gesondert zu analysieren sei, zurückgewiesen.

(131) Zudem, wie auch in Erwägungsgrund 160 der vorläufigen Verordnung dargelegt, hat die Rechtsprechung bestätigt, dass — wenn der gesamte Wirtschaftszweig der Union geschädigt wird — bei der Schadensanalyse der Schwerpunkt auf dem Segment liegen kann, das am stärksten von gedumpten Einfuhren betroffen ist. Im vorliegenden Fall lassen sich rund 65 % der chinesischen Reifeneinfuhren Klasse 3 zurechnen. Daher kann bei einer ordnungsgemäßen Schadensanalyse die Auswirkung der gedumpten Einfuhren nicht außer Acht gelassen werden, gerade bei einem Markt, in dem die Verkaufszahlen von Klasse-3-Reifen stetig steigen und auf dem alle Klassen, aus denen der Unionsmarkt für Reifen besteht, miteinander verbunden sind.

(132) Aus diesen Gründen beschloss die Kommission, eine ordnungsgemäße Untersuchung des Wirtschaftszweigs als Ganzen durchzuführen.

4.3. **Unionsverbrauch**

(133) Wie in Erwägungsgrund 9 dargelegt, führte die Kommission Kontrollbesuche in den Betrieben von zwei unabhängigen Einführern durch. Es wurde festgestellt, dass die Einfuhren der betroffenen Ware auch während des Bezugszeitraums unter den KN-Codes 4011 90 00 und 4011 99 00 angemeldet wurden. Diese Einfuhren betrafen Klasse-3-Reifen. Allerdings war es nicht möglich, zu ermitteln, ob ein systemisches Problem mit der Anmeldung der betroffenen Ware bestand oder ob das Problem auf diesen konkreten Einführer beschränkt war.

(134) Zudem übertraf die von den mitarbeitenden chinesischen ausführenden Herstellern im Untersuchungszeitraum angemeldete Gesamtmenge die Menge aller von Eurostat Comext ermittelten Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China. Da jedoch keine von diesen ausführenden Herstellern gemeldeten Daten zu den vorhergehenden Jahren vorliegen, beschloss die Kommission, einen konservativen Ansatz zu verfolgen und die Einfuhrmengen aus der VR China nicht anzupassen.

(135) Nach der vorläufigen Unterrichtung wurde festgestellt, dass die Verkäufe der Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder waren, bei der Ermittlung des Unionsverbrauchs ausgelassen worden waren. Daher passte die Kommission den Unionsverbrauch für den Bezugszeitraum an.

(136) Im Bezugszeitraum entwickelte sich der Unionsverbrauch ([37]) wie folgt:

Tabelle 2

Unionsverbrauch (in Stück)

	2014	2015	2016	Untersuchungs-zeitraum
Unionsverbrauch insgesamt	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Quelle: ETRMA und Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder sind.

(137) Entsprechend stieg der Unionsverbrauch im Bezugszeitraum. Insgesamt ist der Verbrauch im Bezugszeitraum um 6,1 % gestiegen, von 20,5 Mio. Reifen auf rund 21,7 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum.

([37]) Aktenvermerk über die zur Schätzung des Unionsverbrauchs verwendete Methodik (Aktenzeichen: t18.004870).

4.4. **Zusammenhang zwischen neuen und runderneuerten Reifen**

(138) Eine Reihe interessierter Parteien stellte die vorläufigen Feststellungen zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuerten Reifen und zwischen den Klassen infrage und wiederholte dieselben Bedenken nach der endgültigen Unterrichtung. Die Kommission sammelte alle Informationen zu dieser Angelegenheit in einem Aktenvermerk zu den Zusammenhängen. ([38])

(139) Bezüglich Erwägungsgrund 140 der vorläufigen Verordnung bestritten der CRIA und die CCCMC, dass der Wert, der den Reifen der Klassen 1 und 2 zugerechnet wird, auf die Existenz der Runderneuerungsbetriebe zurückgeführt werden könne.

(140) Informationen zur Bedeutung des Runderneuerungsgeschäfts sind verbreitet und öffentlich zugänglich. Wie in Erwägungsgrund 58 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellen die Hersteller neuer Reifen auch runderneuerte Reifen her. Einige chinesische ausführende Hersteller haben ihre eigenen Marken für runderneuerte Reifen, so etwa Hankook Alphatread oder Giti Genesis. Wie im Aktenvermerk zu den Zusammenhängen erläutert, stellte die Kommission fest, dass die wichtigsten Reifenhersteller, darunter auch die chinesischen ausführenden Hersteller, im Runderneuerungsgeschäft aktiv waren. Die Hankook-Gruppe kooperiert im Bereich der Runderneuerung mit Runderneuerern in der Union, etwa mit Vacu-Lug im Vereinigten Königreich oder B.R.P. Pneumatici in Italien. Giti Genesis, zuvor unter dem Namen GT Ree Tread bekannt, kooperiert mit Vacu-Lug im Vereinigten Königreich.

(141) Zudem erklärte Pirelli Italy im Jahr 2009 in Bezug auf einen mit Marangoni (einem Unionsanbieter für Runderneuerungslösungen) unterzeichneten Vertrag, dass dieses Projekt — das Teil der Strategie zur Stärkung und Erweiterung der Dienstleistungen von Pirelli Truck sei — darauf abziele, den Wert insbesondere der neuen Waren der 88- und der 01-Serien, die 2009 auf den europäischen Markt gebracht wurden und die sich unter anderem durch ihre hohe Eignung zur Runderneuerung auszeichnen, zu steigern. ([39]) Andere Hersteller vermarkten ihre Reifen ebenfalls als runderneuerbar: So gibt zum Beispiel der Einführer der Marke Athos an, dass Athos-Reifen nachschneidbar und sowohl für die Kalt- als auch für die Heißrunderneuerung geeignet seien; gleiches gilt für die Marke Aeolus ([40]) (beide als Klasse 3 gemeldet). Dies zeigt, dass die Runderneuerbarkeit ein wesentlicher Wertfaktor sowohl in der Europäischen Union als auch im betroffenen Land ist. Tatsächlich hat die Untersuchung der Kommission ergeben, dass die Hersteller „hochklassiger" Reifen stark von der Existenz und Verfügbarkeit der Runderneuerungsindustrie abhängig sind, und zwar nicht nur zur Schaffung einer wertvollen Marktwahrnehmung, sondern auch für ihre Verbraucher- und Geschäftskontinuitätsstrategien. Wie der Aktenvermerk zu den Zusammenhängen außerdem zeigt, wird die Runderneuerbarkeit von den Herstellern in der Union und im betroffenen Land nicht nur als für die Vermarktung wichtig angesehen, sondern als echter Wertschöpfungsfaktor für die höheren Klassen. Daher sind der Wert und Verkaufspreis hochklassiger Reifen untrennbar mit einer gesunden „nachgeordneten" Runderneuerungsindustrie verknüpft. Aus diesen Gründen stellte die Kommission in Erwägungsgrund 140 der vorläufigen Verordnung fest, dass „ein großer Teil des Wertes, der den Reifen der Klassen 1 und 2 zugerechnet wird, auf die Existenz der Runderneuerungsbetriebe in Klasse 3 zurückzuführen ist".

(142) Auf dieser Grundlage bestätigte die Kommission ihre ursprünglichen Feststellungen zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuerten Reifen und zwischen den Klassen.

(143) Bezüglich Erwägungsgrund 141 der vorläufigen Verordnung gaben der CRIA und die CCCMC zu bedenken, dass die Kommission die Quelle für die hohe Austauschbarkeit runderneuter Reifen — die ihrerseits dazu führe, dass der Preis bei der Entscheidung des Verbrauchers über den Kauf eines runderneuerten oder eines neuen Reifens der Klasse 3 der entscheidende Faktor sei — nicht angegeben habe.

(144) Die Kommission akzeptierte diesen Einwand. Daher verwies sie im Aktenvermerk zu den Zusammenhängen auf Beispiele für Reifen verschiedener Klassen, die dieselben Vertriebskanäle haben.

4.5. **Einfuhren aus dem betroffenen Land**

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

(145) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli führten an, dass die Kommission in ihrer Analyse den Anstieg des Unionsverbrauchs hätte berücksichtigen und eine gesonderte Analyse für die drei Klassen hätte vorlegen sollen. In den Jahren 2015 und 2016 seien die chinesischen Einfuhren der Klassen 1 und 2 um 2,7 % bzw. 2 % zurückgegangen, während im selben Zeitraum bei Klasse-3-Einfuhren ein Anstieg um 3,9 % verzeichnet worden sei. Der vermeintliche Anstieg bei den Einfuhren (in absoluten Zahlen oder relativ gesehen) im Untersuchungszeitraum sei daher nicht wesentlich und habe nicht zu einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union geführt.

([38]) Aktenvermerk zu den Zusammenhängen (Aktenzeichen t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ (letzter Zugriff am 7. September 2018)
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ (letzter Zugriff am 17. Juli 2018)

(146) Wie in den Erwägungsgründen 128 und 132 dargelegt, wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis analysiert, wozu auch eine Analyse der Einfuhren gehörte. Nur bei einigen wichtigen mikroökonomischen Indikatoren wurde angesichts der Segmentierung des Unionsmarktes die zusätzliche Analyse auf Ebene der Klassen durchgeführt. Die Einfuhrmengen der betroffenen Ware aus der VR China sind gestiegen. Auf der Grundlage der Einfuhrstatistiken von Eurostat Comext (die, wie in den Erwägungsgründen 133 und 134 erläutert, unterschätzt sein könnten) war ein derartiger Anstieg der Menge der Einfuhren aus der VR China wesentlich, sowohl in absoluten Zahlen als auch relativ gesehen.

4.5.2. *Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land*

(147) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli argumentierten, dass in der Analyse der Kommission die Segmentierung des Marktes unberücksichtigt bleibe und lediglich Eurostat-Zahlen herangezogen würden, ohne die von den ausführenden Herstellern der Stichprobe erhobenen Zahlen zu berücksichtigen.

(148) Wie in den Erwägungsgründen 128 und 132 dargelegt, wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis analysiert, und bei bestimmten mikroökonomischen Schlüsselindikatoren angesichts der Segmentierung des Unionsmarkts auch auf der Ebene der Klassen. Allerdings wurden bei den Preisunterbietungsberechnungen die Preise von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern tatsächlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Klasse, der sie angehören, mit den Preisen der Unionshersteller verglichen.

(149) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli brachten des Weiteren vor, dass die Einfuhrpreise stark von Wechselkursschwankungen beeinflusst seien. Die Kommission sah die Relevanz der Wechselkurse nicht, da alle Preise, die im Rahmen der Berechnung der Schadensspanne für Vergleichszwecke herangezogen wurden, in EUR beziffert worden waren. Aus diesem Grund spielten die Schwankungen zwischen USD und EUR weder bei der Ermittlung der Preisunterbietung noch bei der Bestimmung der Höhe der Maßnahmen eine Rolle. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(150) Einige interessierte Parteien (Pirelli, die Giti-Gruppe) führten an, dass gemäß Eurostat die chinesischen Einfuhrpreise (vor allem in Bezug auf Klasse-3-Reifen) in den vergangenen drei Jahren nur aufgrund sinkender Rohstoffpreise gefallen seien (um 15,60 EUR pro Stück). Die Rohstoffpreise (Naturkautschuk und Öl) seien deutlich gefallen, was sich im Untersuchungszeitraum kontinuierlich auf die Einfuhrpreise ausgewirkt habe.

(151) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union und die Rohstoffpreise entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 3

Entwicklung der Einfuhrpreise und der Preise für die wichtigsten Rohstoffe

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Preise der Einfuhren aus der VR China (in EUR/Stück)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Naturkautschuk:				
SGX RSS3 USD/Tonne	1 957	1 560	1 641	2 050
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 USD/Tonne	1 710	1 370	1 378	1 660
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadien US-Cents pro Pfd.	59,0	34,0	37,2	62,5
Index 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent USD pro Barrel	99,7	53,4	43,6	49,6
Index 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Quelle: Eurostat Comext und der Antrag.

(152) Im Bezugszeitraum haben die Preise der chinesischen Einfuhren die Entwicklung der Rohstoffpreise nicht widergespiegelt. Während die Preise der chinesischen Einfuhren zwischen 2014 und 2015 stabil blieben, sanken die Preise der wichtigsten Rohstoffe deutlich, und zwar um 20 % für Naturkautschuk und um rund 45 % für Butadien und Brent. Zwischen 2015 und 2016 sanken die Preise der chinesischen Einfuhren um 12 %, wohingegen die Rohstoffpreise eher stabil blieben. Im Jahr 2016 und im Untersuchungszeitraum, in dem die meisten Rohstoffpreise zwischen dem zweiten Quartal 2016 bis zum ersten Quartal 2017 deutlich anstiegen, blieben die Preise der chinesischen Einfuhren stabil. Die Kommission schloss daraus, dass die Preise der chinesischen Einfuhren nicht mit der Entwicklung der Rohstoffpreise verknüpft waren. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

4.5.3. *Preisunterbietung*

(153) Mehrere interessierte Parteien forderten, dass die Preisunterbietung analog zu der für die Berechnung der Dumpingspanne verwendeten Methode ermittelt werden solle, und zwar auf der Grundlage eines Vergleichs der gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp und Segment, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellten, mit den gewogenen durchschnittlichen Preisen aller vergleichbaren Ausfuhrgeschäfte. Zudem forderten der CRIA und die CCCMC, dass die Kommission die chinesischen Preise nach oben oder die Unionspreise für runderneuerte Reifen nach unten korrigieren solle, um sicherzustellen, dass die verglichenen Preise eine ähnliche Laufleistung widerspiegeln und um die von den Unionsherstellern, die runderneuerte Reifen verkaufen, erbrachten Kundendienst- und Garantieleistungen zu berücksichtigen, insbesondere für die Klasse 3, da die chinesischen Hersteller keine solchen Leistungen erbringen. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten sie die Argumente in ähnlicher Form erneut vor.

(154) Wie in den Erwägungsgründen 149 und 150 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurden bei der Methode zur Ermittlung der Preisunterbietung die durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp (Warenkennnummer) und Segment für den Vergleich herangezogen. Die Preisunterbietung wurde auf der Grundlage vergleichbarer Geschäfte hinsichtlich des Warentyps oder für jeden Warentyp getrennt vorgenommen. Da innerhalb jeder Klasse die Reifen in Bezug auf die Laufleistung als gleichartig gelten, ist keine allgemeine Berichtigung erforderlich. Dasselbe gilt für die Garantieleistungen, wobei Klasse 3 hier ausgenommen ist, da dort die Unionshersteller — im Gegensatz zu den chinesischen Herstellern — möglicherweise tatsächlich Kundendienst- und Garantieleistungen erbringen. Daher berichtigte die Kommission die Preise für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, um gegebenenfalls Kundendienst- und Garantieleistungen bei Klasse 3 zu berücksichtigen. Die Preisunterbietungs- und Zielpreisunterbietungsspannen wurden ohne Gewichtung ermittelt. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(155) Bezüglich des Vorbringens zur Analogie zwischen Dumping- und Schadensberechnungen wies die Kommission darauf hin, dass bei Dumpingberechnungen tatsächlich eine Berücksichtigung „aller vergleichbaren Ausfuhrgeschäfte“ erforderlich ist, wenn Dumpingspannen für die gleichartige Ware als Ganze ermittelt werden. ([41]) Dagegen ist eine Untersuchungsbehörde nicht verpflichtet, die Existenz einer Preisunterbietung für jeden einzelnen untersuchten Warentyp oder für die gesamte Palette der Waren, die die inländische gleichartige Ware ausmachen, zu ermitteln. Gleichwohl ist eine Untersuchungsbehörde verpflichtet, die Auswirkung der gedumpten Einfuhren auf die Inlandspreise objektiv zu prüfen. ([42]) Im vorliegenden Fall befand die Kommission die sehr große Übereinstimmung zwischen den Warentypen der Unionshersteller und der ausführenden Hersteller, die auf dem Unionsmarkt verkauft wurden, für ausreichend (die allgemeine Übereinstimmung schwankte zwischen 80 % und 90 %). Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(156) Der CRIA und die CCCMC forderten die Kommission auf, weitere Informationen über die materiellen Eigenschaften der Reifentypen vorzulegen, die zu Vergleichszwecken herangezogen worden waren, da es sehr wahrscheinlich sei, dass es Unterschiede gebe, die sich nicht in den Warenkennnummern niederschlagen und die eine Berichtigung rechtfertigen, doch die chinesischen Ausführer und der CRIA und die CCCMC seien schlicht nicht in der Lage, diese Unterschiede zu ermitteln, da ihnen keine Informationen über die Waren vorlägen, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern verkauft wurden. Die Parteien argumentierten, dass der Bericht des WTO-Berufungsgremiums in *EG— Verbindungselemente* ([43]) diesen Ansatz stütze. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten sie die Argumente in ähnlicher Form erneut vor.

(157) Die Kommission konnte diesem Argument nicht stattgeben. Sie wies darauf hin, dass ein Versäumnis, erforderliche Informationen zu den Eigenschaften einer bestimmten Ware, die bei der Ermittlung eines Normalwerts herangezogen worden war, Gegenstand des genannten Berichts des Berufungsgremiums war. Dies führte zu einer Situation, in der die Hersteller nicht in der Lage waren, darüber zu entscheiden, ob Berichtigungen für Unterschiede bei der Handelsstufe angezeigt waren oder nicht, um einen fairen Vergleich nach Artikel 2

([41]) Bericht des Berufungsgremiums über die Einhaltung (Compliance Report) in WT/DS397/AB/RW, *EG — Verbindungselemente*, Rn. 5.265.
([42]) Bericht des Berufungsgremiums in WT/DS454/AB/R und WT/DS460/AB/R, *China — HP-SSST (Japan)/China — HP-SSST (EU)*, Rn. 5.180.
([43]) Bericht des Berufungsgremiums über die Einhaltung (Compliance Report) in WT/DS397/AB/RW, *EG — Verbindungselemente*, Rn. 5.189.

Absatz 10 der Grundverordnung im Kontext mit den Dumpingberechnungen zu gewährleisten. Allerdings war laut dem Panelbericht zur selben Rechtssache klar, dass die allgemeinen Anforderungen an eine objektive Prüfung und an eindeutige Beweise nach Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung zwar die Entscheidungsbefugnis der Untersuchungsbehörde bei der Durchführung einer Preisunterbietungsanalyse begrenzen, dies jedoch nicht bedeutet, dass die Anforderungen nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung im Hinblick auf gebührende Berichtigungen für Unterschiede, die die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen, gelten. ([44]) Daher kann für die Zwecke der Preisunterbietungs- und Schadensberechnungen im vorliegenden Fall nicht auf diese Rechtsprechung verwiesen werden, da hier der CRIA und die CCCMC Spekulationen darüber anstellen, dass Informationen zu „etwaigen anderen relevanten Eigenschaften" und nicht in den Warenkennnummern berücksichtigten Unterschieden nicht offengelegt worden seien. Des Weiteren führte die Kommission die Preisunterbietungsberechnungen entsprechend ihrer üblichen Verfahren durch, um einen fairen Vergleich zu gewährleisten, wobei die Warenkennnummern die materiellen und alle anderen Unterschiede zwischen den von den Unionsherstellern und den von den ausführenden Herstellern verkauften Warentypen ausreichend widerspiegeln. Sollten die ausführenden Hersteller der Auffassung sein, dass ihre Waren spezifische Merkmale aufweisen, die sich in der Regel von den Merkmalen der Unionswaren unterscheiden und die ihrer Ansicht nach nicht von der Warenkennnummer erfasst werden, hätten sie sie rechtzeitig zur Sprache bringen müssen. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(158) Einige interessierte Parteien führten an, dass die Kommission die Preisunterbietung nicht für den gesamten Bezugszeitraum ermittelt habe. Eine detaillierte Preisunterbietungsberechnung sei nur für den Untersuchungszeitraum erfolgt. Während die durchschnittlichen Preise für die chinesischen Einfuhren in früheren Zeiträumen mit den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union verglichen werden könnten, sei ein solcher Vergleich im Grunde bedeutungslos, da (1) für die Preise für die chinesischen Einfuhren keine gesonderten Daten nach Klasse verfügbar seien und (2) bei diesen durchschnittlichen Preisen die Möglichkeit, dass sich der Warenmix während des Zeitraums verändert habe, nicht berücksichtigt werde.

(159) Im Bericht des WTO-Berufungsgremiums in *China — HP-SSST (EU)* ([45]) werde gefordert, dass eine Untersuchungsbehörde die Bedeutung einer Preisunterbietung durch gedumpte Einfuhren im Verhältnis zum Anteil der inländischen Produktion, für die keine Preisunterbietung festgestellt wurde, bewerten müsse. Die Parteien waren der Ansicht, dass die Kommission keine solche Bewertung durchgeführt habe. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten sie die Argumente in ähnlicher Form erneut vor.

(160) Wie in Erwägungsgrund 149 der vorläufigen Verordnung dargelegt, führte die Kommission im Einklang mit der geltenden Rechtsprechung die üblichen Berechnungen auf der Grundlage der für den Untersuchungszeitraum geprüften Daten nach Warenkennnummer und Klassen durch. Alle relevanten Berechnungen wurden den interessierten Parteien unter Wahrung ihrer Verfahrensrechte offengelegt. Insgesamt lag die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum bei rund 21 %, was nach Auffassung der Kommission erheblich ist. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(161) Der CRIA und die CCCMC hielten es jedoch für wahrscheinlich, dass die Kommission nur für eine kleine Teilmenge der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller eine Preisunterbietung festgestellt habe. Ihrer Ansicht nach müsse die Kommission den Preisdruck — falls vorhanden — ermitteln, den die chinesischen Einfuhren auf die übrigen Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union, für die keine Preisunterbietung festgestellt wurde, ausüben könnten.

(162) Dieses Vorbringen wurde zurückgewiesen, da die Menge der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die den Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller entsprach, erheblich war (zwischen 80 % und 90 %). Außerdem wurde in den drei Klassen eine erhebliche gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne festgestellt (zwischen 18 % und 24 %).

(163) Die Aeolus-Gruppe und Heuver forderten eine Anpassung der CIF-Preise (Kosten, Versicherung, Fracht) von Aeolus, um die nach der Einfuhr für Heuver angefallenen Kosten zu berücksichtigen. Pirelli forderte, dass die Kommission seine zusätzlichen Kosten berücksichtigen müsse, wenn Pirelli-Reifen mit anderen, vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten und verkauften Reifen sowie mit der Ware anderer (unabhängiger) Händler verglichen würden.

(164) Die Kommission stellte fest, dass Heuver nicht mit der Aeolus-Gruppe verbunden war. Daher war eine Berichtigung nicht gerechtfertigt. Bezüglich Pirelli wurde der gewogene CIF-Durchschnittspreis im Einklang mit Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung ermittelt, wie in Erwägungsgrund 118 der vorläufigen Verordnung beschrieben. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(165) Mehrere Parteien brachten vor, die Kommission könne sich bei der Analyse der Preisunterbietung und bei der Ermittlung des Ausmaßes der Schädigung nicht auf rechnerisch ermittelte Ausfuhrpreise verlassen und die verwendete Methode stehe im Widerspruch zu Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 3 der Grundverordnung. Ferner behauptete die Hankook-Gruppe, dass sie sowohl bei der Berechnung des Dumpings als auch bei der Berechnung der Schadensspanne als eine wirtschaftliche Einheit zu behandeln sei.

([44]) Panelbericht in WT/DS397/R *EG — Verbindungselemente (China)*, Rn. 7.328; *siehe auch* Panelbericht in WT/DS219/R, *EG — Rohrformstücke, Rohrverschlussstücke und Rohrverbindungsstücke*, Rn. 7.292.

([45]) Bericht des Berufungsgremiums in WT/DS460/AB/R, *China — HP-SSST (EU)*, Rn. 5.180.

(166) Erstens bezieht sich Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung auf die Auswirkungen gedumpter Einfuhren, die die Unionshersteller schädigen könnten, und nicht auf den Weiterverkaufspreis eines Unternehmens (verbundener Einführer) an einen anderen Abnehmer in der Union.

(167) Zweitens enthält die Grundverordnung in Bezug auf die Preisunterbietung keine spezifische Methode für dieses Konzept. Die Organe verfügen daher bei der Beurteilung dieses Schadensfaktors über einen großen Ermessensspielraum. Dieser Ermessensspielraum wird durch die Notwendigkeit eingeschränkt, die Schlussfolgerungen auf eindeutige Beweise zu stützen und eine objektive Prüfung vorzunehmen, wie in Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung gefordert.

(168) Bei den Elementen, die bei der Berechnung der Preisunterbietung berücksichtigt werden (insbesondere der Ausfuhrpreis), muss die Kommission den ersten Punkt ermitteln, an dem die ausführenden Hersteller mit den Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt im Wettbewerb stehen (oder stehen können). Dies ist der Kaufpreis des ersten unabhängigen Einführers, da dieses Unternehmen grundsätzlich die Wahl hat, entweder vom Wirtschaftszweig der Union oder von Abnehmern aus Drittländern zu beziehen. Im Gegensatz dazu schlägt sich in den Weiterverkaufspreisen der unabhängigen Einführer nicht der Punkt nieder, an dem echter Wettbewerb stattfindet. Dies ist nur der Punkt, an dem die etablierte Vertriebsstruktur des Ausführers versucht, Abnehmer zu finden, der aber bereits hinter dem Zeitpunkt liegt, an dem die Einfuhrentscheidung getroffen wurde. Sobald der Ausführer sein System verbundener Unternehmen in der Union aufgebaut hat, haben diese bereits entschieden, dass die Herkunft der Waren in Drittländern liegen wird. Der Vergleich sollte daher stattfinden, direkt nachdem die Ware die Grenze der Union passiert hat und nicht zu einem späteren Zeitpunkt in der Vertriebskette, z. B. beim Verkauf an den Endverwender der Ware.

(169) Dieser Ansatz gewährleistet auch Kohärenz in Fällen, in denen ein ausführender Hersteller die Waren direkt an einen unabhängigen Abnehmer (Einführer oder Endverwender) verkauft, weil bei diesem Szenario die Weiterverkaufspreise nicht per definitionem verwendet würden. Ein anderer Ansatz, der ausschließlich auf dem verwendeten Vertriebskanal beruht, würde zu einer Diskriminierung zwischen den ausführenden Herstellern führen.

(170) In diesem Fall kann der angegebene Einfuhrpreis nicht berücksichtigt werden, da der ausführende Hersteller und der Einführer miteinander verbunden sind. Um zu einem zuverlässigen marktüblichen Einfuhrpreis zu gelangen, muss der Preis daher rekonstruiert werden, indem der Weiterverkaufspreis des verbundenen Einführers als Ausgangspunkt verwendet wird. Um diese Rekonstruktion durchführen zu können, sind die in Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung enthaltenen Regeln für die rechnerische Ermittlung des Ausfuhrpreises relevant, so wie sie für die Ermittlung des Ausfuhrpreises für Dumpingzwecke relevant sind. Durch die Anwendung des Artikels 2 Absatz 9 der Grundverordnung gelangt man zu einem Preis, der vollständig mit dem CIF-Preis (frei Grenze der Union) vergleichbar ist, der bei der Untersuchung von Verkäufen an unabhängige Abnehmer verwendet wird.

(171) Um einen fairen Vergleich zu ermöglichen, ist daher ein Abzug der VVG-Kosten und des Gewinns von dem Weiterverkaufspreis, den der verbundene Einführer unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellte, gerechtfertigt, um einen zuverlässigen CIF-Preis zu ermitteln.

(172) Einige Parteien forderten die Kommission auf, die Art bestimmter nach der Einfuhr angefallener Kosten und den angewendeten Prozentsatz unter Angabe der Quelle offenzulegen. Zudem argumentierte die Xingyuan-Gruppe, dass diese Fixkosten als Pauschalbetrag je Reifen anstatt als Prozentsatz zugeordnet werden sollten, da so Ausführer, deren Preise am unteren Ende der Skala lägen, in ungerechtfertigter Weise benachteiligt würden.

(173) Die Kommission wies darauf hin, dass sie den CIF-Wert aufgrund der nach der Einfuhr angefallenen Kosten (von denen 60 % auf den Transport, 32 % auf die Bereitstellung und 8 % auf Ausgaben im Zollbereich entfallen) um 3,2 % anhob. Diese Prozentsätze wurden auf der Grundlage geprüfter, nach der Einfuhr angefallener Kosten pro Stück berechnet und anschließend als prozentualer Anteil des CIF-Preises der überprüften unabhängigen Einführer ausgedrückt.

(174) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCMC und der CRIA vor, dass die Unterschiede zwischen neuen und runderneuerten Reifen im Interesse eines fairen Vergleichs bei der Ermittlung der Preisunterbietung und der Zielpreisunterbietung im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt werden sollten.

(175) Wie in Erwägungsgrund 84 der vorläufigen Verordnung dargelegt, weisen neue und runderneuerte Reifen die gleichen grundlegenden materiellen Eigenschaften auf und werden für dieselben grundlegenden Verwendungszwecke eingesetzt. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(176) Nach der endgültigen Unterrichtung stellte die Hankook-Gruppe eine Diskrepanz zwischen der für Klasse 1 angegebenen Gewinnspanne und der angestrebten Gewinnspanne, die zur Ermittlung der Zielpreisunterbietungsspanne herangezogen wurde, fest.

(177) Die Kommission überprüfte die Zielpreisunterbietungsspannen und stellte bei der Bestimmung der Zielpreisunterbietungsspanne für die Klassen 1 und 2 einen Fehler fest. Daher korrigierte die Kommission die Berechnung der Zielpreisunterbietungsspanne.

(178) Nach der in Erwägungsgrund 14 erwähnten Anhörung mit Hankook legte die Kommission zusätzliche Informationen zu den VVG-Kosten vor, die vom Preis für den ersten unabhängigen Abnehmer abgezogen wurden, um die Stufe ab Werk zu erreichen. Die Kommission bestätigte, dass es sich bei den abgezogenen Kosten um folgende Kosten handelte: Transport- und Versicherungskosten, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten, Verpackungskosten, Kreditkosten, Preisnachlässe und Provisionen. Die Kommission nahm bei den Preisen der Unionshersteller für indirekte Vertriebskosten, Forschung und Entwicklung, Finanzierung, Marketing und Gewinne keinen Abzug vor.

4.6. **Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union**

4.6.1. *Allgemeine Anmerkungen*

4.6.1.1. Die Gewichtungsmethode

(179) Mehrere Parteien forderten detailliertere Informationen zur Methode, die im vorläufigen Stadium verwendet wurde, um die verschiedenen Unternehmenskategorien (große Unternehmen oder KMU) und die Klassen, wie in der vorläufigen Verordnung in den Erwägungsgründen 157 und 158 beschrieben, zu gewichten.

(180) Die Gewichtung stützte sich auf die Verkaufszahlen, da es sich hierbei um den für die Betrachtung des Verkaufspreises in der Union relevanten Parameter handelt, um die Produktionskosten oder die Rentabilität der Verkäufe in der Union an unabhängige Abnehmer zu ermitteln.

(181) Eines der Kriterien für die Aufnahme der Unionshersteller in die Stichprobe war die Repräsentativität der Unionshersteller in Bezug auf ihre Größe, also sowohl KMU als auch große Unternehmen (Erwägungsgrund 24 der vorläufigen Verordnung). Es wurden fünf KMU in die Stichprobe aufgenommen. Ein KMU entschied sich, die Mitarbeit an der Untersuchung einzustellen. Vier beantworteten den Stichprobenfragebogen. Wie in Erwägungsgrund 10 erwähnt, überprüfte die Kommission den Fragebogen des KMU, bei dem vor der Einführung der vorläufigen Maßnahmen noch kein Kontrollbesuch durchgeführt worden war.

(182) Darüber hinaus berücksichtigte die Kommission die Stellungnahmen interessierter Parteien, die der Ansicht waren, dass die Segmentierung des Marktes in drei Klassen in der Stichprobe der Unionshersteller widergespiegelt werden solle (Erwägungsgrund 20 der vorläufigen Verordnung). Wie in Erwägungsgrund 21 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellten die mitarbeitenden Hersteller weitere Informationen bereit. Die Unionshersteller wurden aufgefordert, Informationen zum Verkaufswert und zur Menge bereitzustellen, und zwar in Bezug auf die Produktion und die Unionsverkäufe nach Klasse und — bei runderneuerten Reifen — zur Quelle der Karkassen (Veredelung/Bestand). Der Stichprobenfragebogen bzw. der Fragebogen für die Unionshersteller lieferte keine Informationen zum Ursprung/der Marke der von den Runderneuerern verwendeten Karkassen.

(183) Die Kommission nahm elf Unionshersteller in die Stichprobe auf. Dies ist eine ungewöhnlich hohe Anzahl zu untersuchender Unionshersteller. Trotz dieser Anstrengungen machten jedoch die Leistung der KMU und die einzelnen Klassen eine Gewichtung erforderlich, um eine ordnungsgemäße Analyse der aggregierten mikroökonomischen Schadensindikatoren durchführen zu können.

(184) Die Aufteilung der Verkäufe der mitarbeitenden Unionshersteller und der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf die einzelnen Klassen war ähnlich: 60 % bis 70 % entfielen auf Klasse 1, 15 % bis 25 % auf Klasse 2 und 10 % bis 20 % auf Klasse 3. KMU machten zwischen 7 % und 10 % der gesamten Unionsverkäufe aus, die von den mitarbeitenden Unionsherstellern gemeldet wurden. Des Weiteren stellen die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller neue und runderneuerte Reifen in den Klassen 2 und 3 her. Rund die Hälfte der Verkäufe der Stichprobe in Klasse 3 sind runderneuerte Reifen.

(185) Der erste Schritt bestand darin, die Aufteilung zwischen den Verkäufen von großen Unternehmen und von KMU zu schätzen. Die Schätzung der KMU-Verkäufe basierte auf den Informationen, die von ETRMA (für Kaltverfahren) und von den Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder sind, bereitgestellt wurden. Für die Zwecke dieser Untersuchung wurde davon ausgegangen, dass KMU Reifen verkauften, die mit dem Kaltverfahren runderneuert wurden, wohingegen bei runderneuerten Reifen, die von großen Unternehmen verkauft wurden, das Heißverfahren zum Einsatz kam. Dies ist ein konservativer Ansatz zur Schätzung der KMU-Verkäufe, da die Kommission einen KMU-Hersteller prüfte, der beide Techniken verwendete. Bei der Schätzung der Verkäufe der großen Unternehmen handelt es sich um die Differenz zwischen den gesamten Unionsverkäufen der Unionshersteller abzüglich der Schätzung der KMU-Verkäufe. Im vorläufigen Stadium stellte die Kommission fest, dass die KMU-Verkäufe im Jahr 2016 rund 15 % der gesamten Unionsverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union ausmachten (wie bereits erwähnt, handelte es sich hierbei um eine konservative Schätzung, da einige KMU auch Verfahren zur Heißrunderneuerung verwenden). Daher wurde das Verhältnis auf rund 85 % große Unternehmen und rund 15 % KMU festgelegt.

(186) Der zweite Schritt bestand darin, das Verhältnis von 85 %/15 % mit dem Verhältnis der Stichprobe zu vergleichen (in der große Unternehmen mehr als 95 % ausmachten). Zudem entsprachen die Verkaufsdaten der KMU in der Stichprobe rund 4 % der geschätzten gesamten Unionsverkäufe der mittelständischen Hersteller in der Union. Um die relative Bedeutung der beiden Kategorien der Unionshersteller bei den mikroökonomischen Indikatoren richtig widerzuspiegeln, gewichtete die Kommission die einzelnen Unternehmensindikatoren bei der Aggregierung auf der Grundlage des erwähnten Verhältnisses von 85 %/15 %. Die Methode führte zu einer Erhöhung des Gewichts der zur Ermittlung der mikroökonomischen Indikatoren verwendeten Verkäufe von Klasse-3-Reifen.

(187) Im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung wurden beide Gewichtungen — die Gewichtung der Unternehmenskategorie und die Gewichtung der Klassen — auf der Grundlage der Daten aus dem Jahr 2016 über den gesamten Bezugszeitraum hinweg gleichmäßig vorgenommen. Die Kommission erachtete diesen Ansatz angesichts der verfügbaren Belege als angemessen.

(188) Nach der Unterrichtung über die endgültigen Feststellungen brachten der CRIA und die CCCMC vor, dass die Kommission kein festes Verhältnis (also das für das Jahr 2016 berechnete Verhältnis) für den gesamten Bezugszeitraum zugrunde legen sollte, sondern vielmehr ein separates Verhältnis für jeden Zeitraum des Bezugszeitraums. Außerdem brachten sie vor, dass einige große Laufstreifen-Hersteller runderneuerte Reifen im Kaltverfahren herstellten und dass zwei Hersteller runderneuerter Reifen Teil einer größeren Gruppe seien, weshalb sie als Großunternehmen einzustufen seien. Die Parteien brachten vor, dass die verwendete Methode daher nicht als konservativ angesehen werden könne und dass die Menge der KMU-Verkäufe zu hoch angesetzt sei. Bipaver führte an, das Heißverfahren werde nicht nur von einem, sondern von mehreren Runderneuerern in der Union verwendet. ([46])

(189) Zunächst prüfte die Kommission die Vorbringen und die von den Parteien vorgelegten Beweise. Sie stellte fest, dass einige große Laufstreifen-Lieferanten Tochterunternehmen haben, die runderneuerte Reifen im Kaltverfahren herstellen. Darüber hinaus gehörten die beiden ursprünglich als KMU betrachteten Hersteller, die von den Parteien erwähnt worden waren, zu größeren Unternehmensgruppen, sodass sie nicht als KMU angesehen werden können. Die Kommission berichtigte daher die bei der Gewichtung zugrunde gelegten Verhältniszahlen. Die großen Lieferanten und die KMU legten ihre Verkäufe im Bezugszeitraum vor. Das gemeldete Gesamtvolumen lag bei 227 000 bis 254 000 runderneuerten Reifen, was rund 5,5 % der geschätzten Verkäufe an runderneuerten Reifen im Bezugszeitraum ausmacht.

(190) Des Weiteren stellte die Kommission in Bezug auf die KMU-Verkäufe von heißerneuerten Produkten fest, dass mehr als ein KMU runderneuerte Reifen im Heißverfahren produziert. Sie bat einige wenige Hersteller, das Volumen der mithilfe des Heißverfahrens hergestellten Produktion für den Bezugszeitraum anzugeben. Das gemeldete Gesamtvolumen lag bei 132 000 bis 150 000 runderneuerten Reifen, was rund 3,2 % der geschätzten Verkäufe an runderneuerten Reifen im Bezugszeitraum ausmacht.

(191) Außerdem hat die Kommission die Schätzung der Verkäufe von KMU im Bezugszeitraum neu berechnet, indem sie die KMU-Verkäufe aus der Produktion im Heißverfahren hinzugerechnet und die Verkäufe der großen Unternehmen aus der Produktion im Kaltverfahren abgezogen hat.

(192) Abschließend berechnete die Kommission den Anteil der KMU-Verkäufe an den gesamten Unionsverkäufen für jeden Zeitraum des Bezugszeitraums:

Tabelle 4

Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt (in %)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt	16,9	15,3	13,7	13,2
Bei Zugrundelegung des im vorläufigen Stadium verwendeten Verhältnisses für den Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, nahm das Gewicht der KMU an den im Bezugszeitraum verzeichneten Unionsverkäufen insgesamt im Jahr 2014 um 2,3 Prozentpunkte und im Jahr 2015 um 0,7 Prozentpunkte zu und sank 2016 um 0,9 Prozentpunkte und im Untersuchungszeitraum um 1,4 Prozentpunkte. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Festlegung eines auf das jeweilige Jahr bezogenen Verhältnisses nur geringfügige Auswirkungen auf das Gesamtergebnis der Analyse hat. Aus diesem Grund behalten die auf den Feststellungen der vorläufigen Verordnung zu den Entwicklungen beruhenden Schlussfolgerungen ihre Gültigkeit.

(194) Was die zweite Berichtigung nach Klassen anbelangt, so stützte sich die Kommission bei der vorläufigen Sachaufklärung auf die Informationen aus dem Antrag (Anhang 15), der in Bezug auf den Unionsverbrauch im Jahr 2016 eine Schätzung des Gewichts der einzelnen Klassen enthält. Wie jedoch in Erwägungsgrund 188 dargelegt' forderten der CRIA und die CCCMC, dass die Kommission für jeden Zeitraum des Bezugszeitraums ein eigenes Verhältnis verwenden sollte.

([46]) Kraiburg, ein Laufstreifen-Lieferant, hat Bipaver eine Liste seiner Kunden übermittelt, die Rohstoffe für das Heißverfahren kaufen. Diese Liste enthält 38 Firmennamen.

(195) Im Rahmen der Untersuchung wurden weder geeignetere Daten gefunden, die für die Berechnung der Gewichtung der Klassen für den gesamten Bezugszeitraum hätten verwendet werden können, noch waren die interessierten Parteien in der Lage, solche Daten vorzulegen. Daher beschloss die Kommission, die zweite Berichtigung nach Klassen im endgültigen Stadium nicht anzuwenden. Durch diesen Ansatz hat sich das Gewicht der zur Ermittlung der mikroökonomischen Indikatoren herangezogenen Klassen 1 und 2 erhöht.

(196) Wie aus Tabelle 5 hervorgeht, bleiben die auf den Feststellungen der vorläufigen Verordnung zu den Entwicklungen beruhenden Schlussfolgerungen auch nach der geänderten Gewichtung für alle mikroökonomischen, auf aggregierter Basis analysierten Indikatoren gültig:

Tabelle 5

Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Gewinnspanne wie in Tabelle 13 der vorläufigen Verordnung (in % des Umsatzes)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Gewinnspanne bei geänderter Gewichtung (in % des Umsatzes)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Wie aus Tabelle 6 hervorgeht, bleiben die auf den Feststellungen der vorläufigen Verordnung zu den Entwicklungen beruhenden Schlussfolgerungen für Klasse 3 auch nach der geänderten Gewichtung gültig:

Tabelle 6

Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union bei Klasse 3 (in % des Umsatzes)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Gewinnspanne wie in Tabelle 16 der vorläufigen Verordnung (in % des Umsatzes)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Gewinnspanne bei geänderter Gewichtung (in % des Umsatzes)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. Rechtswidrigkeit des Gewichtungsverfahrens

(198) Der CRIA und die CCCMC behaupteten, das Gewichtungsverfahren sei rechtswidrig, da in der Grundverordnung keine Änderungen der Stichprobenauswahl der Unionshersteller — die ja repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union sein solle — vorgesehen seien. Zudem führten sie an, dass die Methodik der Kommission nicht dem Erfordernis entspreche, dass sich die Ermittlung der Schädigung auf eine objektive Prüfung mit eindeutigen Beweisen stützen müsse, da letztendlich nur eine vergleichsweise sehr begrenzte Anzahl von Unternehmen das Gesamtergebnis der Schadensbewertung bestimme und dies die Bedeutung des deutlich größeren Datensatzes herabsetze. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten sie die Argumente in ähnlicher Form erneut vor. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC außerdem vor, dass sich die Kommission nicht auf die Angaben von vier in die Stichprobe einbezogenen KMU stützen könne, die die Grundlage für die Gewichtung der Schadensindikatoren bilden würden.

(199) Die Kommission verwies auf die in den Erwägungsgründen 179 bis 195 verwendete Methodik.

(200) Darüber hinaus wiederholte die Kommission noch einmal, dass die ausgewählte Stichprobe durch die Gewichtung für den Wirtschaftszweig der Union als Ganzen — im Einklang mit der einschlägigen Rechtsprechung der Welthandelsorganisation und der EU ([47]) — statistisch repräsentativer geworden ist. Darüber hinaus ermöglichte dies der Kommission, die Leistung der nicht in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller (KMU und große Hersteller) besser zu berücksichtigen, die sich andernfalls nicht in ausreichendem Maße in den Schadensindikatoren niedergeschlagen hätte, wenn die Kommission im vorliegenden Fall ihre Ergebnisse auf die Stichprobe gestützt hätte, ohne eine Gewichtung vorzunehmen. Aufgrund der Fragmentierung des Wirtschaftszweigs der Union konnte die Kommission die Bedeutung der KMU auf dem Unionsmarkt nicht einfach außer Acht lassen. Wie in Erwägungsgrund 186 erwähnt, entsprachen die von den in die Stichprobe einbezogenen KMU angegebenen Verkaufsdaten rund 4 % der geschätzten gesamten Unionsverkäufe der mittelständischen Hersteller in der Union. Um der relativen Bedeutung der beiden Kategorien von Unternehmen Rechnung zu tragen, hat die Kommission ihre Feststellungen auf der Grundlage der geprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen getroffen und die Gewichtung vorgenommen. Die Informationen, auf die zurückgegriffen wurden, waren im einsehbaren Dossier zugänglich und — wo erforderlich — ordnungsgemäß geprüft. Die Kommission war daher der Ansicht, dass sie auf der Grundlage eindeutiger Beweise eine objektive Prüfung des Vorliegens einer Schädigung vorgenommen hatte. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

4.6.2. *Makroökonomische Indikatoren*

(201) Der CRIA und die CCCMC brachten vor, dass sie Zweifel an der Verlässlichkeit einiger Informationen hatten, die den makroökonomischen Indikatoren zugrunde lagen.

(202) Wie in Erwägungsgrund 28 dargelegt, wurde vor der endgültigen Unterrichtung ein Dokument mit Klarstellungen zur vorläufigen Verordnung in das einsehbare Dossier aufgenommen.

(203) Bei der Ermittlung der makroökonomischen Indikatoren griff die Kommission auf verschiedene Quellen zurück, unter anderem auf die vom Europäischen Verband der Reifen- und Kautschukhersteller (European Tyre & Rubber Manufacturers Association — im Folgenden „ETRMA“) bereitgestellten Daten. ETRMA veröffentlicht auf seiner Website öffentlich zugängliche Marktanalysen. Die allgemein einsehbare Fassung des Antrags enthielt ein Dokument von ETRMA (Anhang 16 — ETRMA-Broschüre für das Jahr 2016 ([48])). Die Kommission wies darauf hin, dass einige der ausführenden Hersteller sowie bestimmte Unionshersteller ETRMA-Mitglieder sind und auch von ETRMA-Daten gestützte Beiträge einreichten (etwa die Hankook-Gruppe und Pirelli).

4.6.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(204) Wie in Erwägungsgrund 135 angedeutet, fehlten bei der Unionsproduktion in der vorläufigen Verordnung die Verkäufe der Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder waren. Bei der Ermittlung der Produktionskapazität wurde zudem ein Fehler festgestellt.

(205) Die geschätzte Gesamtproduktion der Union, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung wurden entsprechend angepasst und entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 7

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2014	2015	2016	Untersuchungs-zeitraum
Produktionsmenge (in Stück)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Index 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Produktionskapazität (in Stück)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Kapazitätsauslastung	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Quelle: ETRMA, Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder sind, Eurostat Comext und vom Antragsteller übermittelte Informationen.

([47]) WT/DS184/AB/R vom 23.8.2001, *Vereinigte Staaten — Antidumpingmaßnahmen betreffend bestimmte warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan*, Rn. 204 und Urteil des Gerichts erster Instanz vom 28. Oktober 2004, *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Rat*, T-35/01, Rn. 129 und 258.

([48]) Die Broschüren für die Jahre 2016 und 2017 können auf der ETRMA-Website heruntergeladen werden. Siehe http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Wie in Tabelle 7 angegeben, blieb die Herstellung mit 21,1 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum relativ stabil, während die Kapazitätsauslastungsrate angesichts der sinkenden Produktionskapazität im Bezugszeitraum (von 72,2 % auf 79,6 %) um 7,4 Prozentpunkte stieg.

4.6.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

(207) Wie in Erwägungsgrund 135 angedeutet, fehlten bei der Gesamtverkaufsmenge auf dem Unionsmarkt in der vorläufigen Verordnung die Verkäufe der Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder waren.

(208) Die Verkaufsmenge und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union wurden entsprechend angepasst und entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 8

Verkaufsmenge und Marktanteil

	2014	2015	2016	Untersuchungs-zeitraum
Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt insgesamt (in Stück)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Marktanteil	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Quelle: ETRMA, Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder sind, und Eurostat Comext.

(209) In einem wachsenden Markt gingen die Verkäufe in der Union im Bezugszeitraum leicht zurück. Dieses Ergebnis bedeutete einen Rückgang des Marktanteils um 5,3 Prozentpunkte (von 72,4 % auf 67,1 %), während die Einfuhrmenge aus der VR China um über 1,1 Mio. Reifen stieg, was einer Ausweitung des Marktanteils um 4,2 Prozentpunkte (von 17,1 % auf 21,3 %) entspricht.

(210) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli argumentierten, dass die Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt in den vergangenen drei Jahren konstant geblieben sei und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union zwischen 2014 und 2017 nur geringfügig, d. h. um 5 Prozentpunkte, gesunken sei.

(211) Ferner brachten sie vor, dass die von den Antragstellern für den Zeitraum zwischen 2013 und 2016 gemeldeten Mengen der Unionsverkäufe bei Klasse 3 einen deutlichen Rückgang ausgewiesen hätten (– 30 %), bei Klasse 2 ebenfalls einen Rückgang (– 7 %) und bei Klasse 1 lediglich einen leichten Rückgang (– 1 %). Daraus werde deutlich, dass nur im Klasse-3-Segment eine Schädigung vorliege und dass bei der Schadensanalyse die Segmentierung des Marktes berücksichtigt werden müsse.

(212) Die Kommission wies darauf hin, dass sich die im vorherigen Erwägungsgrund genannten Zahlen lediglich auf die Verkäufe der Antragsteller beziehen und nicht auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union. Sie beziehen sich auch auf einen anderen Zeitraum. Daher ist es nicht möglich, die Entwicklung der Verkaufsmengen der Antragsteller auf den Wirtschaftszweig der Union zu übertragen. Wie in den Erwägungsgründen 128 und 132 erläutert, war die Kommission der Ansicht, dass das Vorliegen einer bedeutenden Schädigung im Hinblick auf die betroffene Ware und den gesamten Wirtschaftszweig der Union — und nicht nur für Teilbereiche desselben — festgestellt werden muss. Aus diesem Grund und da sie einen aggregierten Ansatz verfolgte, hat die Kommission die Entwicklungen nicht isoliert betrachtet, d. h. nach Klassen.

4.6.2.3. Wachstum

(213) Der Unionsverbrauch stieg im Bezugszeitraum um 6,1 %. Die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union gingen trotz des wachsenden Verbrauchs um 1,7 % zurück, was beim Wirtschaftszweig der Union zu einem Verlust von Marktanteilen führte. Der Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land nahm im Bezugszeitraum zu (um über 4 Prozentpunkte).

(214) Die Giti-Gruppe forderte, dass der Unionsverbrauch wertmäßig und nicht nach Menge zu analysieren sei. Auf dieser Grundlage, also bezogen auf den Wert, sei der Unionsverbrauch um 5 % gefallen und habe zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum nur langsam zu steigen begonnen.

(215) Die Kommission wies diesen Einwand zurück. Der Unionsverbrauch war eine Momentaufnahme der Anzahl der auf dem Unionsmarkt zu einem bestimmten Zeitpunkt verfügbaren Reifen. Der Unionsverbrauch wird üblicherweise der Menge nach berechnet, um zu vermeiden, dass sich das Preisverhalten der Marktteilnehmer auf die Entwicklungen im Bezugszeitraum niederschlägt.

4.6.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 9

Beschäftigung und Produktivität

	2014	2015	2016	Untersuchungs-zeitraum
Zahl der Beschäftigten	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivität (in Stück/Beschäftigten)	546	558	590	618
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und Stellungnahmen von Laufstreifen-Lieferanten und von ETRMA.

(217) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli brachten vor, dass sich die Beschäftigungszahlen, bei denen die Kommission einen Rückgang um 11 % feststellte, ausschließlich auf die Runderneuerungsindustrie bezögen. Die Entwicklung der Produktivität könne stattdessen durch die Tatsache erklärt werden, dass der Wirtschaftszweig der Union vor Kurzem eine Phase der Umstrukturierung und Rationalisierung durchlaufen haben.

(218) Die Aussage der interessierten Parteien zum Rückgang der Beschäftigung ist inhaltlich nicht korrekt, da rund die Hälfte des Rückgangs auf große Hersteller entfiel. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(219) Heuver beantragte die Offenlegung der Namen der 85 Runderneuerer, die in Erwägungsgrund 171 der vorläufigen Verordnung erwähnt wurden.

(220) Die Kommission gelangte in der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass — basierend auf der Liste der Abnehmer, die die Laufstreifen-Lieferanten im Rahmen dieser Untersuchung vorgelegt hatten — mindestens 85 Hersteller ihre Produktion einstellten. Die Kommission sicherte eine vertrauliche Behandlung der Identität der Abnehmer und der Verkaufsmenge je Abnehmer zu, da es sich hier um sensible Geschäftsinformationen handelt. Zudem sind die interessierten Parteien nicht verpflichtet, für diese Art von Dokument eine Zusammenfassung vorzulegen. Dennoch hatten die Laufstreifen-Lieferanten in diesem Fall ausnahmsweise eine Zusammenfassung ihrer Stellungnahmen vorgelegt, die im einsehbaren Dossier zugänglich ist.

(221) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC vor, die Annahme der Kommission, dass alle aus dem Kaltverfahren hervorgegangenen Verkäufe von KMU getätigt würden, sei falsch, da viele große Unternehmen die Methode der Kaltrunderneuerung anwenden würden. Die Parteien kamen zu dem Schluss, dass die auf der besagten Annahme beruhende Schätzung von Beschäftigung und Produktivität daher unzuverlässig sei.

(222) Wie in Erwägungsgrund 189 erwähnt, stellte die Kommission fest, dass die von großen Unternehmen im Kaltverfahren hergestellte Produktion eher begrenzt ist und daher nicht als solche dafür herangezogen werden kann, die von der Kommission vorgenommene Schätzung bezüglich Beschäftigung und Produktivität zu verwerfen. Darüber hinaus hängt die Produktivität hauptsächlich mit der Art der Produktion (d. h. Runderneuerung oder neu) zusammen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(223) Darüber hinaus argumentierten der CRIA und die CCCMC, die von einem Laufstreifen-Lieferanten vorgelegte Abnehmerliste zeige, dass ein Abnehmer als nicht mehr tätig angegeben sei, während aus seinem bei den lokalen Behörden eingereichten Jahresabschluss hervorgehe, dass das Unternehmen im Jahr 2017 noch aktiv gewesen sei. In ihrem Aktenvermerk ([49]) erläuterte die Kommission, dass die Liste durch Aggregierung der von acht Laufstreifen-Lieferanten bereitgestellten Informationen zu den Verkäufen erstellt wurde. Für die Zwecke der Untersuchung wurde davon ausgegangen, dass ein Runderneuerer seine Produktion eingestellt hat, wenn er keine Laufstreifen mehr kaufte. Daher ist es nicht möglich die Frage, ob ein Runderneuerer noch tätig oder nicht mehr tätig ist, einzig auf der Grundlage der Exklusivlieferantenliste und/oder weil ein Jahresabschluss eingereicht wurde, zu bejahen. Außerdem ist es zwar richtig, dass das von der CCCMC erwähnte Unternehmen den Betrieb nicht eingestellt hat, doch es bestätigte der Kommission, dass es keine Runderneuerungswerkstatt mehr betreibe. Daher stützte sich die Kommission weiterhin auf die erstellte Liste.

([49]) Aktenvermerk (Aktenzeichen t18.007994).

4.6.2.5. Höhe der Dumpingspanne

(224) Alle Dumpingspannen wurden wie in Erwägungsgrund 122 dargelegt angepasst und alle weisen nach wie vor ein beträchtliches Niveau auf. 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.

4.6.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

(225) Die Giti-Gruppe forderte die Kommission auf, die Entwicklung der mikroökonomischen Faktoren ohne die von der Kommission vorgenommene Gewichtung ebenfalls offenzulegen, sodass die Giti-Gruppe analysieren könne, ob diese nicht bearbeiteten Daten ein anderes Schadensbild ergeben würden. Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten der CRIA, die CCCMC und die Giti-Gruppe die Forderung.

(226) Die Kommission wies die Forderung zurück, da eine Offenlegung der Schadensindikatoren ohne die Gewichtung nicht die tatsächliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union widerspiegeln würde, da es nicht möglich ist, so viele KMU in die Stichprobe einzubeziehen, wie erforderlich wäre, um deren tatsächliches Gewicht innerhalb der Unionshersteller abzubilden.

4.6.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

(227) Der CRIA und die CCCMC forderten die Kommission auf, klarzustellen, ob die Verrechnungspreise zwischen den verbundenen Unternehmen bei der Ermittlung der Schadensindikatoren berücksichtigt worden waren.

(228) Wo verbundene Unternehmen beim Verkauf beteiligt waren, wurden die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller aufgefordert, die Verkäufe an die ersten unabhängigen Abnehmer anzugeben. In Bezug auf die Käufe von Rohstoffen durch verbundene Unternehmen wurde die Verrechnungspreispolitik von der Kommission geprüft, was jedoch nicht dazu führte, dass Berichtigungen hätten vorgenommen werden müssen.

4.6.3.2. Lagerbestände

(229) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli forderten, dass die Kommission in Erwägung ziehen solle, nicht nur den gesamten Wirtschaftszweig zu analysieren, sondern auch die Unterschiede zwischen neuen und runderneuerten Reifen oder zwischen den verschiedenen Klassen. Sie führten an, dass dem Antrag zufolge die Lagerbestände für Reifen der Klassen 1 oder 2 nicht gestiegen seien. Im Gegenteil: Die Lagerbestände für die Klassen 1 und 2 seien zwischen 2013 und 2016 um 15 % bzw. 21 % gesunken. Dagegen sei im Antrag ein Anstieg der Lagerbestände um 17 % für Klasse-3-Reifen vermerkt. Die Aeolus-Gruppe und Pirelli verstanden es so, dass sich der vermerkte Anstieg der Lagerbestände lediglich auf die Runderneuerungsindustrie beziehe. Zudem könnten die Schwankungen der Lagerbestände durch verschiedene Faktoren erklärt werden. So könnten Anstiege der Lagerbestände durch einen Anstieg der Verkäufe ausgelöst werden, die aufgrund erwarteter Bestellungen getätigt würden. So habe konkret Prometeon Tyre Group S.r.l. einen Anstieg der Lagerbestände verzeichnet, der auf verschiedene Faktoren zurückzuführen sei, die alle mit der europäischen Wirtschaftskrise in Zusammenhang stünden. Die Reifenherstellung hänge eng mit dem Transportwesen zusammen, das hauptsächlich vom Handel im Allgemeinen abhänge. Eine Handelskrise führe zu weniger Transporten, was logischerweise weniger Reifenverkäufe nach sich ziehe.

(230) Die Kommission stellte zunächst fest, dass der Anstieg der Lagerbestände bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum aufgetreten war. Daher war er nicht direkt von der Finanzkrise 2011 betroffen. Zudem betrafen die von den interessierten Parteien genannten Zahlen lediglich den Antragsteller und spiegelten nicht die Lage der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wider. Aus diesen Zahlen gezogene Schlussfolgerungen können daher für die Untersuchung nicht als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union gelten. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

4.6.3.3. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

(231) In Bezug auf die Investitionen brachten die Aeolus-Gruppe und Pirelli vor, dass die Untersuchung den vom Antragsteller vorgelegten Zahlen widerspreche. Die Giti-Gruppe führte an, dass die Rentabilität des gesamten Wirtschaftszweigs der Union zu niedrig angesetzt worden sei, da die Union an den Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller herumgebastelt habe, um die Bedeutung der Klasse-3-Daten zu steigern. Ferner sei das einzige Segment des Wirtschaftszweigs mit sinkenden (und niedrigen) Gewinnspannen das Klasse-3-Segment. Auf dieses Marktsegment würden jedoch nur 20 % der gesamten Unionsverkäufe bzw. des gesamten Unionsverbrauchs entfallen. Die Aeolus-Gruppe und Pirelli vertraten die Ansicht, dass der Wirtschaftszweig der Union im Allgemeinen sehr rentabel sei, was sich im Klasse-1-Segment sehr deutlich und im Klasse-2-Segment deutlich zeige.

(232) In Bezug auf die Stellungnahme zu der für die Berechnung der Rentabilität verwendeten Methode erläuterte die Kommission in den Erwägungsgründen 179 bis 195 die für die Gewichtung der mikroökonomischen Indikatoren verwendete Methodik zur Abbildung der wirtschaftlichen Realität der Unionshersteller. Sie stellte zudem fest, dass die Rentabilität aller Klassen zwischen 2014 und dem Ende des Untersuchungszeitraums abnahm und dass die absoluten Zahlen zur Rentabilität im Kontext mit den Feststellungen der Kommissionen zu den Zusammenhängen zwischen den Klassen zu lesen sind.

4.7. **Zusammenhänge zwischen neuen und runderneuerten Reifen und zwischen den Klassen**

(233) Die interessierten Parteien akzeptierten im Allgemeinen den Grundsatz der Marktsegmentierung in drei Klassen. Wie in den Erwägungsgründen 54 bis 59 der vorläufigen Verordnung beschrieben, verteilen sich die Marken auf dem Unionsmarkt auf die drei Klassen. Alle Klassen wurden im Allgemeinen durch gemeinsame Vertriebskanäle verkauft.

(234) Eine Reihe interessierter Parteien stellte die vorläufigen Feststellungen zu den Zusammenhängen zwischen den Klassen infrage und brachte nach der endgültigen Unterrichtung dieselben Bedenken erneut vor. Die Kommission sammelte die Informationen zu dieser Angelegenheit in einem Aktenvermerk zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuerten Reifen und zwischen den Klassen ([50]).

(235) Der CRIA und die CCCMC argumentierten, dass die Vorstellung, dass die Preise in Klasse 3 Druck auf die Preisgestaltung in den Klassen 1 und 2 ausübe (Erwägungsgründe 203 und 207 der vorläufigen Verordnung), haltlos sei und dass die Kommission keinerlei Begründung für diese angeblichen Auswirkungen vorgelegt habe. Selbst wenn man annehmen würde, dass die genannten Feststellungen korrekt seien, ließe sich daraus nicht schlussfolgern, dass die Preise in Klasse 3 die Preise in den Klassen 1 und 2 beeinflussen könnten. Ferner seien die Reifenpreise von den Rohstoffkosten abhängig und es sei falsch, dass über die Grenzen der einzelnen Segmente hinweg ein Wettbewerb stattfinde. Sie behaupteten, dass die Kommission einfach auf „die Auswirkungen der Preise in den niedrigeren Klassen auf die Preisgestaltung der höheren Klasse“ (Erwägungsgrund 203 der vorläufigen Verordnung) verweise und damit ohne Vorliegen sachdienlicher Beweise die Aussagen des Antragstellers wiederhole. Die Giti-Gruppe brachte vor, dass die von der Kommission vertretene Theorie einer umgekehrten Kettenreaktion nicht von den im Dossier enthaltenen Informationen gestützt werde (und dass die vorliegenden Informationen dieser Theorie sogar widersprächen). In diesem Zusammenhang erinnerte sie des Weiteren daran, dass der Antrag selbst folgende Aussage enthielt: „Wirtschaftsteilnehmer, Preisgestaltung, Wettbewerb und Strategien unterscheiden sich erheblich von einem Segment zum anderen, und was in einem Segment ein entscheidender Faktor ist, kann im anderen irrelevant sein. Auch wenn in den Randbereichen der Segmente möglicherweise ein direkter Wettbewerb existiert, ist der Wettbewerb zwischen den Segmenten in erster Linie Ergebnis einer strategischen Wahl zwischen Qualität und Preis.“ ([51])

(236) Wie in Erwägungsgrund 234 erwähnt, erstellte die Kommission einen Aktenvermerk, der die Grundlage für die Schlussfolgerung, dass zwischen den Klassen Zusammenhänge bestehen, enthielt. Dieser Schlussfolgerung lagen eine Reihe von Elementen zugrunde. Erstens findet in dem Moment, in dem eine Kaufentscheidung getroffen wird, ein Wettbewerb über die verschiedenen Klassen hinweg statt. Der Käufer kann dann aus folgenden Optionen wählen:

— Kauf eines Reifens der Klasse 1 mit höherer Lebensdauer, der neuesten Technologie und der besten Leistung zu einem höheren Anfangspreis;

— Kauf eines Reifens der Klasse 2, häufig von Reifenherstellern aus dem Premium-Segment, mit einer höheren Lebensdauer als Klasse-3-Marken und zu niedrigeren Kosten als Premium-Marken, zu einem höheren Anfangspreis als Klasse-3-Reifen;

— Kauf eines Klasse-3-Reifens zu den geringsten Vorabkosten, jedoch mit der niedrigsten Lebensdauer und der schlechtesten Leistung.

(237) Überträgt man diese Kaufentscheidung auf die Preise, führt dies zu einer zweifachen Analyse: einer Analyse der Vorabzahlung und einer Analyse der Gesamtkosten je Reifen. Im Hinblick auf die Vorabzahlungen ist die Investition bei Klasse-1-Reifen höher. Gleichzeitig sind bei ihnen die Kosten pro Reifen auf km-Basis am niedrigsten. Die Variablen sind bei Klasse-3-Reifen genau umgekehrt; dort ist die Vorabzahlung am niedrigsten, doch die Kosten pro Reifen auf km-Basis sind am höchsten. ([52])

(238) Ein weiteres Element, das eine entscheidende Rolle spielte, waren die gemeinsamen Vertriebskanäle, in denen Reifen verschiedener Klassen normalerweise gemeinsam zum Verkauf angeboten wurden, was die Dynamik der Zusammenhänge zwischen den Klassen befeuerte. ([53])

(239) Die Kommission stellte zudem fest, dass das Vorbringen bezüglich der Rohstoffkosten nicht von Beweisen gestützt wurde.

(240) Im endgültigen Unterrichtungsdokument nahm die Kommission auf die Entwicklung der Unionsverkäufe in den verschiedenen Klassen Bezug und stützte sich dabei auf eine von interessierten Parteien (Prometeon/Pirelli) bereitgestellte Tabelle. Diese Tabelle trug den Titel „Geschätzte Entwicklung der Unionsverkäufe für Unionshersteller, die ETRMA-Mitglieder sind“. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC vor, dass die Zahlen nicht mit den Zahlen in Tabelle 4 des endgültigen Unterrichtungsdokuments übereinstimmten. Die Kommission ging der Sache nach und verlangte eine Klarstellung von ETRMA. ETRMA erklärte, dass die

([50]) Aktenvermerk zu den Zusammenhängen (Aktenzeichen t18.007993).
([51]) Antrag, Rn. 107.
([52]) Tabellen 8 bis 10 der vorläufigen Verordnung zu den durchschnittlichen Verkaufspreisen in der Union je Klasse und Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 7 bis 10 (Aktenzeichen t18.007993).
([53]) Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 11 und 12 (Aktenzeichen t18.007993).

Daten in Tabelle 6 des endgültigen Unterrichtungsdokuments mit einer falschen Bezeichnung ausgewiesen worden seien. Die Daten in Tabelle 6 des endgültigen Unterrichtungsdokuments betrafen de facto die Entwicklung des Reifenersatzmarkts (Neureifen) in der Union (nachstehende Tabelle 10). Diesen Daten zufolge stieg das Interesse der Unionshersteller am niedrigpreisigeren Klasse-3-Segment deutlich und rasch an.

Tabelle 10

Geschätzte Entwicklung des Reifenersatzmarkts (Neureifen) in der Union

In Millionen	2014	2015	2016	2017	2018 (Schätzung)
Klasse 1 + Klasse 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Klasse 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Anteil der ETRMA-Hersteller am Klasse-3-Segment	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Quelle: Prometeon Tyre Group und Pirelli. ([54])

(241) Auf der Grundlage der vorstehenden Tabelle wird für 2018 ein Anstieg der Verkäufe von Neureifen der Klasse 3 um schätzungsweise mehr als 53 % im Vergleich zu 2014 erwartet, während die Verkäufe bei Reifen der Klassen 1 und 2 sich voraussichtlich in einem ähnlichen Rahmen wie 2014 bewegen werden (erwartet wird ein Anstieg von lediglich 6 %). Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund eines drastisch verschärften Wettbewerbs in Klasse 3, der von ausführenden Herstellern im betroffenen Land im Zeitraum 2014-2018 ausgeht, sowie im Hinblick auf die finanziell nicht tragfähigen Gewinnspannen in Klasse 3 für die Unionshersteller der betroffenen Ware zu sehen.

(242) Die Kommission stellte fest, dass diese Verlagerung auf dem Reifenersatzmarkt der Union die Unionshersteller in Mitleidenschaft gezogen hat, die in den Klassen 1 und 2 deutlich höhere Gewinnspannen erzielt hätten. Dies ist nur unter Berücksichtigung der in Erwägungsgrund 141 ff. ausgeführten Gründe zu verstehen, nämlich als Maßnahme zum Schutz des größten Wertschöpfungsfaktors für höhere Klassen, der Unionsverkäufe in den Klassen 1 und 2 von Einfuhren der Klassen 1 und 2 aus dem betroffenen Land unterscheidet. Der Anstieg der Verkäufe in der gewinnschwachen Klasse 3 und damit der stärkere Wettbewerb in diesem Segment zeigt, welchen Druck die Unionshersteller der betroffenen Ware aufgrund der umgekehrten Kettenreaktion im Untersuchungszeitraum und zuvor bei den Klassen 1 und 2 verspürten und dass dieser Druck auch über den Untersuchungszeitraum hinaus weiter ansteigen wird.

(243) Der CRIA und die CCCMC wiesen darauf hin, dass die Kommission angegeben habe, dass es zunehmend schwieriger werde, einen hochwertigen abgefahrenen Reifen runderneuern zu lassen (Erwägungsgrund 202 der vorläufigen Verordnung). Es seien jedoch keine Zahlen vorgelegt worden. Die Tatsache, dass es möglicherweise zu Schließungen von Werken und Werkstätten von Runderneuerern käme, bedeute nicht zwangsläufig, dass es schwieriger werde, hochwertige abgefahrene Reifen runderneuern zu lassen, da die Nachfrage nach solchen hochwertigen Reifen nach der Wirtschaftskrise den eigenen Angaben der Kommission zufolge zurückgegangen sei (Erwägungsgrund 200 der vorläufigen Verordnung). Die Kommission solle die Verkaufszahlen für Klasse-1-Reifen und die Zahlen über die tatsächliche Runderneuerungskapazität offenlegen, damit bewertet werden könne, inwieweit die Verfügbarkeit von Runderneuerungseinrichtungen unter Berücksichtigung der sinkenden Verkäufe von Klasse-1-Reifen wirklich zurückgegangen sei. Die Giti-Gruppe führte an, dass die Kommission keine Daten zum Marktanteil nach Klassen vorgelegt habe und dass diese Daten erforderlich seien, um überprüfen zu können, ob die Theorie der Kommission zur umgekehrten Kettenreaktion von Tatsachen gestützt werde. Diese Theorie gründe sich auf der Annahme, dass durch die niedrigpreisigen Klasse-3-Einfuhren ein Preisdruck entstehe und es zu einem Rückgang der Marktanteile der Unionshersteller in Klasse 2 (und Klasse 1) komme. Würden jedoch Daten zu den Marktanteilen nach Klassen zeigen, dass es Unionsherstellern der Klasse 1 und/oder der Klasse 2 gelungen sei, ihren Marktanteil zu bewahren (oder sogar zu vergrößern), würde dies der Theorie der Kommission ganz klar widersprechen. Es sei der Giti-Gruppe nicht klar, ob sich die Kommission dazu entschlossen habe, die Informationen zum Marktanteil nicht offenzulegen oder ob sie diese Informationen schlicht nicht eingeholt habe. In jedem Fall solle die Kommission diese Informationen offenlegen (bzw. ggf. einholen), um eine Überprüfung der Richtigkeit der Theorie der Kommission zur umgekehrten Kettenreaktion zu ermöglichen.

([54]) Präsentation von Prometeon Tyre Group und Pirelli bei der Anhörung, 9. April 2018 (Aktenzeichen t18.007993).

(244) In Bezug auf die makroökonomischen Indikatoren, für die die Giti-Gruppe eine Analyse nach Klassen forderte, erläuterte die Kommission in den Erwägungsgründen 128 und 132, dass es angemessen war, die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union in seiner Gesamtheit zu analysieren. In allen Klassen gab es Kapazität, Produktion und Einfuhren. Klasse 3, für die die meisten chinesischen Einfuhren verzeichnet werden, zog den gesamten Wirtschaftszweig in Mitleidenschaft, wie in der vorläufigen Verordnung dargelegt. Die gedumpten chinesischen Preise unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union in allen Klassen im Untersuchungszeitraum erheblich. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich die Gesamtleistung des Wirtschaftszweigs der Union. Einige Werke, die verschiedene Klassen herstellten, mussten schließen ([55]), und viele Runderneuerer mussten die Produktion einstellen. Die Kommission stellte fest, dass mindestens 85 KMU die Produktion einstellten, was zu einem Rückgang der Runderneuerungskapazität führte, wie in Erwägungsgrund 202 der vorläufigen Verordnung dargelegt.

(245) Der CRIA und die CCCMC führten an, dass die Behauptung der Kommission, „die Unionshersteller neuer Reifen [hätten] keine andere Wahl, als auch ihre Präsenz in Klasse 3 zu stärken“ (Erwägungsgrund 202 der vorläufigen Verordnung), schwer nachvollziehbar sei, da die Kommission selbst erklärt habe, dass alle eingebundenen Runderneuerer (d. h. Hersteller neuer Reifen, die auch Runderneuerung anbieten) zur Klasse 2 gehören würden (Erwägungsgrund 58 der vorläufigen Verordnung).

(246) Die Kommission stellte fest, dass der Aktenvermerk mit der Aufstellung neuer und runderneuerter Reifen nach Marken auch Marken von Unionsherstellern neuer Reifen enthielt, die in Klasse 3 eingestuft waren.

(247) Die Kommission erklärte, dass „[d]er Kommission […] Informationen [vorlagen], denen zufolge“ sich diese Entwicklung der Preisgestaltung änderte und dass sich die Preise für Klasse-3-Reifen jetzt offenbar umgekehrt auf Klasse 1 auswirken (Erwägungsgrund 206 der vorläufigen Verordnung). Der CRIA und die CCCMC forderten, dass diese Informationen interessierten Parteien zugänglich gemacht werden sollten.

(248) Die Kommission war der Ansicht, dass zu den Zusammenhängen zwischen den Klassen auch eine Begründung für die klassenübergreifende Preisgestaltung gehörte. Tatsächlich waren sich die Unionshersteller neuer Reifen, die eine Mehrmarkenstrategie verfolgten, darüber einig, dass eine Preisänderung bei einer Klasse zwangsläufig eine Preisanpassung im gesamten Portfolio nach sich zog, und einer der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller lieferte dafür eine begründete Erklärung, die von der Kommission bei ihrer Schlussfolgerung zum klassenübergreifenden Preisdruck auch berücksichtigt wurde. ([56])

(249) Einige interessierte Parteien brachten vor, dass die Entwicklung der Rentabilität in den Klassen 1, 2 und 3 nicht mit den Zusammenhängen zwischen den Klassen korreliere. Sie wiesen darauf hin, dass die Rentabilität in Klasse 1 bei den Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum (mit 17,5 %) höher sei als der von der Kommission (auf 15,6 %) festgesetzte Zielgewinn (d. h. der Gewinn, der ohne gedumpte Einfuhren erwartet werden könnte) (wie in Erwägungsgrund 196 beschrieben, wurde der Wert für die Rentabilität nach der endgültigen Unterrichtung auf 15,4 % geändert). Parallel dazu entspreche die Rentabilität in Klasse 2 bei den Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum (mit 15,3 %) im Wesentlichen dem Zielgewinn. Zudem sei, falls die Rentabilität der Unionshersteller der Klassen 1 und 2 (indirekt) von den niedrigpreisigen Klasse-3-Einfuhren beeinflusst werde, eine ähnliche Entwicklung der Rentabilität zu erwarten wie bei den Unionsherstellern der Klasse 3. Dies sei nicht der Fall. Während die Rentabilität in Klasse 3 von 6,1 % auf 0,6 % im Jahr 2015 abgefallen sei (wie in Erwägungsgrund 197 beschrieben, wurde der Wert für die Rentabilität nach der endgültigen Unterrichtung von 5,9 % auf 0,5 % geändert), sei die Rentabilität bei den Herstellern der Klasse 1 zwischen 2014 und 2015 sogar von 17,9 % auf 21,8 % gestiegen. Umgekehrt sei die Rentabilität in Klasse 1 und Klasse 2 zwischen 2015 und 2016 zurückgegangen, während sich die Rentabilität von Herstellern der Klasse 3 im selben Zeitraum von 0,5 % auf 2,7 % vervierfacht habe. Im Wesentlichen gebe es also keine Korrelation zwischen der Entwicklung der Rentabilität in Klasse 3 und der Rentabilität in den Klassen 1 und 2. Der einzige Zeitraum, in dem es eine Korrelation bei der Entwicklung der Rentabilität gegeben habe, sei der Zeitraum zwischen dem Jahr 2016 und dem Untersuchungszeitraum gewesen. Der leichte Rückgang der Rentabilität im Untersuchungszeitraum lasse jedoch durch einen plötzlichen Anstieg der Rohstoffkosten erklären, der sich noch nicht in höheren Verkaufspreisen niedergeschlagen habe. Was die Entwicklung der Verkaufspreise angehe, so könne dieser Abwärtstrend aus den folgenden Gründen nicht den chinesischen Einfuhren der Klasse 3 angelastet werden — selbst wenn es richtig sei, dass die in der vorläufigen Verordnung angegebenen Daten für den Bezugszeitraum einen Rückgang der Verkaufspreise um 9 % (für Klasse 1) und 12 % (für Klasse 2) zeigten. Erstens seien — wie von der Kommission in anderen Abschnitten der vorläufigen Verordnung bestätigt, jedoch bei der Entwicklung der Theorie zur umgekehrten Kettenreaktion scheinbar außer Acht gelassen — die Produktionskosten im Untersuchungszeitraum (aufgrund eines Rückgangs der Rohstoffkosten) gesunken. In Klasse 1 seien die Produktionskosten um 9 % gesunken, was exakt dem Rückgang bei den Verkaufspreisen entspreche. In Klasse 2 seien die Produktionskosten ebenfalls um 9 % gesunken. Mit anderen Worten lasse sich der Rückgang der Preise,

([55]) 2017 schloss die Goodyear-Gruppe ihr Werk im Vereinigten Königreich (rund 330 Arbeitsplätze); und auch die Michelin-Gruppe schloss mehrere Werke in der Union: in Frankreich zwei Werke (700 Beschäftigte im Jahr 2014 und 330 Beschäftigte im Jahr 2017), in Deutschland (200 Beschäftigte im Jahr 2016), in Ungarn (500 Beschäftigte im Jahr 2015) und in Italien; die Continental-Gruppe schloss ein Werk in Deutschland.

([56]) Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 12 bis 14 (Aktenzeichen t18.007993).

den die Kommission beobachtet habe, vollständig (für Klasse 1) und zu 75 % (für Klasse 2) durch den Rückgang der Produktionskosten erklären. Dies ergebe sich auch aus der Tatsache, dass beim Anstieg der Produktionskosten zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum auch die Verkaufspreise gestiegen seien. Zweitens habe es auf dem Unionsmarkt eine Verschiebung hin zu kleineren Reifen gegeben. Der Stückpreis für kleinere Reifen liege unter dem für größere Reifen, und dies erkläre einen Teil des Rückgangs der Verkaufspreise im Bezugszeitraum. Die Kommission habe diese Entwicklung nicht berücksichtigt.

(250) Die Kommission vertrat die Ansicht, dass die mangelnde Korrelation zwischen der Entwicklung der Rentabilität der verschiedenen Klassen durch die Art, wie Kaufentscheidungen getroffen wurden, erklärt werden konnte. Je nach Situation tritt — angesichts der Art der Ware und der Reihe von Optionen, die dem Verwender offenstehen — eine zeitliche Verzögerung auf. Tatsächlich ist die Reihe von Optionen, die dem Verwender offenstehen, davon abhängig, ob er einen Reifen besitzt und, falls dies der Fall ist, ob dieser Reifen weiter runderneuerbar ist oder nicht; zudem spielt der relative Preis der verfügbaren Optionen ebenfalls eine Rolle usw. Muss der Verwender beispielsweise einen Reifen kaufen, wird er seine Entscheidung wahrscheinlich vor dem Hintergrund aller verfügbaren Optionen treffen. Besitzt der Verwender jedoch bereits einen runderneuerbaren Reifen, stehen die Kosten für die Runderneuerung des vorhandenen Reifens wahrscheinlich den Kosten für den Kauf eines neuen Reifens der Klasse 3 abzüglich der Einnahmen aus dem Verkauf der Karkasse gegenüber.

(251) Zudem stützten die Informationen, die die Kommission im Zusammenhang mit verschiedenen, im Bezugszeitraum auf dem Unionsmarkt vertrieben Größen eingeholt hatte, nicht das Argument, dass Preise und Kosten aufgrund der relativen stärkeren Präsenz kleinerer Reifen auf dem Markt niedriger waren. ([57]) Die Daten zeigten tatsächlich, dass der Warenmix auf dem Markt stabil war und sich weiter auf die wichtigsten Abmessungen konzentriert. Zudem konnte in den Eurostat-Daten zu den chinesischen Einfuhren keine solche Reduktion der durchschnittlichen Warengröße festgestellt werden; die Zahlen zeigen im Gegenteil, dass das Gewicht der eingeführten Reifen aus China zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 3 % zunahm. Dagegen stellte die Kommission fest, dass der Wirtschaftszweig der Union infolge des „Dominoeffekts“ auf die verschiedenen betroffenen Klassen allgemeine strukturelle Anpassungen vornahm, um Kosten zu senken.

(252) Einige interessierte Parteien brachten vor, dass es nennenswerte Einfuhren (entsprechend einem Marktanteil von 11,9 %, was einem Zuwachs von mehr als 1 % gegenüber 2014 entspricht) aus anderen Ländern gegeben habe, und zwar zu sinkenden Preisen (im Bezugszeitraum sei der durchschnittliche Einfuhrpreis um 17 % gesunken). Die Preisgestaltung dieser Einfuhren zeige zudem, dass sie auf das Klasse-1-Segment und/oder das Klasse-2-Segment des Marktes abzielen würden. Die Einfuhren aus der Türkei, Thailand, Japan, Südkorea und anderen Ländern (außer Russland) hätten die Preise der Unionshersteller in Klasse 1 durchgängig unterboten, und dies in einem Rahmen zwischen 10 % und 25 %. Im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung und nach der endgültigen Unterrichtung argumentierte die Giti-Gruppe, dass die Preisrückgänge in Klasse 1 und Klasse 2 möglicherweise von Reifeneinfuhren der Klasse 1 oder der Klasse 2 aus anderen Ländern verursacht worden seien und nicht durch den Preisdruck der chinesischen Klasse-3-Reifen. Auch dies würde der Theorie der Kommission deutlich widersprechen. In jedem Fall sei es ohne eine Untersuchung der Einfuhrmengen (und der Einfuhrpreise) von Reifen der Klassen 1 und 2 aus anderen Ländern unmöglich, zu ermitteln, ob die Theorie der Kommission den Tatsachen entspreche.

(253) In Bezug auf dieses Vorbringen stellte die Kommission fest, dass die von der Giti-Gruppe vorgebrachte Analyse fehlerhaft war, da sie davon ausging, dass alle Einfuhren direkt an die ersten unabhängigen Abnehmer in der Union verkauft wurden. Diese Theorie lässt außer Acht, dass die Durchschnittspreise möglicherweise davon beeinflusst sind, dass einige dieser Einfuhren an interessierte verbundene Parteien verkauft werden. Zudem lieferten die Einfuhrstatistiken keinen Durchschnittspreis pro Klasse, sodass die Kommission nicht in der Lage war, die Einfuhrpreise pro Klasse zu prüfen, wie von der Giti-Gruppe gefordert wurde. Daher konnte die vorgeschlagene Analyse mit den Informationen, die die Kommission im Rahmen der Untersuchung bislang einholen konnte oder die ihr von den interessierten Parteien zur Verfügung gestellt wurden, nicht durchgeführt werden, und wurde daher abgelehnt.

(254) Daher wies die Kommission die Vorbringen der interessierten Parteien zurück und bestätigte ihre eigenen ursprünglichen Feststellungen.

4.8. **Schlussfolgerung zur Schädigung**

(255) In Anbetracht dieser Überlegungen bestätigte die Kommission ihre ursprünglichen Feststellungen aus den Erwägungsgründen 208 und 209 der vorläufigen Verordnung. Der gesamte Wirtschaftszweig der Union stand unter erheblichem Druck. Die Produktionskapazität, die Investitionstätigkeit und das Beschäftigungsniveau gingen im Bezugszeitraum zurück, und trotz weiter sinkender Verkaufspreise ging ein bedeutender Marktanteil verloren. Chinesische Einfuhren unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union erheblich. Auch die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt nahm ab — eine Entwicklung, die sich gegen Ende des Bezugszeitraums sogar beschleunigte. Zudem wuchsen die Lagerbestände für alle Reifentypen an, insbesondere im Untersuchungszeitraum, was sich negativ auf die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirkte. Zahlreiche KMU aus der Runderneuerungsbranche stellten die Produktion ein und konnten nicht von der wirtschaftlichen

([57]) Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 12 und 13 (Aktenzeichen t18.007993).

Erholung profitieren. Die Kommission maß den Stellungnahmen von AIRP bzw. dem Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (dem italienischen bzw. dem deutschen Runderneuererverband), von Banden Plan Europa B.V. (Runderneuerer aus der Union) und Vipal Europe (Laufstreifen-Lieferant) große Bedeutung zu und stellte fest, dass die Einführung der vorläufigen Maßnahmen bereits zu positiven Veränderungen im Sektor geführt hatte. So meldeten Runderneuerer in mehreren Mitgliedstaaten einen höheren Auftragseingang seit Mai 2018 und sind der Ansicht, dass diese optimistischen Aussichten bestehen bleiben würden, falls die vorläufigen Maßnahmen bestätigt werden.

(256) Nach der endgültigen Unterrichtung führte die Giti-Gruppe an, dass die verbesserte Leistung der Runderneuerer möglicherweise mehr mit den steigenden Rohstoffkosten als mit der Einführung der vorläufigen Maßnahmen zu tun habe. Die Kommission sah keine Belege für eine Verknüpfung der Entwicklung der Rohstoffkosten mit dem Anstieg der von den Runderneuerern gemeldeten Aufträge. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(257) In Bezug auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union akzeptierte die Kommission die kritischen Anmerkungen der Aeolus-Gruppe, denen zufolge bei Klasse 3 im Untersuchungszeitraum ein Verlust (– 0,7 %) zu verzeichnen war, während sich die Rentabilität in den Klassen 1 und 2 im zweistelligen Bereich bewegte. Allerdings teilte die Kommission die Schlussfolgerung nicht, dass dieser Indikator, der eine klassenabhängige Differenz bei der Rentabilität zeigt, gegen die Feststellung einer bedeutenden Schädigung des gesamten Wirtschaftszweigs der Union sprechen könnte.

(258) Alle relevanten Indikatoren zeigen, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung in Klasse 3 erlitten hat. Zusätzlich zur negativen Gewinnspanne war ein deutlicher Rückgang der Beschäftigungszahlen zu verzeichnen, insbesondere im Runderneuerungsgeschäft. Die Preisunterbietung ist mit 31 % in Klasse 3, wo sich auch die Menge der von den chinesischen Wettbewerbern eingeführten Waren am stärksten auswirkte, erheblich. Wie aus Tabelle 9 ersichtlich wird, gibt es eine spürbare und kontinuierliche (Jahr für Jahr) Verschiebung bei den Verkäufen neuer Reifen von Unionsherstellern in Richtung Klasse 3. Im Jahr 2016 beliefen sich die in Tabelle 9 dargestellten Unionsverkäufe auf 5 Mio. Reifen in Klasse 3. Diese Entwicklung setzte sich im Jahr 2017 fort. Die Prognose für das Jahr 2018 zeigt eine noch stärkere Verschiebung der Verkäufe hin zu Klasse 3 und belegt daher eindrücklich den Preisdruck, dem Unionshersteller der Klassen 1 und 2 ausgesetzt sind.

(259) Diesbezüglich, und wie in den Erwägungsgründen 210 und 211 der vorläufigen Verordnung dargelegt und in Abschnitt 4.6 der vorliegenden Verordnung weiter begründetet, bekräftigte die Kommission, dass es eindeutige Zusammenhänge zwischen den Klassen sowie eine umgekehrte Kettenreaktion gibt. Entgegen der Stellungnahmen zahlreicher interessierter Parteien gibt es aus Sicht der Unionshersteller nur einen Reifenmarkt; die von den Unionsherstellern vorgenommene Unterteilung in drei Klassen hat in erster Linie marketingstrategische Gründe bzw. beruht auf Qualitätsunterschieden. Das bedeutet, dass die Unionshersteller die Entwicklungen in allen drei Klassen berücksichtigen. Daher wirkt sich der Preis- und Mengendruck in Klasse 3 direkt auf die anderen beiden Klassen aus, wie in Erwägungsgrund 234 ff. dargelegt. Zudem wählen Reifenverbraucher zwischen Reifen aus allen drei Klassen: Sie wägen ihre Bereitschaft zur Zahlung eines höheren Preises gegen die erwartete Lebensdauer der Reifen und die damit verbundenen Kosten ab. Das Verhalten von Herstellern und Verbrauchern bestätigt also, dass es eindeutige Zusammenhänge zwischen den Klassen gibt. Daraus folgt, dass die beobachtete Verschiebung hin zu Klasse 3 einen stetigen Druck auf die anderen beiden Klassen ausübt. In diesem Kontext stellte die Kommission des Weiteren fest, dass die gedumpten Einfuhren vor allem Klasse 3 betreffen. Angesichts der Zusammenhänge zwischen den Klassen und der wachsenden Bedeutung von Klasse 3 ist die Kommission der Ansicht, dass sich die für den gesamten Wirtschaftszweig der Union beobachteten negativen Entwicklungen auch in der nahen Zukunft fortsetzen werden.

(260) Des Weiteren widerlegte — trotz der ausdrücklichen Aufforderung zur Abgabe von Stellungnahmen in den Erwägungsgründen 213 und 214 der vorläufigen Verordnung — keiner der chinesischen ausführenden Hersteller die Behauptung der Unionshersteller, dass das Risiko einer weiteren Verstärkung der Schädigung bestehe. Die Kommission akzeptierte daher, dass sich die ungenutzte Kapazität der VR China auf etwa 40 % ihrer derzeitigen Ausfuhren beläuft.

(261) Nach der endgültigen Unterrichtung argumentierten der CRIA und die CCCMC, es habe für sie keine Notwendigkeit bestanden, zu den Aussagen zur Höhe der Kapazitätsreserven in der VR China Stellung zu nehmen, da diese für den Fall nicht relevant seien.

(262) Die Kommission stimmt dem nicht zu. Dass die Gefahr einer weiteren Verstärkung der Schädigung besteht, wird auch durch den 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung der chemischen und petrochemischen Industrie in China belegt, der auf technologische Innovation, strukturelle Anpassungen und eine umweltfreundliche Entwicklung abzielt. Dieser Plan betrifft auch die Reifenindustrie, und im Rahmen der parallel durchgeführten Antisubventionsuntersuchung der Kommission wurden bereits zahlreiche Subventionen festgestellt. Sie untermauern, dass die chinesischen ausführenden Hersteller den strukturellen Vorteil haben, um — mit kontinuierlichem Zugang zu günstiger Finanzierung — in der Wertschöpfungskette aufzusteigen. Sollten hochwertigere Reifen aus der VR China zu gedumpten Preisen verstärkt mit den Reifen des Wirtschaftszweigs der Union in Wettbewerb treten, würde dies die Spannen der Reifenhersteller der Union verringern — und somit ihre Fähigkeit zu innovieren und zu investieren. Dadurch würde der Wirtschaftszweig der Union vermutlich gezwungen, sich auf Reifen geringerer Qualität zu stützen, für die ein geringerer FuE-Aufwand besteht, was die Runderneuerungsfähigkeit der Reifen weiter beeinträchtigen und zu einer Schädigung aller drei Klassen führen würde.

(263) Aufgrund der Schädigung in Klasse 3 und der derzeit in den Klassen 1 und 2 spürbaren umgekehrten Kettenreaktion bleibt die Kommission daher bei ihrer Schlussfolgerung, dass der gesamte Wirtschaftszweig eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitten hat.

5. SCHADENSURSACHE

5.1. Auswirkungen der gedumpten Einfuhren

(264) Einige interessierte Parteien führten an, die Kommission habe nicht belegt, wie sich die Menge und das Preisniveau der Einfuhren chinesischer Reifen wesentlich auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würden, weder einzeln betrachtet noch in ihrer Zusammenwirkung. Obwohl die von chinesischen Ausführern getätigten Einfuhren in die Union im Bezugszeitraum um 1 124 101 Stück zugenommen hätten, sei auch der Unionsverbrauch um 1 249 178 Stück gestiegen. Daher könne der Anstieg chinesischer Einfuhren zu wettbewerbsfähigen Preisen allein die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Markt nicht geschädigt haben. Des Weiteren bedeute die Tatsache, dass sich einige Unionshersteller aus einem Marktsegment zurückziehen mussten und dass sich die Preisgestaltung auf dem Unionsmarkt verändert habe nicht automatisch, dass die chinesischen Einfuhren für die Verursachung einer bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verantwortlich seien. Die Tatsache, dass die Preise der chinesischen Ausführer unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lagen und dass die Unionshersteller nicht von der Zunahme des Verbrauchs profitieren konnten und ihre Preise senken mussten, um wettbewerbsfähiger zu sein, sei kein ausreichender Beweis dafür, dass die chinesischen Einfuhren die Ursache für die vom Wirtschaftszweig der Union erlittene Schädigung seien.

(265) Die Kommission bekräftigte, dass die gedumpten chinesischen Preise die Preise des Wirtschaftszweigs der Union in allen Klassen im Untersuchungszeitraum erheblich unterboten. Sie waren im gesamten Bezugszeitraum im Durchschnitt erheblich niedriger. Zudem konnte die Tatsache, dass die Einfuhrpreise zwischen 2014 und 2015 stabil blieben, 2016 sanken und im Untersuchungszeitraum auf demselben niedrigen Niveau blieben (siehe Erwägungsgrund 147 der vorläufigen Verordnung) nicht durch die Entwicklung der Rohstoffpreise erklärt werden. Diese sanken zu Beginn des Bezugszeitraums, stiegen jedoch im Untersuchungszeitraum wieder an. Dennoch korrigierten die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Preise nicht nach oben. Dies zeigte, dass sie weitere Marktanteile zu Lasten des Wirtschaftszweigs der Union gewinnen wollten.

(266) Ein ausführender Hersteller argumentierte, dass es keinen kausalen Zusammenhang zwischen den chinesischen Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union gebe, da die chinesischen Ausfuhren in erster Linie den Klasse-3-Markt beträfen, während der Großteil der Unionshersteller Waren der Klassen 1 und 2 verkaufe. Diese Aussage ist inhaltlich nicht korrekt. Auf Waren aus den Klassen 1 und 2 entfallen rund 35 % der gesamten chinesischen Einfuhren. Des Weiteren, wie in Abschnitt 4.7 zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuerten Reifen und zwischen den verschiedenen Klassen erläutert, besteht zwischen den verschiedenen Klassen eine symbiotische Beziehung. Preis- und Mengendruck der niedrigpreisigen, gedumpten Einfuhren chinesischer Reifen der Klasse 3 beeinflussten auch die Preise in den anderen Klassen. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(267) Der gleiche ausführende Hersteller forderte, dass bei der Schadensanalyse und entsprechend bei der Analyse der Schadensursache berücksichtigt werden solle, dass die Preise von Klasse-3-Reifen niedriger seien, da ihre Lebensdauer erheblich kürzer sei als bei Reifen der Klassen 1 und 2. Bei der Bewertung des Marktanteils solle der Marktanteil wertmäßig verglichen werden und nicht nach Menge. Berücksichtige man dies, so seien der Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union und der Anstieg des Marktanteils der chinesischen ausführenden Hersteller wesentlich weniger ausgeprägt.

(268) Die Kommission akzeptierte, dass die Lebensdauer der Reifen ein bedeutender Aspekt der Analyse ist, was ein Beleg für die Zusammenhänge zwischen den Klassen ist. Allerdings folgte sie nicht der Argumentation, dass dieser Aspekt die Feststellung der Kausalität ausschließen würde. Selbst wenn der Marktanteil chinesischer Reifen in der Union aufgrund der „kürzeren Lebensdauer" wertmäßig betrachtet niedriger ist als „pro Stück", ändert das nichts an der Tatsache, dass gerade aufgrund der steigenden Anreize für Verbraucher, chinesische „niedrigpreisige" Reifen mit „geringer Laufleistung" zu kaufen, der Wirtschaftszweig der Union unter Druck geraten ist und eine bedeutende Schädigung erlitten hat.

(269) Eine interessierte Partei argumentierte, dass der Rückgang der Preise chinesischer Einfuhren von einer Veränderung des Warenmixes verursacht worden sei, die von der steigenden Nachfrage nach kleineren Reifen ausgelöst worden sei. Für diese Argumentation gab es keine Belege. Selbst wenn sich die Größe auf die Entwicklung der Durchschnittspreise auswirken würde, würden die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auch für dieselben Größen unterbieten, da der Vergleich stets nach Warentyp erfolgte. Daher wies die Kommission diesen Einwand zurück.

5.2. Einfuhren aus Drittländern

(270) Mehrere interessierte Parteien forderten, die Kommission solle eine weitergehende Analyse der Auswirkungen der russischen Einfuhren vornehmen, deren Preise dem Niveau der chinesischen Einfuhren entsprächen.

(271) Die Kommission stellte fest, dass es einen entscheidenden Unterschied bei der eingeführten Menge gab. Während die chinesischen Einfuhren von 3,5 Mio. Reifen im Jahr 2014 im Untersuchungszeitraum auf 4,6 Mio. Reifen (d. h. um 1 100 000 Stück) anstiegen, stiegen die russischen Einfuhren im selben Zeitraum von 0,2 Mio. Reifen auf 0,3 Mio. Reifen (der Anstieg betrug also nur 100 000 Stück). Aufgrund der begrenzten Menge der Einfuhren aus Russland zu einem ähnlichen Preis (nur 6 % der gesamten, aus der VR China eingeführten Menge und nur 1,29 % Marktanteil im Unionsmarkt) wirken sich diese Einfuhren nicht auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen den chinesischen Einfuhren und der vom Wirtschaftszweig der Union erlittenen Schädigung aus.

(272) Andere interessierte Parteien führten an, dass aus anderen Ländern wie Japan, Südkorea und der Türkei erhebliche Mengen eingeführt worden seien, und zwar zu Preisen, die unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lägen. Aufgrund ihrer Preise und der Menge würden sie den ursächlichen Zusammenhang zwischen den chinesischen Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufheben.

(273) Die Kommission stellte fest, dass die Preise der Einfuhren aus Japan, Südkorea und der Türkei deutlich über denen der chinesischen Einfuhren lagen. Zudem handelte es sich dabei meistens um Verrechnungspreise an verbundene Einführer. Daher können diese Einfuhrpreise nicht als Grundlage für einen Vergleich mit den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union herangezogen werden. Zudem wurden die japanischen, südkoreanischen und türkischen Reifen zu einem Preis verkauft, der ihrer jeweiligen Klasse im Unionsmarkt entsprach. Aus diesem Grund ist es unwahrscheinlich, dass diese Einfuhren den Wirtschaftszweig der Union schädigen. In Bezug auf die Mengen blieben ihre Marktanteile stabil (die Menge der südkoreanischen Einfuhren sank um 50 000 Stück, während sie bei den Einfuhren aus Japan stabil blieb und bei der Türkei um 170 000 Stück zunahm) und entsprachen rund der Hälfte der Menge, die aus der VR China eingeführt wurde. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

5.3. **Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union**

(274) Einige interessierte Parteien argumentierten, dass der Wirtschaftszweig der Union Verluste erlitten habe, da er im Bezugszeitraum Verlust bringende Ausfuhren getätigt habe, was sich auf seine Kapitalrendite und seine Investitionsfähigkeit ausgewirkt habe. Wie in Erwägungsgrund 226 der vorläufigen Verordnung dargelegt, werden die durchschnittlichen Ausfuhrpreise durch die Übertragung von Werten an verbundene Unternehmen beeinflusst. Zudem wurden die in Erwägungsgrund 176 der vorläufigen Verordnung gemeldeten Produktionskosten für diejenigen Verkäufe kalkuliert, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in Rechnung gestellt hatten. Auf der Grundlage eines Vergleichs dieser beiden Datensätze können keine aussagekräftigen Schlussfolgerungen gezogen werden. Zudem zeigten die mikroökonomischen Indikatoren, dass die Ausfuhren der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller gewinnbringend waren. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(275) Die Kommission bekräftigte, dass die Mengen im Bezugszeitraum stabil blieben. Zudem handelte es sich bei diesem Preisen um Verrechnungspreise zwischen verbundenen Parteien, sodass aus der Tatsache, dass diese Preise im Bezugszeitraum zurückgingen, keine Schlussfolgerung gezogen werden kann. Daher wurden diese Einwände zurückgewiesen. Die Kommission bestätigt daher, dass es keinen Beleg dafür gibt, dass die Ausfuhrtätigkeit des Wirtschaftszweigs der Union den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der festgestellten Schädigung abschwächen könnte.

5.4. **Kostenentwicklung**

(276) Die Giti-Gruppe führte an, dass aufgrund des Kostenrückgangs neue Reifen günstiger geworden seien, dass jedoch die Runderneuerer nicht von diesem Rückgang profitieren konnten, da der Anteil der Rohstoffe in ihren Produktionskosten deutlich niedriger sei als bei neuen Reifen. Dies erkläre die Verluste, die die Runderneuerungsindustrie in Klasse 3 erlitten hätten und die hauptsächlich auf die Entwicklung der Rohstoffpreise zurückzuführen seien, da diese seit 2012 kontinuierlich zurückgegangen seien und sich erst seit 2017 wieder erholen.

(277) Wie in Erwägungsgrund 152 erwähnt, zeichneten die Preise der Einfuhren aus China die Entwicklung der Rohstoffpreise nicht nach, während die Produktionskosten des Wirtschaftszweigs der Union diese Entwicklung widerspiegelten ([58]). Die Verluste waren auf die Tatsache zurückzuführen, dass die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum erheblich unterboten. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

5.5. **Sonstige bekannte Faktoren**

(278) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli behaupteten, dass die Kommission nicht berücksichtigt habe, dass zwei große Hersteller massiv in ihr Runderneuerungsgeschäft investiert hatten. Dies könne erklären, warum sich andere Unionshersteller aus dem Klasse-3-Segment des Marktes zurückziehen mussten. Durch die Wirtschaftskrise seien zwei große Hersteller (Goodyear und Continental) dazu gedrängt worden, in ihr Runderneuerungsgeschäft zu investieren; beide eröffneten zwischenzeitlich eigene Runderneuerungswerke. Verfügbaren Informationen zufolge entspreche die Produktionskapazität jedes Werks der jährlichen Produktion zehn kleiner Runderneuerer. Die Aeolus-Gruppe vertritt die Meinung, dass diese Investitionen zu einer selbst verschuldeten Schädigung geführt hätten. Durch diese Investitionen sei eine Überkapazität entstanden und die Stückkosten seien künstlich erhöht

([58]) Erwägungsgründe 176 bis 182 der vorläufigen Verordnung.

worden, was zu einem Gewinnrückgang geführt habe. Die Auswirkung dieser Investitionen auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union sei ausreichend, um einen möglichen ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten chinesischen Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union abzuschwächen, unabhängig davon, ob man sie einzeln oder in ihrer Zusammenwirkung mit den anderen bekannten Faktoren betrachte.

(279) Den von ETRMA und einigen großen Herstellern zur Verfügung gestellten Informationen (siehe Erwägungsgründe 189 bis 191) zufolge ging die Produktion der großen Hersteller (die hauptsächlich das Verfahren zur Heißerneuerung anwendeten) im Bezugszeitraum tatsächlich zurück (die Produktion sank von rund 2,4 Mio. im Jahr 2014 auf 2,2 Mio. im Untersuchungszeitraum). Diese Zahlen widersprechen dem Vorbringen, dass die Investition zweier großer Hersteller zu einer Überkapazität geführt habe. Daher wurde das Vorbringen zur selbst verschuldeten Schädigung zurückgewiesen.

(280) Einige interessierte Parteien führten an, dass die wachsende Nachfrage nach kleineren Reifen den Warenmix in den verschiedenen Jahren wahrscheinlich so beeinflusst habe, dass gegen Ende des Untersuchungszeitraums anteilig mehr kleinere Reifen verkauft worden seien. Aufgrund von Gewichts- und Größenbeschränkungen für Fahrzeuge in Innenstädten sowie aufgrund des Wachstums des elektronischen Handels (der zur Folge hat, dass Ladungen in immer kleine Mengen aufgeteilt werden müssen, was wiederum leichtere Lkw und Lieferwagen erforderlich macht) habe es eine Verschiebung hin zu einer verstärkten Nachfrage nach kleineren Reifen gegeben. Diese Beobachtung gelte nicht für Verkäufe der Unionshersteller. Die chinesischen Einfuhren würden ebenfalls zu der steigenden Nachfrage nach kleineren Reifen beitragen, und dies erkläre (teilweise) den Rückgang der Verkaufspreise der chinesischen Einfuhren.

(281) In Bezug auf das Vorbringen zur Entwicklung des Warenmixes stützen die Informationen, die die Kommission im Zusammenhang mit verschiedenen, im Bezugszeitraum im Unionsmarkt vertrieben Größen eingeholt hat, nicht das Argument, dass Preise und Kosten aufgrund der vergleichsweise stärkeren Präsenz kleinerer Reifen auf dem Markt niedriger sind. ([59]) Die Daten für den Untersuchungszeitraum zeigen stattdessen, dass der Warenmix auf dem Markt stabil ist und sich weiter auf die wichtigsten Abmessungen konzentriert. Zudem kann in den Eurostat-Daten zu den chinesischen Einfuhren keine solche Reduktion der durchschnittlichen Warengröße festgestellt werden; die Zahlen zeigen im Gegenteil, dass das Gewicht der eingeführten Reifen aus China zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 3 % zunahm. ([60]) Die Kommission stellte zudem fest, dass der Wirtschaftszweig der Union infolge des „Dominoeffekts" auf die verschiedenen betroffenen Klassen allgemeine strukturelle Anpassungen vorgenommen hatte, um Kosten zu senken. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

5.6. **Schlussfolgerung zur Schadensursache**

(282) Weder die russischen Einfuhren (aufgrund ihrer geringen Menge) noch die Einfuhren aus Japan, Südkorea und der Türkei (aufgrund ihrer Verrechnungspreise, die sogar über den chinesischen Preisen lagen) waren die Hauptursache für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union. Auch die Ausfuhrleistung der Union und deren Kostenentwicklung waren nicht die Ursache für die Schädigung der Union. Dieser letzte Aspekt lässt sich auch nicht durch andere Tatsachen erklären, etwa durch die von zwei großen Herstellern getätigte Investition in das Runderneuerungsgeschäft und die Entwicklung des Warenmixes.

(283) Daher bestätigte die Kommission ihre Feststellungen aus den Erwägungsgründen 229 und 232 der vorläufigen Verordnung, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpten Einfuhren aus der VR China verursacht wurde und dass die anderen Faktoren — einzeln betrachtet und in ihrer Zusammenwirkung — den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht abschwächten.

6. **INTERESSE DER UNION**

6.1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(284) Die Kommission bestätigte ihre vorläufigen Feststellungen aus den Erwägungsgründen 234 und 235 der vorläufigen Verordnung, denen zufolge die Einführung von Maßnahmen im Interesse der Unionshersteller liegt.

(285) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli, die Giti-Gruppe und Kirkby vertraten die Ansicht, dass die Runderneuerungsindustrie in der Union von einer eingeschränkteren Versorgung und höheren Preisen für Karkassen beeinträchtigt werde. Ihrer Meinung nach würden die Antidumpingmaßnahmen für Reifen der Klassen 1 und 2 die unabhängigen Runderneuerer der Union, die die Karkassen dieser Reifenklassen in ihrer Produktionslinie verwenden, beeinträchtigen. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Giti-Gruppe erneut ähnliche Argumente vor.

([59]) Auf ETRMA-Europool-Daten basierende Analyse der auf dem Markt verkauften Abmessungen. Zusammengefasste Daten Dritter aus der offenen Fassung der Stellungnahmen des Bündnisses zur vorläufigen Verordnung.

([60]) Gewicht-/Stückberechnung basierend auf Eurostat-Daten; vollständig verfügbar auf Blatt „Var. Imports Weight" der offenen Fassung von Anhang 2 der Gegenargumentation des Bündnisses zu den Vorbringen der Ausführer und der Einführer (Aktenzeichen t18.007295).

(286) Die Kommission stimmte dem nicht zu. Trotz der Tatsache, dass große Unionshersteller eingebundene Runderneuerungsaktivitäten betreiben, werden viele ihrer Karkassen immer noch von unabhängigen Runderneuerern in der Union runderneuert. Zudem gaben unabhängige Runderneuerer in der Union gegenüber der Kommission an, dass derzeit ein Überangebot an Karkassen bestehe. Ihrer Einschätzung zufolge sei es für viele Verbraucher günstiger, chinesische Reifen einer minderwertigeren Klasse zu kaufen als vorhandene Reifen runderneuern zu lassen. Dies bedeute, dass viele Karkassen, die runderneuert werden könnten, entsorgt werden müssten. Während unabhängige Runderneuerer und Verbände die Maßnahmen begrüßten, gab es vor allem keinen einzigen Runderneuerer in der Union, der sich gegen die Maßnahmen aussprach. Dies zeigt, dass die Maßnahmen im Interesse der Runderneuerungsindustrie der Union liegen.

(287) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC vor, ein Runderneuerer in der Union habe angegeben, dass die Maßnahmen nicht in seinem Interesse seien. Da das Vorbringen jedoch nicht durch Beweise belegt wurde, wurde es nicht berücksichtigt.

6.2. **Interessen der Unionsverwender und -einführer**

(288) Die Aeolus-Gruppe und Pirelli, die Giti-Gruppe und Heuver führten an, dass im Falle einer Verabschiedung der Maßnahmen die chinesischen Einfuhren zurückgehen würden, was zu einem allgemeinen Rückgang des Angebots führen werde. Dies wiederum werde zu einer spekulativen Preiserhöhung zulasten der Endverwender führen. Maßnahmen zum Schutze des Wirtschaftszweigs der Union würden auch dazu führen, dass den Endverbrauchern eine kleinere Warenauswahl zur Verfügung stehe.

(289) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Kapazität in der Union ausreicht, um den Binnenmarkt zu bedienen, wie in Tabelle 4 gezeigt. Zudem gibt es viele Hersteller aus Drittländern (Türkei, Südkorea, Japan, Russland, Thailand und vielen anderen Ländern), die ihre Waren bereits auf dem Unionsmarkt verkaufen. Deren gesamte Verkaufsmenge blieb im Bezugszeitraum relativ konstant; ihr Marktanteil belief sich auf rund 10 %. Die Kommission erinnerte daran, dass die chinesischen Preise deutlich unter denen aller anderen großen Einfuhrländer lagen. Eurostat zufolge betrug der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus der Volksrepublik China 128,80 EUR/Stück (wie in Tabelle 3 der vorläufigen Verordnung angegeben), während die Einfuhrpreise aller anderen Länder im Untersuchungszeitraum bei 189 EUR/Stück lagen (wie in Tabelle 18 der vorläufigen Verordnung angegeben). Daher ist nach vernünftigem Ermessen davon auszugehen, dass bei einer Wiederherstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt die Nachfrage von Einfuhren aus allen Ländern gedeckt werden kann.

(290) Die Kommission erinnerte ferner daran, dass es sich bei dem Unionsmarkt um einen Wettbewerbsmarkt handelt, in dem viele Hersteller, die in allen Klassen tätig sind, hart miteinander konkurrieren. Einfuhren zu einem fairen Preisniveau werden daher auch weiterhin einen zusätzlichen Wettbewerbsdruck auf die Preise des Wirtschaftszweigs der Union ausüben.

(291) Mehrere Einführer gaben an, sich eventuell ganz aus dem Markt zurückzuziehen, sollten die Maßnahmen eingeführt werden. Die Kommission erinnerte daran, dass der Zweck der Antidumpingmaßnahmen darin besteht, einheitliche Wettbewerbsbedingungen wiederherzustellen, sodass für Unionshersteller und Hersteller aus Drittländern gleiche Bedingungen herrschen. Demzufolge werden die Zölle lediglich auf einem Niveau festgesetzt, zu dem die chinesischen Einfuhren immer noch mit den Waren der Unionshersteller konkurrieren können, jedoch zu fairen Preisen. Da die große Differenz zwischen den gedumpten chinesischen Preisen und den Einfuhrpreisen aus allen anderen Ländern durch die Maßnahmen verringert wird, werden die Einführer zudem verstärkt Gelegenheit dazu haben, Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aus anderen Ländern zu verkaufen.

(292) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der Verband Retread Manufacturing Association vor, dass die Versorgung gesichert sei. Dem Verband zufolge besteht bei der Ware kein Versorgungsengpass, da die Handelsdaten zeigen, dass die Hersteller ihre Beschaffungsquellen aus der Volksrepublik China in andere Länder wie Südkorea verlagern. Die Partei führte an, dass die lokale Nachfrage seit der Bekanntmachung der vorläufigen Zölle um 5 % bis 10 % gestiegen sei.

(293) Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass die Maßnahmen nicht im Interesse derjenigen Einführer lägen, die in erster Linie auf Einfuhren sehr niedrigpreisiger chinesischer Reifen zurückgreifen. Breiter aufgestellte Einführer werden jedoch durch die Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen wahrscheinlich nicht stark betroffen.

6.3. **Interesse der Lieferanten**

(294) Da keine weiteren Stellungnahmen zu diesem Thema eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellung aus Erwägungsgrund 242 der vorläufigen Verordnung, dass die Maßnahmen im Interesse der Laufstreifen-Lieferanten liegen.

6.4. **Sonstige Interessen**

(295) Da innerhalb der Frist zur Abgabe von Stellungnahmen zum endgültigen Unterrichtungsdokument keine gegenteiligen Stellungnahmen eingingen ([61]), bestätigte die Kommission ihre Feststellungen aus den Erwägungsgründen 243 bis 249 der vorläufigen Verordnung, dass die Maßnahmen dem Anliegen der Union dienen, Abfälle zu reduzieren und Rohstoffe auf nachhaltige Art und Weise zu handhaben. Da zudem in erster Linie KMU im Runderneuerungsgeschäft tätig sind, stünde die Einführung von Maßnahmen auch im Einklang mit dem wichtigen Kommissionsziel, KMU zu unterstützen.

6.5. **Schlussfolgerung zum Interesse der Union**

(296) Daher bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerung aus den Erwägungsgründen 234 bis 249 der vorläufigen Verordnung. Es liegen keine zwingenden Gründe im Sinne des Artikels 21 der Grundverordnung vor, die dafür sprächen, dass die Einführung von Maßnahmen nicht im Interesse der Union liegen würde.

7. **ÜBERLEGUNGEN ZUR RÜCKWIRKENDEN EINFÜHRUNG DER MAßNAHMEN**

(297) Wie in Erwägungsgrund 4 erwähnt, wurden Einfuhren der betroffenen Ware vom 3. Februar 2018 bis zur Einführung der vorläufigen Maßnahmen am 8. Mai 2018 zollamtlich erfasst, um gegenüber diesen zollamtlich erfassten Einfuhren Zölle auch rückwirkend vereinnahmen zu können.

(298) Im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung wurden die im Kontext der zollamtlichen Erfassung erhobenen Daten ausgewertet. Die Kommission analysierte, ob die Kriterien nach Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung für die rückwirkende Vereinnahmung endgültiger Zölle erfüllt waren.

(299) Die zum Zeitpunkt der zollamtlichen Erfassung verfügbaren Daten hatten gezeigt, dass ein erheblicher Anstieg der Einfuhren auf Ebene der KN-Codes stattgefunden hatte. Neuere Daten belegen jedoch, dass im Vergleich zur Höhe der Einfuhren im Untersuchungszeitraum kein weiterer erheblicher Anstieg der Einfuhren zu verzeichnen war. Demnach wird die Bedingung nach Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe d der Grundverordnung nicht erfüllt.

(300) Daher zog die Kommission die Schlussfolgerung, dass die rückwirkende Vereinnahmung der endgültigen Zölle in diesem Fall nicht gerechtfertigt war.

8. **ENDGÜLTIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN**

8.1. **Schadensbeseitigungsschwelle (Schadensspanne)**

(301) Nach der vorläufigen Unterrichtung betonten mehrere interessierte Parteien, dass in Bezug auf die Segmentierung des Unionsmarkts in drei Klassen große Einigkeit herrsche und dass die vorläufige Verordnung umfangreiche Analysen und Daten je Segment enthalte. Die im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung verwendete Vorgehensweise mit einem Zielgewinn für alle Klassen habe jedoch zur Folge gehabt, dass die Unionshersteller, die den festgelegten Zielgewinn für den Wirtschaftszweig als Ganzen nicht erreichen konnten, unverhältnismäßig stark vor den gedumpten Einfuhren von Klasse-3-Reifen geschützt worden seien. Daher solle die Kommission die Rentabilität jeder Klasse heranziehen, um im Sinne einer ordnungsgemäßen Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls den nicht schädigenden Preis und die Schadensspanne zu berechnen.

(302) Die Kommission akzeptierte diesen Einwand. Sie war der Auffassung, dass es sich in diesem besonderen Fall anbot, Zielgewinne je Klasse festzulegen, da es sich bei den Maßnahmen um einen festen Zoll pro Reifen handelt; dieser Zollsatz wiederum basiert auf der Schadensspanne, die anhand der Warenkontrollnummer je Klasse ermittelt wird. Daher passte sie den Zielgewinn für Klasse 1 auf 17,9 %, für Klasse 2 auf 17,9 % und für Klasse 3 auf 6,1 % an.

(303) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Giti-Gruppe vor, dass 2014, das als Grundlage für die Zielgewinnspanne herangezogen worden sei, ein unnormales Jahr sei, da bei Klasse 1 und Klasse 2 dieselbe Rentabilität verzeichnet worden sei, während die Rentabilität in den folgenden beiden Jahren unterschiedlich ausgefallen sei.

(304) Die Kommission erinnerte daran, dass sie verpflichtet ist, einen Zielgewinn festzulegen, indem ein Jahr ermittelt wird, das am ehesten normale, nicht durch gedumpte Einfuhren verzerrte Wettbewerbsbedingungen aufweist. Legt man diesen Maßstab an, so erweist sich 2014 als das Jahr, das im Vergleich zu 2015 und 2016 die niedrigste Menge und den niedrigsten Marktanteil gedumpter Einfuhren aufwies, weshalb 2015 und 2016 ausgeschlossen werden sollten. Ebenso konnte die Kommission nicht auf Jahre vor 2014 zurückgreifen, da für diese Jahre keine überprüften Angaben vorlagen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

([61]) Deutlich nach Ablauf der Frist zur Abgabe von Stellungnahmen zum endgültigen Unterrichtungsdokument übermittelte der Verband „Lithuanian National Road Carriers' Association" eine Stellungnahme, der zufolge die Einfuhren aus der VR China 37 % des gesamten litauischen Marktes für Reifeneinfuhren ausmachen und die litauischen Transportunternehmen daher im Vergleich zu anderen Unternehmen in der Union aufgrund der vollständigen Abhängigkeit des litauischen Reifenmarktes von Einfuhren in unverhältnismäßigem Maße von nachteiligen Auswirkungen betroffen wären. Die Kommission stellte fest, dass die Stellungnahme nicht fristgerecht übermittelt und nicht mit Beweisen belegt wurde. Deshalb wurde das Vorbringen nicht berücksichtigt.

(305) Einige interessierte Parteien (der Antragsteller, Tyre Specialists of Finland, Italian Tyre Retreaders Association, Bipaver, VIPAL, Portuguese Association of Retreading Industries, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) waren der Ansicht, dass die Zielgewinnspanne von 6,1 % für Klasse 3, die bei der endgültigen Unterrichtung verwendet worden sei, zu gering sei, um die Schädigung der Runderneuerer zu beheben, und dass eine Gewinnspanne von rund 10 %, wie sie vor dem Anstieg der Einfuhren erzielt worden sei, gerechtfertigt sei.

(306) Die Kommission erinnerte daran, dass der Markt für Klasse-3-Reifen dadurch von den anderen abzugrenzen ist, dass dort sowohl runderneuerte als auch neue Reifen gehandelt werden, die aktiv miteinander um Marktanteile konkurrieren. Wie bereits in Erwägungsgrund 209 der vorläufigen Verordnung festgestellt, stellen nicht tragbare Verluste in der Runderneuerungsindustrie das Überleben der gesamten Runderneuerungstätigkeit in der Union infrage. Wie des Weiteren in Erwägungsgrund 230 der vorläufigen Verordnung festgehalten, beeinflussten diese Verluste auch die Rentabilität, die von Unternehmen in den Klassen 1 und 2 erzielt werden konnte. Diese Feststellungen sind vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Union ein eindeutiges Interesse an einer starken Runderneuerungsindustrie hat, wie in den Erwägungsgründen 243 bis 249 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 232 des endgültigen Unterrichtungsdokuments dargelegt.

(307) Die Kommission beschloss daher, den Einwand zu prüfen, dass die Rentabilität von 6,1 %, die, wie im endgültigen Unterrichtungsdokument festgestellt, 2014 bei Klasse 3 erreicht wurde, das Überleben der Runderneuerungstätigkeit in der Union nicht in hinreichendem Maße sicherstellen kann.

(308) Dazu beschloss sie, die Rentabilität der in dieser Klasse tätigen Unternehmen im Jahr 2014 auf der Grundlage der Daten zu untersuchen, die in den überprüften Fragebogenantworten eingegangen waren. Bei den in die Stichprobe einbezogenen großen Unternehmen, die im Klasse-3-Runderneuerungsgeschäft tätig waren, belief sich die Rentabilität im Jahr 2014 auf – 6,04 %. Bei den in die Stichprobe einbezogenen KMU lag dieser Wert bei 2,71 %. Diese Zahlen zeigen, dass die Runderneuerungsindustrie, die einen bedeutenden Teil des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt ausmacht, bereits 2014 durch die Einfuhren aus der VR China in Mitleidenschaft gezogen war.

(309) Die Kommission bemühte sich daher zu ermitteln, welcher Zielgewinn für Unionshersteller im Klasse-3-Segment unter normalen Wettbewerbsbedingungen gelten sollte, wobei den Runderneuerern gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. Für diese Einschätzung bezog sie auch die im Dossier enthaltenen Informationen in die Untersuchung ein. Im Antrag war die Zielgewinnspanne für Klasse-3-Hersteller der betroffenen Ware auf 9,2 % festgesetzt gewesen, was nach Angaben der Antragsteller für alle Hersteller, die im Klasse-3-Segment tätig sind (einschließlich Runderneuerern der betroffenen Ware), einen auskömmlichen Betrieb sicherstellen würde. Darüber hinaus stand diese Zahl im Einklang mit den Stellungnahmen, die Runderneuerer der betroffenen Ware auf das endgültige Unterrichtungsdokument hin abgegeben hatten, in denen es hieß, die Kommission solle für Klasse-3-Hersteller Gewinnspannen von rund 9 % ins Auge fassen. Ihre Argumentation drehte sich im Wesentlichen darum, dass die Zahlen von 2014 bereits auf einen geschädigten Zustand der Runderneuerungsindustrie in der Union hingewiesen hätten. Ebenso berücksichtigte die Kommission die von den in die Stichprobe einbezogenen Runderneuerern der Union vorgelegten Daten für die Jahre 2006 und 2007, die gemäß den Runderneuerern in der Union die letzten Jahre darstellten, in denen normale Wettbewerbsbedingungen herrschten. In diesen Jahren lag die Rentabilität der Runderneuerer in der Union bei 9,4 %.

(310) Die Kommission verglich diese Zahlen mit den aggregierten Klasse-3-Rentabilitätszahlen für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Jahr 2014. Ohne das Gewicht der Leistung der KMU im gesamten Wirtschaftszweig der Union widerzuspiegeln, lag die Rentabilität im Segment der Klasse 3 in diesem Jahr bei 9,2 %. Dieser ungewichtete Wert war angemessener als die zuvor gewichtete Zahl von 6,1 %. 2014 waren die KMU in Klasse 3 von den Einfuhren aus der VR China bereits stark in Mitleidenschaft gezogen, sodass die gewichteten Zahlen für dieses Jahr die normalen Wettbewerbsbedingungen in der Runderneuerungsindustrie nicht in vollem Umfang widerspiegeln.

(311) Daher hielt es die Kommission für angemessener, die Zielgewinnspanne im Jahr 2014 so zu berechnen, dass die bereits in jenem Jahr beobachteten schädigenden Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China auch für die Runderneuerungsindustrie in der Union abgeschwächt werden. In Anbetracht der vorstehenden Informationen beschloss die Kommission, die Zielgewinnspanne für Klasse-3-Hersteller der betroffenen Ware auf 9,2 % festzusetzen. Dies stellt den Mindestwert für den nicht schädigenden Preis dar, den Klasse-3-Hersteller in der Union unter normalen Wettbewerbsbedingungen erreichen müssen, wobei den Bedürfnissen der Runderneuerungsindustrie gebührend Rechnung getragen wurde.

(312) Wie in Erwägungsgrund 16 erwähnt, legte die Kommission diese zusätzlichen Feststellungen offen und forderte die interessierten Parteien zur Stellungnahme auf.

(313) Heuver wandte ein, die Kommission dürfe nicht zwischen runderneuerten Reifen und neuen Reifen unterscheiden, da diese angesichts ihrer Austauschbarkeit die ganze Zeit als dieselben Waren angesehen worden seien. Außerdem sei die gesamte Analyse der Schädigung und der Schadensursache ohne irgendeine Unterscheidung durchgeführt worden.

(314) Die genannte Partei brachte vor, die Kommission habe keine zulässige Grundlage für ein Abweichen vom Bezugszeitraum dieser Untersuchung vorgelegt, und der Wirtschaftszweig der Union insgesamt sei bereits 2014 von den Einfuhren aus der VR China betroffen gewesen. Außerdem zeige die Tatsache, dass die Unternehmen diese Zielgewinnspanne in Zeiten, als die Einfuhren aus der VR China den Wirtschaftszweig der Union nicht schädigten (2008-2014), nicht erreicht hätten, eindeutig, dass es andere Ursachen für die Schädigung gebe.

(315) Hämmerling wandte darüber hinaus ein, dass die Frist von drei Tagen zur Abgabe von Stellungnahmen zu wesentlichen Änderungen an dem Dokument sowie zu den endgültigen Schlussfolgerungen der Kommission zu kurz gewesen sei und eine Verletzung seiner Verteidigungsrechte darstelle.

(316) Die Xingyuan-Gruppe brachte vor, die Zielgewinnspanne von 9,2 % sei nicht angemessen, da sie nicht geprüft worden sei. Die Jahre 2006 und 2007 lägen zu weit zurück, und es gebe keine Belege dafür, dass der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2014 geschädigt worden sei. Das mit der Zielgewinnspanne verfolgte Ziel bestehe zudem nicht darin, das Überleben des Wirtschaftszweigs zu sichern, sondern die Auswirkungen des schädigenden Dumpings zu beseitigen. Die Verwendung ungewichteter Rentabilitätszahlen sei unangemessen.

(317) Die Aeolus-Gruppe brachte vor, die Kommission habe keine Analyse zum ursächlichen Zusammenhang zwischen den Einfuhren aus der VR China und den Ergebnissen der Runderneuerungsindustrie in der Union durchgeführt. Die Gewinnspanne müsse zudem auf die Gewinnspanne beschränkt sein, mit der der Wirtschaftszweig der Union nach vernünftigem Ermessen unter normalen Wettbewerbsbedingungen rechnen könne. Die Kommission dürfe bei der Bewertung der angemessenen Zielgewinnspanne für Klasse 3 nicht zwischen neuen Reifen und runderneuerten Reifen unterscheiden. Die Kommission habe überdies nicht begründet, warum sie die Zielgewinnspanne für Klasse 3 auf 9,2 % festgesetzt habe.

(318) Die CCCMC und der CRIA führten an, die Festsetzung der Zielgewinnspanne für Klasse 3 auf 9,2 % spiegele nicht die normalen Wettbewerbsbedingungen wider, und die Jahre 2006 und 2007 seien keine geeigneten Referenzwerte für die Feststellung der Schädigung. Da die Kommission ihr Augenmerk zu sehr auf Runderneuerer der Klasse 3 gerichtet habe, habe sie auch ihre Schadensanalyse für den Wirtschaftszweig der Union als Ganzes untergraben.

(319) Prometeon brachte vor, die Neuberechnung der Schadensspanne untermauere die Schlussfolgerung, dass die angebliche Schädigung marginal sei. Die der Klasse 3 zuzurechnenden Gesamteinbußen würden sich auf etwa 54 Mio. EUR belaufen, was 91 % der gesamten Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union entspreche, während Klasse-1- und Klasse-2-Reifen nicht betroffen seien. Darüber hinaus wiederholte Prometeon sein Vorbringen, dass eine andere Maßnahmenform verwendet werden sollte.

(320) Die Kommission wies diese Vorbringen aus den nachstehend aufgeführten Gründen zurück.

(321) Erstens basiert die Zielgewinnspanne für Klasse 3 in Höhe von 9,2 % auf der tatsächlichen Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller in Klasse 3 im Jahr 2014 vor der Gewichtung der Unternehmen nach Klasse. Es ist nicht unsachgemäß, die Gewichtung der Zahlen zu diesem Zweck rückgängig zu machen, um den Einfluss der Leistung der KMU, die bereits von der erheblichen Menge der Einfuhren aus der VR China in Mitleidenschaft gezogen waren, zu verringern.

(322) Zweitens ändert die Bezugnahme der Kommission auf die Jahre 2006-2007 nichts an dieser Einschätzung. Vielmehr bestätigte sich dadurch, dass die anhand ungewichteter Zahlen für das Jahr 2014 getroffenen Feststellungen einen angemessenen Referenzwert darstellen. Keine der interessierten Parteien behauptete, dass die Wettbewerbsbedingungen in den Jahren 2006-2007 verzerrt gewesen seien. Die in die Stichprobe einbezogenen Runderneuerer haben mit Jahresabschlüssen belegt, dass ihre normale Rentabilität in den Jahren 2006-2007 im Durchschnitt zwischen 9 % und 10 % lag.

(323) Drittens entsprach die Zielgewinnspanne für Klasse 3, die anhand der ungewichteten Zahlen aus dem Jahr 2014 ermittelt wurde, auch der im Antrag vorgeschlagenen Zielgewinnspanne. So betrachtete der Wirtschaftszweig der Union diesen Wert (nämlich 9,2 %) bereits in der Einleitungsphase als angemessene Zielgewinnspanne, d. h. lange bevor die Kommission die Gewichtung vorgenommen hatte.

(324) Die Kommission wies diese Vorbringen daher zurück und bestätigte ihre Wahl der Zielgewinnspanne von 9,2 % für Reifen der Klasse 3.

(325) Darüber hinaus sollte den Parteien nach Artikel 20 Absatz 5 der Grundverordnung für die Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung eine Frist von 10 Tagen eingeräumt werden. Im vorliegenden Fall hat die Kommission zu diesem Zweck zwei volle Wochen gewährt. Wenn eine zusätzliche endgültige Unterrichtung erforderlich ist, kann eine kürzere Frist gesetzt werden. Entgegen dem Vorbringen von Hämmerling war die zusätzliche endgültige Unterrichtung weder komplex noch elementar. Vielmehr betraf sie nur einen ganz spezifischen Aspekt, nämlich die Zielgewinnspanne, erläutert in einem Papier von zwei Seiten. In dieser Situation war die Gewährung von drei Tagen für eine Stellungnahme ausreichend dafür, dass alle Parteien ihre Verteidigungsrechte ausüben konnten.

8.2. **Endgültige Antidumpingmaßnahmen**

(326) Nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung, der sogenannten Regel des niedrigeren Zolls, sollten endgültige Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China eingeführt werden. Die Kommission verglich die Schadens- mit den Dumpingspannen. Die Zollsätze sollten in Höhe der niedrigeren der beiden Spannen festgesetzt werden.

(327) Es sollten daher die folgenden endgültigen Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, gelten:

Tabelle 11

Endgültige Antidumpingzollsätze

Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)
Xingyuan-Gruppe	106,7	55,07	55,07
Giti-Gruppe	56,8	29,56	29,56
Aeolus-Gruppe und Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook-Gruppe	60,1	23,41	23,41
Andere mitarbeitende Unternehmen	71,5	32,39	32,39
Alle übrigen Unternehmen	106,7	55,07	55,07

(328) Die in dieser Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung ermittelt. Mithin spiegeln sie die Lage in Bezug auf die betreffenden Unternehmen wider, wie sie im Rahmen dieser Untersuchung festgestellt wurde. Im Gegensatz zum landesweiten Zoll für „alle übrigen Unternehmen" gelten diese unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze daher ausschließlich für die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurde. 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 wird, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen" geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.

(329) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission 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 ihn geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung mit dieser Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(330) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der 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.

(331) 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.

(332) Angesichts der jüngsten Rechtsprechung des Gerichtshofs ([62]) ist es angemessen vorzusehen, welcher Säumniszinssatz im Falle einer Erstattung endgültiger Zölle zu zahlen ist, denn die geltenden einschlägigen Zollvorschriften enthalten keinen solchen Zinssatz; die Anwendung nationaler Vorschriften würde zudem zu unstatthaften Verzerrungen unter den Wirtschaftsakteuren führen, je nachdem welcher Mitgliedstaat für die Zollanmeldung gewählt wird.

([62]) Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 18. Januar 2017, *Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, Rn. 35-39.

(333) Wie in Erwägungsgrund 263 der vorläufigen Verordnung dargelegt, besteht die Gefahr, dass Wirtschaftsteilnehmer die Einfuhr von mit chinesischen Reifen versehenen Rädern nutzen, um die Maßnahmen zu umgehen. Daher hielt es die Kommission für angezeigt, die Einfuhren von Rädern für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, die mit einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art von neuen oder runderneuerten Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 versehen sind, zu überwachen, um diese Gefahr zu minimieren.

(334) Hämmerling wandte ein, die Grundverordnung biete der Kommission keine Rechtsgrundlage für die Einreihung von Waren für Zollzwecke, sodass Artikel 1 Absatz 5 der vorläufigen Verordnung rechtswidrig sei. Wie in Erwägungsgrund 263 der vorläufigen Verordnung erwähnt, sind laut den Erläuterungen zum Harmonisierten System (HS) zu den Positionen 8708 und 8716 mit Reifen versehene Räder für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger in die Positionen 8708 und 8716 einzureihen. In diesem Erwägungsgrund erläuterte die Kommission, dass sie beabsichtigte, die Einfuhren von auf Rädern montierten neuen oder runderneuerten Luftreifen einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art, aus Kautschuk, mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121, die nach dem Zollrecht korrekt in Kapitel 87 der Kombinierten Nomenklatur ([63]) eingereiht sind, zu überwachen. Um klarzustellen, dass die Kommission nicht die Absicht hatte, Waren für Zollzwecke auf der Grundlage der Grundverordnung einzureihen, sondern Einfuhren überwachen wollte, wurde der maßgebliche Wortlaut des entsprechenden Artikels in dieser Verordnung, nämlich der des Artikels 1 Absatz 4, entsprechend formuliert.

8.3. **Form der Maßnahmen**

(335) Die Aeolus-Gruppe forderte, dass die Antidumpingmaßnahmen in Form eines Wertzolls eingeführt werden sollten. Ihrer Ansicht nach würde ein fester Zoll gegen Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 9 Absatz 4 der Grundverordnung verstoßen, in denen festgelegt sei, dass erhobene vorläufige und endgültige Antidumpingzölle nicht die Spanne überschreiten dürften, die zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union angemessen sei. Demnach sei die geeignetste Lösung, dass die Kommission entsprechend der Marktsegmentierung, d. h. für die Klassen 1, 2 und 3, verschiedene Wertzölle erhebe. Dies stehe mit den Überlegungen der Kommission im Hinblick auf die Bedeutung der Vermeidung unverhältnismäßiger Maßnahmen für hochwertige Reifen und die Notwendigkeit der Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union für Reifen mit verschiedenen materiellen Eigenschaften im Einklang und trage so dazu bei, einen deutlich gesünderen Markt zu schaffen.

(336) Wie in Erwägungsgrund 302 dargelegt, passte die Kommission die Schadensspanne an und legte einen Zielgewinn je Klasse fest. Daher war sie der Ansicht, dass der daraus folgende feste Zoll bei anteiliger Anwendung auf die verschiedenen Klassen die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union wirksam beseitigte.

(337) Der CRIA und die CCCMC brachten vor, die festen Zölle seien unangemessen, insbesondere für Klasse 3, und schlugen vor, die Kommission solle die Einführung von Wertzöllen oder alternativ die Einführung von festen Zöllen für hochwertige Waren und von Wertzöllen für Produkte von geringer Qualität in Betracht ziehen. Darüber hinaus forderten einige Parteien, die Kommission solle die Größe der Reifen berücksichtigen, da sich der Größenunterschied im Preis der Reifen widerspiegele. Der CRIA und die CCCMC führten ferner an, ein Wertzoll sei angemessener.

(338) Die Giti-Gruppe und Prometeon argumentierten, dass der Zoll in Form eines variablen Zolls erhoben werden sollte, wobei Reifen oberhalb eines bestimmten Mindesteinfuhrpreises (im Folgenden „MEP“) oder eines MEP je Klasse keinem Zoll unterliegen sollten. Darüber hinaus forderte die Giti-Gruppe, die nicht mitarbeitenden Hersteller sollten weiterhin dem residualen Wertzoll unterliegen' sodass Klasse-1 und Klasse-2 vom Geltungsbereich der endgültigen Maßnahmen ausgenommen würden.

(339) Wie in Erwägungsgrund 302 dargelegt, passte die Kommission die Schadensspanne an und legte einen Zielgewinn je Klasse fest. Daher war sie der Ansicht, dass der daraus folgende feste Zoll bei anteiliger Anwendung auf die verschiedenen Klassen die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union wirksam beseitigte.

(340) Was die Vorbringen anbelangt, dass ein MEP für alle Klassen oder ein MEP je Klasse angemessener wäre, um die durch die gedumpten Einfuhren verursachte Schädigung zu beseitigen, war die Kommission folgender Ansicht:

— Es gibt keine akzeptable Definition von Qualitätsunterschieden, die sich allein aus den materiellen Eigenschaften ergeben; die Unterschiede nach Klassen sind auch auf Branding, Kundenwahrnehmung und Runderneuerbarkeit zurückzuführen. Daher ist es nicht möglich, eine Grenze zu ziehen, mit der der Zoll arbeiten kann.

— Der Vertrieb der eingeführten Reifen, der hauptsächlich über verbundene Tochtergesellschaften und unabhängige Einführer erfolgt, dabei allerdings sehr enge und langjährige Geschäftsbeziehungen aufweist, ist sehr komplex. Die Überwachung dieses riesigen Tätigkeitsnetzes ist praktisch unmöglich.

([63]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/1925 der Kommission vom 12. Oktober 2017 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 282 vom 31.10.2017, S. 1).

— Die Einführer führen in der Regel auch andere Reifen ein, die nicht Gegenstand der Untersuchung sind (z. B. Pkw-Reifen). Damit besteht ein hohes Risiko von Kick-backs und Ausgleichsvereinbarungen.

(341) In Bezug auf die Vorbringen, als Maßnahmenform müssten Wertzölle gewählt werden, blieb die Kommission bei ihrer Auffassung, dass ein Wertzoll einen Anreiz für die weitere Einfuhr von Waren aus dem unteren Ende der Produktpalette darstellen würde, wie in den Erwägungsgründen 270 und 271 der vorläufigen Verordnung begründet. Hinsichtlich der Größe stellte die Kommission fest, dass kleine Reifen rund 15 % der Ausfuhren der chinesischen Hersteller in der Stichprobe ausmachten und dass die Einführer normalerweise alle Größen einführen. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Erwägung nicht schwerer wog als der Nutzen der Einführung eines festen Zolls.

(342) Daher behielt die Kommission die festen Zölle als Form der endgültigen Maßnahmen bei.

(343) Die Xingyuan-Gruppe führte an, dass der Einfuhrpreis, der als Grundlage für die Berechnung des festen Zolls herangezogen worden sei, fälschlicherweise nach der Einfuhr angefallene Kosten enthalte. Die Kommission akzeptierte diesen Einwand und passte die Berechnungen entsprechend an.

8.4. **Endgültige Vereinnahmung der vorläufigen Zölle**

(344) 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. Die den in Artikel 1 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegten endgültigen Zollsatz übersteigenden Sicherheitsleistungen sollten freigegeben werden.

(345) Die Kommission wurde davon unterrichtet, dass das Unternehmen Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (TARIC-Zusatzcode C333) am 13. August 2018 in Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. umbenannt wurde. Maßnahmen, die vorläufig für Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. galten, sind daher auf Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. anzuwenden.

(346) Der nach Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzte Ausschuss hat keine Stellungnahme abgegeben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Es wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt 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 VR China, die derzeit unter den KN-Codes 4011 20 90 und ex 4012 12 00 (TARIC-Code 4012 12 00 10) eingereiht werden.

(2) Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende endgültige Antidumpingstückzölle in EUR:

Unternehmen	Endgültiger Antidumpingzoll (in EUR pro Stück)	TARIC-Zusatzcode
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Sonstige im Anhang genannte mitarbeitende Unternehmen	49,31	
Alle übrigen Unternehmen	61,76	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 oder im Anhang 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 [Stückzahl] [betroffene Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] [TARIC-Zusatzcode] in der Volksrepublik China hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind." Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

(4) Die Kommission überwacht die Einfuhren von Rädern für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, die mit einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 versehen und unter den TARIC-Codes 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 und 8716 90 90 80 eingereiht sind.

(5) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden einschlägigen Zollvorschriften Anwendung. Im Falle einer Erstattung, die zu einem Anspruch auf die Zahlung von Verzugszinsen führt, wird für den zu zahlenden Säumniszins der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte, am ersten Kalendertag des Fälligkeitsmonats geltende, im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlichte Zinssatz zuzüglich dreieinhalb Prozentpunkten angewandt.

(6) Werden Waren vor ihrer Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr beschädigt, sodass der tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis nach Artikel 131 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 bei der Ermittlung des Zollwertes anteilsmäßig aufgeteilt wird, so wird der in Absatz 2 festgelegte Antidumpingzoll um einen Prozentsatz herabgesetzt, der der anteilsmäßigen Aufteilung des tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preises entspricht.

Artikel 2

Legt ein neuer ausführender Hersteller in der Volksrepublik China der Kommission ausreichende Beweise dafür vor,

— dass er die in Artikel 1 Absatz 1 genannte Ware im Zeitraum zwischen dem 1. Juli 2016 und dem 30. Juni 2017 nicht in die Union ausgeführt hat,

— dass er mit keinem Ausführer oder Hersteller in der Volksrepublik China verbunden ist, der den mit dieser Verordnung eingeführten Antidumpingmaßnahmen unterliegt,

— dass er die betroffene Ware nach dem Untersuchungszeitraum, auf den sich die Maßnahmen stützen, tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge der betroffenen Ware in die Union eingegangen ist,

so kann die Kommission Artikel 1 Absatz 2 dahin gehend ändern, dass der neue ausführende Hersteller in die Liste der mitarbeitenden Unternehmen aufgenommen wird, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden und für die daher der gewogene durchschnittliche Zollsatz von höchstens 49,31 EUR pro Stück gilt.

Artikel 3

Die Sicherheitsleistungen für den vorläufigen Antidumpingzoll gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/683 werden endgültig vereinnahmt. Die Sicherheitsleistungen, die den endgültigen Betrag der in Artikel 1 Absatz 2 dieser Verordnung festgelegten Antidumpingzollsätze in EUR/Stück übersteigen, werden freigegeben.

Artikel 4

Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 wird aufgehoben.

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 18. Oktober 2018

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

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

Name des Unternehmens	TARIC-Zusatzcode
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
Qingdao GRT Rubber Co., Ltd.	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd.	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364

Name des Unternehmens	TARIC-Zusatzcode
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd.	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd.	C371
Shengtai Group Co., Ltd.	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379